BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

J 103 H72 1938 C4 A42 v.1

CANADA. PARL. SENAT. COM. SPEC. ... CHEMINS DE FER.

Délibérations ...

NAME - NOM

1938

SÉNAT DU CANADA

TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

S'ENQUÉRIR DES MOYENS LES PLUS EFFICACES DE REMÉDIER À LA SITUATION EXTRÊMEMENT GRAVE DES CHEMINS DE FER AU PAYS ET D'ALLÉGER LES LOURDES CHARGES FINANCIÈRES QUI EN RÉSULTENT, ET EN FAIRE RAPPORT

N° 1

Présidents conjoints:
Le très honorable George P. Graham, C.P., et
l'honorable C.-P. Beaubien, C.R.

SOMMAIRE:

Discussion préliminaire

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

ORDRE D'INSTITUTION

(Extrait des procès-verbaux du Sénat, 30 mars 1938)

Résolu: Qu'un Comité du Sénat soit institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, et que lui soit conféré le pouvoir de requérir des personnes et documents; et que ledit Comité se compose de vingt sénateurs.

Ordonné: Que ledit Comité spécial soit composé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Côté, Dandurand, Graham, Haig, Hugessen, Horsey, Jones, Hardy, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

55864—1½

PROCÈS-VERBAL

SÉNAT

Le mercredi, 6 avril 1938.

Le Comité spécial institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, se réunit à 11 heures du matin.

Le GREFFIER DU COMITÉ: Honorable sénateurs, la première procédure à accomplir consiste à nommer un président de ce Comité.

L'hon. M. HAIG: Il me fait grand plaisir de proposer le très honorable George P. Graham.

Le GREFFIER DU COMITÉ: Vous plaît-il d'adopter cette motion?

L'hon. M. DANDURAND: J'avais songé à proposer une présidence conjointe. Mon ami, le sénateur Meighen, que j'ai consulté, est d'avis que nous devrions choisir le sénateur Beaubien et le sénateur Graham. J'avais aussi pensé au sénateur Black.

L'hon. M. BLACK: C'est avec plaisir que je propose le sénateur Beaubien pour présider ce Comité, conjointement avec le sénateur Graham.

La motion, ainsi modifiée, est adoptée.

L'hon. M. DANDURAND: Je tiens à faire une autre proposition, à savoir que M. Yates, ancien secrétaire de la Commission Duff, et très versé dans les questions ferroviaires, soit nommé conjointement avec M. Hinds au secrétariat. A mon avis, nous devrions lui demander de consacrer quelque temps à fournir aux présidents les principaux renseignements dont nous avons besoin. Je propose donc que M. Yates et M. Hinds soient nommés secrétaires conjoints.

Le très hon. M. MEIGHEN: Adopté. Je n'en savais rien, mais cette proposition m'agrée parfaitement.

L'hon. M. DANDURAND: Je désire présenter une autre proposition. Nous serons appelés à examiner la question de coopération en fonction des prescriptions de la loi de 1932-1933. Nous devrions en conséquence nous enquérir de ce qui a été accompli en ce sens, de ce qui s'accomplit présentement, de même que de ce que cette collaboration peut accomplir, après quoi nous examinerons la thèse de l'unification des administrations, soutenue avec tant de complaisance par Sir Edward Beatty. Je prévois que nous entendrons plusieurs témoins, et je dois avouer que je ne suis pas prêt à analyser leurs dépositions et en tirer les faits pertinents. On comprendra que je n'en aie pas le temps, et je doute fort que, de son côté, le sénateur Meighen l'ait eu. Hier soir, je lui ai fait part de ma pensée, à l'effet que nous devrions charger quelqu'un d'obtenir les faits de la façon que nous désirons les obtenir relativement à ces deux questions. J'avais devant moi les noms de plusieurs avocats, et je me suis arrêté sur un que nous connaissons, celui du colonel Biggar, qui demeure ici, et qui jouit d'une haute réputation tant à la ville qu'au barreau. Il me semble qu'il pourrait nous représenter efficacement, et nous éviter d'intervenir par des questions qui ne découleraient d'aucun plan déterminé. Le colonel Biggar pourrait analyser toutes les dépositions et en tirer les faits pertinents. Je serais heureux de connaître votre avis à cet égard.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas pressenti notre greffier en loi, M. O'Connor, et j'hésite un peu à proposer son nom à cause de cela. Depuis que le sénateur Dandurand est entré, il m'est venu à l'esprit que M. O'Connor pourrait peut-être se charger de ce travail et nous épargner ainsi de lourds déboursés.

Nous sommes tous d'accord sur sa haute compétence juridique. Certes, je tiens le colonel Biggar en haute estime, mais si M. O'Connor pouvait se charger de ce travail, j'en serais fort aise, et je suis convaincu qu'il en serait de même de vous tous.

L'hon. M. DANDURAND: J'avoue que je n'avais pas pensé à M. O'Connor, puisqu'il a déjà beaucoup de travail. S'il était nommé avocat du Comité, nous serions en droit d'attendre qu'il donne préséance à ces nouvelles fonctions. Ainsi, en cherchant quelqu'un d'autre, je me suis arrêté au colonel Biggar qui est hautement estimé des honorables sénateurs, de même que de ses collègues du barreau. Quant à songer à nommer M. O'Connor, il faudrait d'abord connaître son sentiment à cet égard.

M. W. F. O'CONNOR, C.R.: Si l'on veut bien me le permettre, je tiens à dire que je préférerais ne pas être nommé avocat du Comité. Autrement, je ne pourrais apporter la même attention aux autres affaires du Sénat. Si l'on me nomme, je ne me récuserai pas, à la condition que l'on me dégage de mes responsabilités quant aux autres affaires. Je suis bien disposé à servir le Comité mais, en toute franchise, je ne crois pas qu'il serait sage de me nommer, si l'on tient que les autres affaires du Sénat soient expédiées avec la diligence qui convient.

L'hon. M. BLACK: Monsieur le président, j'aimerais faire une proposition. Puisque nous ne commencerons nos travaux qu'après le congé annoncé, le Comité devrait autoriser la nomination de son avocat, et en laisser le choix au sénateur Dandurand et au sénateur Meighen.

L'hon. M. CALDER: Je suis de cet avis, mais je propose que les deux présidents s'associent aux deux leaders dans ce choix. Cette affaire exige un peu de réflexion — il ne faudrait pas procéder hâtivement — et il me semble qu'un comité restreint serait mieux en mesure d'arrêter ce choix.

L'hon. M. HARDY: Je trouve excellente la proposition du sénateur Black. Ceux d'entre nous qui font partie du comité des Banques, et d'autres qui ont assisté aux séances de ce comité lors de la discussion du bill du droit d'auteur, approuvent ce que notre leader vient de dire à l'endroit du colonel Biggar. Je ne crois pas avoir jamais entendu d'exposé juridique plus habile que celui qu'il a fait au sujet de ce bill.

L'hon. M. DANDURAND: J'aimerais connaître les vues du Comité, car si nous nous entendons sur le choix d'un avocat, nous devrions le nommer séance tenante. Je m'explique. Quel que soit le conseil choisi, le colonel Biggar ou un autre, il devra se familiariser avec l'ensemble de la question. Je me permets de recommander qu'il commence par lire le discours du sénateur Beaubien — et je suis bien trop modeste pour suggérer qu'il lise aussi le mien. Je crois que nous devrions prier cet avocat d'étudier la question durant le congé de Pâques. C'est pourquoi je tiens à connaître l'opinion du Comité sur ma proposition.

L'hon. M. CALDER: Etes-vous assuré qu'il accepte?

L'hon. M. DANDURAND: Je ne le lui ai pas demandé.

L'hon. M. CALDER: Sa compétence est indiscutable.

L'hon. M. ROBINSON: Je partage l'avis du sénateur Calder de laisser le choix aux deux leaders et aux deux présidents.

L'hon. M. COTÉ: Ils savent de quelle haute estime jouit le colonel Biggar.

L'hon. M. MURDOCK: Je suis sûr que le choix du colonel Biggar serait excellent. Je l'ai connu en 1915, à Edmonton, alors qu'il présidait une commission d'enquête sur la situation ferroviaire, sous l'opératon de la loi Lemieux, et je dois dire qu'il connaissait déjà assez bien, à ce moment-là, la situation des chemins de fer et de l'emploi, et je suis sûr qu'il a dû étendre de beaucoup son savoir depuis.

L'hon. M. DANDURAND: Je me sentirais soulagé à la pensée que nous aurions ici quelqu'un qui analyserait toutes les déclarations présentées, et je suis à peu près certain qu'il en serait de même du sénateur Meighen.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Les deux présidents sont parfaitement satisfaits de s'en remettre de ce choix aux deux leaders.

Le très hon. M. MEIGHEN: Entendu.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Adopté.

L'hon. M. DANDURAND: Le quorum régulier de ce Comité serait de onze membres. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de réduire ce nombre, mais que nous nous efforcions d'être au moins onze aux séances. J'espère, d'ailleurs, que tous les membres se feront un devoir d'assister fidèlement aux réunions.

Le très hon. M. MEIGHEN: Assurément.

L'hon. M. HARDY: Je propose que le quorum soit fixé à onze membres, s'il est nécessaire d'en faire la proposition.

L'hon. M. DANDURAND: On m'apprend qu'une proposition n'est pas nécessaire, puisqu'il en est toujours ainsi.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Une motion n'est nécessaire que pour augmenter ou diminuer le quorum ordinaire.

L'hon. M. BLACK: Monsieur le président, je propose qu'un exemplaire du rapport Duff soit fourni à tous les membres du Comité. Nous devons commencer notre enquête d'un point défini, et il me semble que le rapport Duff nous fournira au moins un point de départ.

L'hon. M. DANDURAND: J'ignore le nombre d'exemplaires disponibles de ce rapport. Je vais m'enquérir, et s'il en reste vingt exemplaires, je les demanderai.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il serait sage, je crois, que nous convenions de prendre ce rapport comme point de départ. Nous n'aurons sûrement pas le temps de retracer l'historique de la question ferroviaire depuis qu'elle s'est posée, ni d'en suivre l'évolution aussi complètement que l'a fait la Commission Duff, à moins que nous ne soyons disposés à siéger durant deux ou trois sessions. En proposant que nous prenions le rapport Duff comme point de départ, je n'entends pas que nous dussions en accepter toutes les conclusions comme inéluctables ou comme parole d'Evangile. Je propose, subordonnément aux critiques que pourront formuler les témoins, ou à toute constatation d'erreur contenue dans le rapport, que nous partions de là et suivions l'évolution de la question, afin de déterminer ce qui a été accompli en vertu de la loi établie pour donner suite aux vœux de la Commission, et pourquoi on n'a pas fait davantage dans ce sens. Nous devrions, je crois, nous efforcer de connaître l'opinion des personnes les plus compétentes que nous pourrons requérir de comparaître au regard des faits exposés dans le rapport, quant à la question de savoir si, dans l'intérêt du Canada, nos entreprises ferroviaires ne pourraient pas être administrées d'une manière plus efficace, et les raisons qui motivent leur jugement. Loin de moi l'intention d'astreindre les membres du Comité aux moindres détails du rapport Duff, mais je pense qu'il est généralement reconnu, sans distinction de partis, qu'il constitue un document très élaboré.

Le PRÉSIDENT: (Le très hon. M. Graham): Ce serait une base de discussion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Précisément.

L'hon. M. DANDURAND: Je tâcherai d'obtenir des exemplaires de ce rapport.

L'hon. M. MURDOCK: Devons-nous arrêter ce matin les questions que nous devrons poser?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non; seulement les principes généraux.

L'hon. M. MURDOCK: Je désire soumettre une question au Comité. Il y a quelques années, nous avons voté la loi du National-Canadien et du Pacifique-

Canadien. Je crois savoir d'autre part, que même aujourd'hui, aux termes du régime de coopération exposé dans la loi, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien se réclament mutuellement des droits de starie pour l'usage de leurs wagons respectifs. Ainsi, si une demi-douzaine de wagons sont détachés d'un train du Pacifique-Canadien, disons à Sherbrooke, et sont utilisés jusqu'aux mines d'Asbestos, ou sont affectés au chargement de bois, un droit de starie de $1 par wagon est perçu du National-Canadien, jusqu'à ce que les wagons en question aient été retournés au Pacifique-Canadien. Je ne sais trop si, à la longue, les frais ainsi perçus s'équivalent pour les deux réseaux, mais il me semble que les formalités d'écriture requises pour suivre le mouvement des wagons sont inutiles et constituent une charge injuste pour les chemins de fer du Canada. Je crois donc que nous devrions être mis au courant de tous les faits sur ce point, comme sur d'autres d'ailleurs.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je crois que les personnes qui seront requises de comparaître devraient être en mesure de fournir les renseignements désirés sur toutes questions de ce genre.

L'hon. M. MURDOCK: Je mentionne ce fait particulier, parce qu'il faudra des recherches considérables pour établir une documentation complète. Le public doit trouver illogique, il me semble, que nos deux grands réseaux, aux termes d'une entente de coopération, se réclament mutuellement $1 par jour pour l'usage de leurs wagons.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne suis pas en mesure d'exprimer une opinion sur le bien-fondé de cette entente entre les deux réseaux. Nous pourrons sans doute obtenir des renseignements complets des fonctionnaires qui comparaîtront ici.

Je propose que nous envisagions l'utilité d'imprimer le compte rendu de nos délibérations.

L'hon. M. ROBINSON: Monsieur le président, j'ai un exemplaire du rapport Duff, et un bon nombre des membres du Comité ont probablement gardé les leurs.

L'hon. M. HORSEY: J'en ai un.

L'hon. M. ROBINSON: Il ne sera peut-être pas nécessaire d'obtenir des exemplaires additionnels.

Il est dûment proposé et appuyé que les délibérations du Comité et les témoignages rendus devant lui soit sténographiés et imprimés, 800 exemplaires anglais et 200 exemplaires français.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, qu'il me soit permis d'offrir une suggestion. Nous serons absent d'Ottawa durant environ un mois. Ne croyez-vous pas que dans l'intervalle, les témoins requis de comparaître devant le Comité devraient avoir le temps de se préparer, afin que nous n'ayons pas à les attendre plus tard? N'êtes-vous pas d'avis que nous devrions demander aux témoins de se présenter dans l'ordre suivant lequel nous désirons les entendre, et que nous devrions les prévenir en conséquence?

Ainsi, ne croyez-vous pas que M. Beatty—ou, si vous voulez, M. Hungerford —devraient être priés de comparaître ici et de rendre témoignage sur les points suivants:

(1) Est-il vrai, ou est-il faux, qu'étant donné les conditions et les prix existants en 1930, on aurait pu économiser $75,000,000 ou $56,000,000?

(2) Quelle partie de cette somme a été économisée?

(3) Pourquoi n'a-t-on pas économisé davantage?

(4) Combien davantage pourrait-on économiser suivant le système actuel, et d'après le système proposé par M. Beatty?

Si nous adressions un questionnaire en ce sens aux deux réseaux, en leur indiquant que nous désirerions entendre leurs représentants à la date fixée, ils auraient ainsi un mois pour se préparer, et nous éviterions tout retard après le congé de Pâques.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur le président, il me semble que l'une des premières choses que le Comité devrait faire est de se rendre compte pourquoi le Canada n'a pas été plus heureux dans l'entente de coopération autorisée par le Parlement, il y a deux ou trois ans. En vue d'obtenir ces renseignements, il me semble que nous ne devrions pas nous en tenir à Sir Edward Beatty ou à M. Hungerford, mais aux déclarations sous serment des membres du comité conjoint de coopération de chaque réseau.

Je songe à un cas particulier. Il y a deux ou trois ans, on a déclaré que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien devaient exploiter conjointement la ligne qui va de la voie de garage de l'asile un peu en-deçà de London, jusqu'à Windsor, et qu'on utiliserait la gare du National-Canadien à London. Cette proposition n'eut pas de suites. Je crois que nous devrions savoir pourquoi. Je ne vois pas de meilleur moyen d'obtenir ce renseignement qu'en consignant au procès-verbal les déclarations des membres du comité conjoint de coopération du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, dans l'espoir et l'attente qu'ils nous relateront les faits réels et véritables. On entend toutes sortes de rumeurs et de bruits tendant à expliquer pourquoi cette collaboration n'a pas été plus efficace. Il devrait y avoir pourtant moyen de vider cette question devant le Comité. Jusqu'ici on n'entend que du ouï-dire à l'effet que l'autre partie voulait s'assurer tous les avantages. Nous devons aller au fond de l'affaire.

L'hon. M. DANDURAND: Si nous commençons par demander à Sir Edward Beatty et à M. Hungerford d'exprimer leurs vues, est-ce que nous ne mettrons pas leurs subalternes dans l'embarras...

L'hon. M. MURDOCK: C'est évident.

L'hon. M. DANDURAND: ...pour exprimer leur opinion. Je redoute que les membres du comité de coopération soient plutôt gênés d'exprimer leurs vues si leurs supérieurs les ont précédés.

L'hon. M. HORSEY: Je partage l'avis du sénateur Dandurand. Il serait probablement préférable d'entendre les membres du comité de coopération d'abord, et leurs supérieurs ensuite.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je disais justement que si vous avez un avocat pour interroger et contre-interroger tous ceux qui paraîtront ici, il aura probablement un moyen à lui de révéler les faits. Et, si je ne m'abuse, c'est précisément ce que nous désirons. Ce qui importe le plus, d'abord, c'est d'exposer la question: Les chemins de fer ont-ils coopéré comme nous l'entendions, lorsque nous avons voté la loi? Si cette coopération a manqué, il faudra s'expliquer.

L'hon. M. DANDURAND: Nous tiendrons à savoir pourquoi.

L'hon. M. MURDOCK: Ce qui importe, assurément, c'est qu'aucun membre du comité de coopération ne vienne ici, sous serment, prendre une attitude qui ne soit pas conforme aux témoignages rendus par M. Beatty ou M. Hungerford. Je suis bien d'avis que le comité de coopération devrait donner sa version d'abord; et si, plus tard, les distingués présidents de nos réseaux tiennent à provoquer un débat ou à exposer la question sous un autre jour, c'est leur droit. Mais entendons d'abord les six membres du comité de coopération, trois pour chaque réseau, qui furent investis du pouvoir d'accomplir certains actes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

L'hon. M. CALDER: Je ne vois pas que cela importe beaucoup. Si j'étais M. Hungerford et si je savais qu'un comité doit se réunir pour faire certaines enquêtes, je conférerais avec les membres de mon comité de coopération durant environ deux heures, et en me quittant ils sauraient ce qu'il faut dire.

Vous ne supposez pas, tout de même, que ces gens seront pris au dépourvu. Je conçois que nous dussions avoir un plan d'approche bien défini, mais je doute fort que nous puissions arrêter ce plan aujourd'hui avec le genre de discussion qui va sûrement se produire si nous continuons ainsi. Nous aurons

un avocat. Les deux leaders, de même que d'autres, connaissent bien toute la question. De plus, le président de notre Comité fut ministre des Chemins de fer pendant plusieurs années.

Il me semble donc que si nous devons siéger encore deux jours, qu'un petit comité de quatre ou cinq, de concert avec notre conseil, si nous pouvons l'obtenir, devrait établir la ligne de conduite que nous devrons suivre dans l'étude de toute cette question. Je ne vois pas comment en tant que Comité, nous puissions arrêter ces détails aujourd'hui. Je crois qu'il faudra y mettre le temps.

L'hon. M. MURDOCK: J'ai entendu de nombreuses objections—je ne sais si d'autres les ont aussi entendues—à l'établissement de ce qu'on m'a décrit comme un comité de vingt membres, triés sur le volet, alors que nous avons le comité du Sénat sur les Chemins de fer qui est autorisé à étudier ces questions. J'espère qu'on ne tentera pas de confier à un petit sous-comité de ce Comité le soin de cette étude. Nous avons ici un comité qui n'est ni trop nombreux ni trop rigide. Qu'il nous soit permis d'être tous présents afin que nous puissions nous tenir au courant des développements.

L'hon. M. CALDER: Je ne songeais pas à ce que le sous-comité fasse la moindre chose que ce fût sans s'en rapporter subséquemment au comité plénier. A mon avis cette question est trop vaste et trop importante pour que nous y mêlions des préoccupations politiques. Tous ceux qui sont ici présents se rendent compte du fait que cette question est la plus importante qui confronte le Canada, et chaque membre du Comité devrait pouvoir l'aborder sans arrière-pensée politique. J'espère que ce sera là l'attitude de tous les membres du Comité.

Je propose qu'un petit comité soit chargé de dresser l'agenda, c'est-à-dire déterminer où nous devons commencer et comment. Et je répète que, à mon avis, nous ne pouvons y arriver avec un comité comme celui-ci au cours d'une longue discussion. En tout cas, nous ne pouvons procéder avec rapidité.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Messieurs, je vous prie de m'excuser. J'ai un rendez-vous ailleurs. Je vous laisse entre bonnes mains.

L'hon. M. DANDURAND: Le Comité me paraît enclin à commencer par le comité de coopération—trois représentants de chaque réseau—et à leur demander ce qu'ils ont accompli, où ils en sont, et ce qu'ils espèrent réaliser—et de nous donner simplement les faits. Ainsi nous n'aurions pas besoin du petit comité. Il nous faut commencer d'une façon ou d'une autre. Si le Comité est de cet avis, disons que nous interrogerons d'abord les trois représentants de chaque réseau.

L'hon. M. HAIG: Il est une chose que nous devrions savoir, à mon avis. Je ne sais trop, cependant, qui devrait se charger d'obtenir ce renseignement. Il s'agit de savoir comment le système en usage en Angleterre pourrait s'appliquer au Canada, et quels en seraient les avantages ou désavantages. Le très honorable M. Meighen en a fait mention dans son discours. Pour ce qui me concerne, je me propose bien de poser cette question à M. Beatty et à M. Hungerford.

L'hon. M. DANDURAND: Dans mon discours à la Chambre, j'ai lu un exposé du fonctionnement de ce système. Je ne sais s'il était complet; du moins j'espère qu'il était exact. J'ai dit que j'avais prié les services économiques des Chemins de fer Nationaux de me fournir un exposé sur ce qui se passait en Grande-Bretagne, et qu'il me l'avait fait tenir. Nous examinerons cet exposé, de même que sa provenance. Il m'a été adressé par M. Fairweather.

L'hon. M. HAIG: Je demande que M. Fairweather, pour le compte du National-Canadien, et un fonctionnaire correspondant pour le compte du Pacifique-Canadien, soient requis de comparaître.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ajouteriez-vous aussi l'examen du système en vigueur en France?

L'hon. M. HAIG: Parfaitement.

Je crois que la discussion que nous avons aujourd'hui a sa raison d'être. Si j'étais le conseil du Comité, j'en prendrais connaissance afin de me préparer sur ces questions.

L'hon. M. BLACK: Il n'est pas question d'empêcher les membres du Comité de poser toutes les questions qu'ils désirent. Pour ma part, je me propose bien d'agir de la sorte, jusqu'à ce qu'on me prie de cesser. Je crois que c'est bien l'intention que tous s'efforcent d'obtenir les renseignements qu'ils désirent. Mais je partage l'avis du sénateur Calder, à l'effet qu'un petit comité devrait dresser le programme ou un plan de procédure, plus avantageusement qu'un comité nombreux.

L'hon. M. CALDER: Et de le soumettre ensuite à l'approbation du Comité.

L'hon. M. BLACK: Exactement. Il me semble que si les deux leaders et les deux présidents préparaient un agenda qui nous serve de point de départ, nous pourrions le prendre en considération à notre première séance régulière. Si je comprends bien, cependant, tout membre du comité a la faculté de requérir de comparaître qui bon lui semble et de lui poser les questions qu'il désire, sans se préoccuper de l'avocat.

L'hon. M. DANDURAND: Oui, mais, je crois qu'on devrait, autant que possible, laisser à notre conseil le soin d'obtenir les faits. S'il est alors quelque question qu'il aurait dû poser, de notre avis, et qu'il n'a pas posée, nous pourrions en prendre note, et lorsqu'il aura terminé son interrogatoire, chaque membre du comité pourrait prendre la parole.

Quant au petit comité, je n'ai pas d'objection à conférer avec les deux présidents et M. Meighen sur la préparation d'un programme suivant les questions que nous venons de discuter; simplement pour en arrêter les grandes lignes. Mais n'oublions pas que ce travail doit s'effectuer rapidement si nous tenons à le soumettre au Comité demain. C'est aujourd'hui mercredi, demain jeudi, et le Sénat ne sera probablement saisi d'aucune affaire après demain. Notre conseil devrait savoir ce qu'il lui faudra préparé durant le congé, et les personnes qui seront appelées à comparaître devraient être avisées en conséquence avant le commencement de ce long congé.

L'hon. M. CALDER: C'est exact. Si, par conséquent, nous admettons que le rapport Duff doive en quelque sorte servir de fondement à notre enquête, et si nous abordons d'abord la question du manque de coopération, cette discussion prendra quelque temps. Le Comité pourra ensuite, de concert avec son avocat, dresser le reste de l'agenda. Nous passerons au moins deux ou trois séances sur cette question.

L'hon. M. DANDURAND: Dans ce cas, y a-t-il vraiment besoin que le petit comité s'occupe de l'agenda? Nous l'avons à peu près déjà.

L'hon. M. CALDER: Précisément.

L'hon. M. DANDURAND: Si vous le voulez bien, nous commencerons par le comité de coopération, puis nous déciderons...

L'hon. M. CALDER: L'agenda s'établira tout seul.

L'hon. M. MURDOCK: Je ne tiens pas à objecter plus que de raison à la proposition de laisser à un petit comité le soin d'arrêter l'agenda. Seulement, et je parle pour moi seul, je considérerais comme extrêmement injuste, vu l'importance des questions dont nous devons nous enquérir, que l'agenda dressé par un petit comité nous soit soumis, comme c'est généralement le cas, au moment où nous nous réunissons pour en décider. Je crois que nous devrions en prendre connaissance au moins quelques heures à l'avance.

L'hon. M. HAIG: A mon avis, nous n'en avons aucunement besoin.

L'hon. M. MURDOCK: Mais enfin, si nous devons avoir un agenda, qu'on nous fournisse, de grâce, l'occasion de le lire et de l'examiner, afin de nous rendre

compte si certaines questions n'ont pas été omises, avant que nous commencions à délibérer en tant que comité spécial des Chemins de fer.

L'hon. M. COTÉ: Il y a un instant, le sénateur Murdock a parlé de requérir les membres du comité de coopération de chaque réseau à déposer sous serment. Je me demande si notre Comité possède la compétence de ce faire.

Le GREFFIER DU COMITÉ: En vertu de la Loi de la Chambre des Communes et du Sénat un comité a cette compétence.

La question est laissée à la discrétion du comité. Si la Chambre l'exige, les témoins doivent déposer sous serment.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas d'objection à ce qu'un petit comité fonctionne d'après un agenda, mais je ne crois pas vraiment que ce soit maintenant nécessaire. Nous savons tous où nous devons commencer. Les personnes qui s'attendent à comparaître prendront connaissance de ce qui s'est passé ici aujourd'hui et pourront se préparer en conséquence. D'ailleurs l'avocat du Comité nous aidera à procéder avec ordre et méthode. Et je doute qu'on puisse arrêter à l'avance un agenda déterminé. Si nous commençons par nous enquérir du travail des comités conjoints de coopération, nous aurons là de quoi nous occuper pendant quelque temps. Je crois que notre conseil, dès que nous l'aurons choisi, sera en mesure de préparer l'interrogatoire et d'en aviser les chemins de fer.

L'hon. M. CALDER: Je suis de cet avis.

L'hon. M. HAIG: Je propose donc qu'il en soit ainsi.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Adopté.

L'hon. M. DANDURAND: Le sénateur Meighen et moi sommes donc autorisés à choisir un avocat?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Adopté.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le sénateur Beaubien recommande que nous avisions les chemins de fer de la date à laquelle ils doivent comparaître, et des questions sur lesquelles ils seront interrogés. Si nous ne pouvons obtenir le colonel Biggar, et que le sénateur Dandurand et moi ayons quelqu'un d'autre à proposer, je crois que le Comité devrait se réunir demain pour ratifier notre proposition. Il me semble également que nous devrions adopter une résolution autorisant l'avocat, lorsqu'il sera choisi, à aviser les chemins de fer de l'objet immédiat de l'enquête et à leur demander de s'y préparer. Lorsqu'ils seront ici, nous pourrons les prévenir de toutes autres questions que nous désirons discuter. Je propose que nous leur fassions savoir que nous nous proposons de nous enquérir d'abord du fonctionnement du plan de coopération établi en vertu de la loi, et que nous passerons de là à l'examen des propositions soumises sur la méthode la plus efficace de traiter le problème ferroviaire. Ils savent aussi bien que nous ce qui leur sera demandé, mais ils devraient quand même en être officiellement avisés.

L'hon. M. MURDOCK: Dans l'interrogatoire des représentants des comités de coopération, allons-nous demander, et même insister, pour qu'ils déposent au dossier tous mémoires, ou lettres échangés entre eux et qui ont finalement réglé les questions dont ils faisaient l'objet? Je crois savoir que des documents ont ainsi été échangés. A mon avis, nous devrions avoir les textes de ces documents plutôt que des explications de part et d'autre.

L'hon. M. DANDURAND: Il va sans dire que, lorsqu'ils comparaîtront ici, ils devront nous révéler les négociations qui se sont engagées. S'il existe des documents, ils constitueront, naturellement, une preuve encore préférable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous pouvons insister sur la production de toute lettre que nous désirons.

L'hon. M. MORAUD: Me permettra-t-on une question, même si je ne fais pas partie du Comité? Nous recevrons le texte imprimé des délibérations et des témoignages, mais ne devrions-nous pas recevoir également tous mémoires ou autres

documents déposés devant le Comité? Même si je ne fais pas partie du Comité, je porte un vif intérêt à ses délibérations.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Il me semble que chaque sénateur devrait avoir un rapport de chaque séance.

L'hon. M. MORAUD: Non seulement un rapport, mais aussi tout exposé ou tout document déposé devant le Comité.

L'hon. M. MURDOCK: Ces documents seront consignés au procès-verbal, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Tout doit être consigné au procès-verbal.

L'hon. M. ROBINSON: Monsieur le président, je suppose qu'il n'existe plus d'exemplaires des témoignages rendus devant la Commission Duff?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): On m'apprend qu'il s'en trouve deux exemplaires dactylographiés à la Bibliothèque.

Devons-nous ajourner à présent, pour nous réunir demain afin de recevoir le rapport des deux leaders?

L'hon. M. HAIG: Il n'est pas nécessaire que nous nous réunissions demain si les deux leaders sont d'accord sur M. Biggar ou M. O'Connor.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non. Ajournons à l'appel du président.

Le Comité s'ajourne à l'appel du président.

1938

SÉNAT DU CANADA

TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

du

COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

S'ENQUÉRIR DES MOYENS LES PLUS EFFICACES DE REMÉDIER À LA SITUATION EXTRÊMEMENT GRAVE DES CHEMINS DE FER AU PAYS ET D'ALLÉGER LES LOURDES CHARGES FINANCIÈRES QUI EN RÉSULTENT, ET EN FAIRE RAPPORT

N° 2

Présidents conjoints:

Le très honorable George P. Graham, C.P., et

l'honorable C.-P. Beaubien, C.R.

SOMMAIRE:

Nomination d'un conseil.

Communication du ministère du Transport au sujet du déficit de caisse du National-Canadien.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

ORDRE D'INSTITUTION

(Extrait des procès-verbaux du Sénat, 30 mars 1938)

Résolu: Qu'un Comité du Sénat soit institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, et que lui soit conféré le pouvoir de requérir des personnes et des documents; et que ledit Comité se compose de vingt sénateurs.

Ordonné: Que ledit Comité spécial soit composé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hugessen, Horsey, Jones, Hardy, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

55865—1½

PROCÈS-VERBAL

SÉNAT,

Le jeudi, 7 avril 1938.

Le Comité spécial institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, se réunit à 11 heures 30 du matin.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, mon collègue, le sénateur Graham, étant très occupé ailleurs, nous allons reprendre nos délibérations.

L'hon. M. DANDURAND: Ayant l'infortune d'être plus âgé que mon ami, le sénateur Meighen, je dois déclarer, de sa part et de la mienne, que nous avons reçu, ce matin, la visite du colonel Biggar et que nous avons causé avec lui de ce que ce Comité entend faire et de qu'il attend de lui. Je crois pouvoir dire qu'il a exprimé son consentement à se mettre aux services du Comité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Mais il nous a quittés pour aller consulter son associé. Il doit revenir sous peu. Il nous a déclaré que ses honoraires ordinaires dépassent quelque peu les cent dollars par jour qu'il serait personnellement disposé à accepter. Cela ne signifie pas que deux ou trois heures de travail représentent une journée. En pareil cas, il calculerait ses honoraires à l'heure. Je ne saurais dire s'il compte sa journée de huit heures.

L'hon. M. BLACK: Sa journée est probablement de dix heures.

L'hon. M. DANDURAND: Le sénateur Meighen et moi-même nous sommes montrés disposés à l'engager à ce taux. Le colonel Biggar possède une vaste expérience dans les questions comme celles que nous aurons à discuter. Il épargnera, sans doute, au Comité, beaucoup de travail en préparant lui-même l'ouvrage d'avance. Il verra les messieurs qui doivent paraître devant nous; il s'enquerra de leur opinion et les restreindra aux points principaux qui font l'objet de cette enquête. Ce travail préparatoire du colonel Biggar nous permettra de commencer notre enquête avec une notion claire de ce que nous pouvons attendre des témoins.

L'hon. M. COTÉ: Pour ce qui concerne les honoraires du colonel Biggar, il pourrait sans doute les réclamer pour ce travail préparatoire.

L'hon. M. DANDURAND: Il n'y manquera pas. Il sait que, durant quatre ou cinq semaines, il devra se préparer lui-même, et il nous comptera le temps consacré à ce travail, soit tant de jours et, peut-être, tant d'heures.

M. Hinds m'a remis la motion suivante:

> Que le Comité rapporte qu'il recommande la nomination de M. O. M. Biggar, C.R., à titre de conseil du Comité, et qu'il soit rétribué au taux de $100.00 par jour pour le temps qu'il consacrera au travail du Comité.

Cela ne signifie pas que le colonel Biggar nous chargera $100.00 s'il vient ici durant une heure ou deux. Il nous a dit que, lorsqu'il doit s'absenter de son étude, il exige généralement $150.00 par jour. Nous avons proposé un chiffre approximatif de $100.00 par jour.

L'hon. M. COTÉ: Ce chiffre comprend-t-il le travail de préparation?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, il sera payé "pour le temps qu'il consacrera au travail du Comité".

L'hon. M. DANDURAND: Je propose la motion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et je l'appuie.

La motion est agréée.

L'hon. M. DANDURAND: Nous allons demander au colonel Biggar de venir. Messieurs, le sénateur Meighen et moi avons prié le colonel Biggar de revenir ici pour être informé de la décision prise par le Comité quant au travail à exécuter, et de ce que nous avons fait à notre dernière réunion. Nous sommes convenus que nous commencerons par étudier la valeur de la loi de 1933 concernant le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, qui impose aux deux réseaux ferroviaires l'obligation de coopérer. Le colonel Biggar apprendra que nous avons décidé d'appeler à comparaître les membres des comités coopératifs que les deux réseaux ont institués pour résoudre les problèmes qui leur étaient proposés. Un comité de trois membres a été institué par le National-Canadien, je crois, et trois membres composent également le comité du Pacifique-Canadien; et le colonel Biggar devra s'enquérir d'eux de ce qui a été accompli sous l'autorité de cette loi de 1933, qui prescrivait aux deux réseaux de coopérer à réaliser des économies. Il s'enquerra des économies qui ont été réalisées, de ce qui se fait actuellement, des obstacles qui ont empêché la réalisation de progrès plus marqués que ceux que nous donnent à admettre les chiffres présentés au Sénat; et il s'informera aussi de ce que l'avenir permet d'anticiper. Le colonel Biggar consultera ces six membres des comités ferroviaires—ou peut-être estimera-t-il suffisant d'en consulter seulement deux—et se rendra compte de la documentation qu'ils peuvent nous fournir afin de faciliter notre entreprise.

L'hon. M. BLACK: Interrogera-t-il ces messieurs devant nous ou en particulier?

L'hon. M. DANDURAND: Le colonel Biggar a exprimé l'avis que, afin de simplifier le travail et de le réduire à l'essentiel, il devrait peut-être appeler les membres de ces deux groupes séparément à son étude, ou aller lui-même les rencontrer à Montréal où toute la documentation se trouve. M. Meighen et moi-même n'avons exprimé aucune opinion sur la méthode que le colonel Biggar doit suivre; mais notre conseil estime qu'il pourra considérablement simplifier la besogne en discutant avec ces messieurs, et en déterminant ce qu'il doit les prier de produire devant ce Comité, en fait de documentation et à d'autres égards. Cette façon de procéder nous a paru raisonnable, au sénateur Meighen et à moi-même. Après que nous aurons interrogé ces témoins, nous monterons un peu plus haut pour arriver à l'exécutif, y compris les présidents qui, je crois, ont donné instructions aux comités de coopération d'étudier certains problèmes et de leur faire rapport. Il me semble que l'enquête couvrira ainsi un champ considérable. Nous pourrons, en même temps, être amenés à établir une comparaison entre le résultat que la coopération a produit et celui qu'elle pourrait produire, et à étudier aussi ce que pourrait accomplir une administration unifiée. Mais c'est une question qui découlera de la discussion.

L'hon. M. MURDOCK: Les témoins qui paraîtront devant le Comité prêteront-ils serment de dire la vérité, toute la vérité et rien que la vérité?

L'hon. M. DANDURAND: Nous en avons causé avec le colonel Biggar. Le sénateur Meighen et moi-même doutons de la valeur d'une pareille procédure dans une enquête où la plupart des témoignages seront déposés sous forme d'opinions. Nous pourrons décider, au cours de l'enquête, de demander à certains témoins de prêter serment; d'une façon générale, je crois fermement que l'objet de notre enquête ne nous autorise pas à prendre une décision préalable.

L'hon. M. HARDY: Le Président peut-il nous dire si ce Comité a le pouvoir d'exiger l'examen de la correspondance et des autres documents des comités de coopération?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

L'hon. M. HARDY: Les opinions de ces divers témoins seront forcément contradictoires et nous laisseront plus ou moins dans l'incertitude, à moins qu'elles ne s'appuient sur des documents qui attestent des progrès périodiquement réalisés. Pouvons-nous exiger l'examen des documents du Pacifique? Ce n'est pas un chemin de fer de l'Etat.

L'hon. M. MURDOCK: Nous connaissons assez bien les opinions. Dès que nous verrons entrer un témoin, nous nous ferons une idée assez juste de son opinion. Mais je comprends que le Comité désire être informé de faits exacts pour servir à l'édification de la population du pays sur cette question souverainement importante; aussi me semble-t-il que nous devrions obtenir quelque chose de mieux défini et de plus concret que des opinions.

L'hon. M. DANDURAND: En réponse à mon honorable ami, le sénateur Hardy, je puis dire que nous sommes tous d'avis, je pense, que si des documents sont de nature à appuyer les opinions exprimées, ou à confirmer des faits, ces documents doivent être produits. Nous pouvons sans doute ordonner au Chemin de fer National de nous fournir ces documents.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ou au Pacifique.

L'hon. M. DANDURAND: Ou au Pacifique, parce qu'il comparaîtra devant nous.

L'hon. M. MURDOCK: Le pouvons-nous?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Certainement. Nous avons le pouvoir de les exiger.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce pouvoir nous est conféré par la résolution qui institue le Comité.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): La résolution énonce: "Et que lui soit conféré le pouvoir de requérir des personnes et des documents."

L'hon. M. DANDURAND: Je me demande si ce Comité devrait adopter une résolution autorisant le colonel Biggar à obtenir communication des documents et archives qui lui sont nécessaires pour la préparation de sa cause.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas qu'une pareille résolution lui donne plus d'autorité. Je ne crains pas du tout qu'on lui refuse l'accès des documents, mais il ne me semble pas que nous puissions lui déléguer une pareille autorité. Nous devons exercer cette autorité dans la forme régulière que prévoit la loi, dans le cas de refus de produire les documents requis.

L'hon. M. DANDURAND: Je pensais que le colonel Biggar pourrait avoir besoin de consulter quelques documents, cartes ou autres archives qui se trouvent au département des Chemins de fer. Il devrait avoir quelque autorisation de se présenter dans ce département.

Le très hon. M. MEIGHEN: La résolution qui le nomme conseil du Comité lui suffit pour obtenir la documentation du ministère du Transport.

L'hon. M. DANDURAND: Je voulais m'assurer que le département permettrait l'accès de ces archives au colonel Biggar, si le Comité exprimait le désir qu'il y ait accès. M. Yates pourrait-il nous dire si les déclarations que nous venons de faire, le sénateur Meighen et moi, justifieraient le département de communiquer au colonel Biggar les documents qu'il demanderait à consulter?

M. GEORGE W. YATES: Ces déclarations suffiraient, monsieur, pour ce qui concerne la documentation départementale. Mais je me demande si ces instructions s'appliqueraient, par exemple, à la documentation recueillie par la Commission Duff. On a fait allusion à une carte, tout à l'heure. Le Pacifique a déposé une véritable carte des chemins de fer du Canada, d'une grandeur de moins d'un tiers de celle qui est appendue ici, et sur laquelle sont indiqués les tronçons à abandon-

ner et toutes sortes d'autres choses de ce genre. Pour la punition de mes péchés, j'ai été mêlé à la Commission royale, et nous avons, au département, toutes les pièces et tous les documents qui ont été produits devant la Commission. Il s'agit de savoir s'ils peuvent être produits, sur demande au département.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ces pièces et documents sont confiés à la garde du département?

M. YATES: Oui; mais ils ont été produits à la Commission Duff.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas que le département les laisse sortir; mais il permettrait certainement au colonel Biggar de les voir. Il permettrait aussi bien à un fonctionnaire compétent de les apporter ici.

M. YATES: Je crois que oui.

L'hon. M. DANDURAND: J'en conclus que le Comité autorise le colonel Biggar à demander la production de documents. Et voilà qui doit suffire au département.

M. YATES: Oui, monsieur.

L'hon. M. ROBINSON: Se propose-t-on d'appeler d'autres témoins que ceux qui appartiennent aux chemins de fer, ou allons-nous limiter cette enquête aux autorités des chemins de fer?

L'hon. M. HAIG: Je crois que nous devrions assigner le professeur Jackman, il dit que nous sommes une bande de têtes-folles. J'aimerais à rencontrer ce monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai déjà déclaré que, à mon avis, les deux ou trois sénateurs qu'il a ainsi qualifiés, sans mentionner leurs noms, sont assis autour de cette table.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois en être un. Moi-même, je préférerais entendre des témoins intelligents.

L'hon. M. DANDURAND: Le sénateur Robinson a demandé si nous avions l'intention d'assigner des témoins étrangers à la fraternité des chemins de fer. Peut-être n'est-il pas possible de répondre maintenant à cette question. Je prierais mon honorable ami de réserver sa question jusqu'à ce que nous en ayons fini avec la fraternité des chemins de fer.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le Président, je crois que nous devrions notifier le professeur Jackman qu'il sera appelé à comparaître, en sorte qu'il ne devra pas aller prendre des vacances d'été en Floride ou ailleurs.

L'hon. M. BLACK: Monsieur le Président, je désire poser une question pour ma propre information. Des recommandations très précises et très claires ont été proposées aux chemins de fer en vue d'économies qui pouvaient être opérées, mais qui n'ont pas été opérées. Ce qui revient à prétendre que le comité mixte de six membres n'a pas été aussi loin qu'il aurait dû aller. Nous voudrions savoir pour quelles raisons ce comité n'a pas fait davantage pour éliminer le double emploi et des dépenses de différente nature. Il est bien possible que tous les trois membres d'un même comité n'aient pas partagé le même avis; il est possible qu'un ou deux membres de chaque groupe aient préconisé de plus amples épargnes qui ont soulevé de sobjections chez l'autre ou les autres membres du comité. Aussi me semble-t-il que nous pourrions faire comparaître devant nous, à un moment donné, tous les six membres de ce comité mixte, nonobstant l'information que le colonel Biggar pourra avoir tirée d'eux. Si les déclarations de l'un ou de quelques-uns des membres de ce comité mixte ne nous satisfont point, nous devrions pouvoir interroger les autres.

L'hon. M. DANDURAND: Nous nous exposons à rencontrer un obstacle. Lorsque nous interrogerons des membres de ce comité mixte de coopération, nous pourrons être informés que ces comités agissaient suivant les instructions de leurs supérieurs, l'exécutif conjoint, d'étudier tel et tel problème, et qu'ils se sont limités au mandat dont ils ont été chargés. Il serait sans doute intéressant de

voir de quelle façon le comité mixte de coopération a abordé l'étude des problèmes qui lui ont été soumis; mais il est possible que nous ayons à interroger des personnes en plus haut lieu pour apprendre pourquoi ce comité de coopération n'a pas eu un plus grand nombre de problèmes à étudier.

L'hon. M. BLACK: Pour découvrir qui a dit: "Vous irez jusque là, et pas plus loin".

L'hon. M. MURDOCK: Malheureusement, il arrive parfois que des personnes qui font des affaires ensemble concluent entre elles une entente amiable. J'ai entendu dire à diverses reprises—sans savoir si la chose est exacte ou non—que si les comités de coopération, composés chacun de trois membres représentant chaque chemin de fer, ne purent arriver à certaines conclusions pour mettre en commun quelques services des deux réseaux, comme la loi le prescrivait, la raison en est tout simplement qu'un réseau ou l'autre désirait recueillir la plus grosse part des bénéfices devant en résulter. Pourrons-nous arriver à nous faire une idée exacte de la situation si ces messieurs ne sont pas mis sous serment, et requis de nous fournir toutes les précisions qu'ils peuvent posséder? On attribue à cette prétendue attitude des réseaux ferroviaires la raison de leur abstention à faire ce que nous constatons qu'il n'ont pas fait. On nous dit qu'ils ont réalisé des épargnes de quelque $2,000,000; et cette épargne provient en grande partie—il me semble équitable de dire que c'est pour la partie la plus importante—du congédiement d'un asez grand nombre d'employés des chemins de fer. Nous devrions nous assurer de cela, s'il est possible de nous en assurer de quelque façon.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le Président, je suis d'avis, comme avocat, que nous n'avons pas besoin de décider maintenant si nous allons faire prêter serment à ces messieurs. Nous aurons loisir de prendre cette décision, lorsque le colonel Biggar annoncera les témoins. S'ils ne nous donnent pas de réponses satisfaisantes, nous pourrons alors exiger qu'ils prêtent serment. Le colonel Biggar lui-même nous dira de reste si les témoins ne répondent pas d'une façon satisfaisante, et il recommandera qu'ils soient assermentés. Chacun de nous pourra faire la même proposition, s'il le juge nécessaire.

L'hon. M. DANDURAND: Je désire attirer l'attention de mon ami, le sénateur Murdock, sur ce point. Si un réseau favorisait fortement un plan qu'il estimait devoir produire des économies, et que l'autre réseau objectât à ce plan, la première compagnie pouvait, en vertu de la loi, demander la nomination d'un conseil d'arbitrage. Nous aurons à nous enquérir si les deux compagnies se sont jamais trouvées dans le cas de justifier l'une d'entre elles de réclamer cet arbitrage.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Est-ce tout?

L'hon. M. DANDURAND: Avant de nous séparer, je voudrais consigner au procès-verbal une lettre que j'ai reçue de l'honorable M. Howe, ministre du Transport, et dont j'aurais donné lecture au Sénat le 30 mars, mais cette lettre m'a été remise trop tard. La veille, j'avais déposé sur le bureau le rapport des Chemins de fer Nationaux du Canada, pour l'exercice 1937, accusant un déficit de $42,345,867.99. J'ai soumis cette lettre au sénateur Meighen, et il croit qu'elle devrait être consignée au procès-verbal, en sorte que les membres du Comité puissent l'étudier et réfléchir aux questions qu'elle pourra leur inspirer. Voici cette lettre:

DÉFICIT DE CAISSE DU NATIONAL-CANADIEN, $42,345,867.99

Relativement à votre demande sur cette question, j'ai marqué les pages 12 et 13 du rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada 1937, que vous avez déposé hier sur le bureau du Sénat.

Vous noterez, dans le rapport, que les recettes nettes d'exploitation des opérations ferroviaires durant l'année s'élevèrent à $17,607,750, soit une augmentation de quelque $2,475,000 sur 1936. La récolte déficitaire des

céréales a défavorablement affecté les recettes, et on a dû porter au compte des dépenses d'exploitation l'augmentation des frais de main-d'œuvre et de matériaux. Le relèvement des salaires a coûté $2,798,000 en 1937, et les augmentations des prix des matériaux représentent quelque $3,500,000.

L'augmentation des recettes nettes d'exploitation des Chemins de fer Nationaux du Canada ($2,475,000) a dépassé de 16% les chiffres de 1936, à comparer avec une augmentation de 1.7% ($479,000) pour le Pacifique-Canadien et avec une diminution de 6.6% ($74,000,000) sur les voies de première classe des Etats-Unis.

Les recettes nettes de l'exploitation ferroviaire, qui s'élevaient à $17,607,750, ont été réduites de $5,635,174, par le prélèvement des impôts ferroviaires. Les locations d'outillage, etc., accusent un montant net payable de $3,583,837; les propriétés exploitées séparément accusent une perte de $1,130,521; l'amortissement de l'escompte sur la dette consolidée s'élève à $938,729, et les charges au compte des profits et pertes, à $317,314. D'autre part, le produit des valeurs et des autres comptes divers a rapporté $2,084,865, et l'exploitation des hôtels a produit quelque $200,087.

En comprenant tous ces articles, l'encaisse disponible, avant le service des intérêts, s'élevait à $8,287,228, soit une augmentation de $1,878,317 sur celle de l'année précédente.

Les intérêts sur la dette consolidée envers le public s'élevait à $48,888,545, et les intérêts payables sur les prêts de l'Etat s'élevaient à $1,744,551. On verra donc que, après le payement des intérêts, le déficit se chiffre par $42,345,868,—

C'est le chiffre indiqué.

—soit une diminution de $957,426 sur 1936.

Le chiffre indiqué de $1,744,551, qui représente les intérêts sur les prêts de l'Etat, comprend des intérêts de $59,798, sur des emprunts provisoires affectés au remboursement; ces intérêts ont toujours été acquittés. Les intérêts de $1,684,753, précédemment courus, mais non acquittés, couvrent des emprunts à compte du capital.

Deux articles qui, par le passé, ont été traités comme ne comportant pas de mouvements de fonds, sont maintenant imputés au C.N.R. comme des montants devant être payés en espèces. Ils représentent l'escompte sur la dette consolidée, dont l'acquittement a été pour la première fois exigé en espèces en 1936, ainsi que les intérêts sur des emprunts en espèces imputables au compte du capital, dont l'acquittement a été pour la première fois exigé en 1937. Pour l'année en question, l'escompte sur la dette consolidée s'est élevé à $938,729, et les intérêts dus à l'Etat sur les emprunts provisoires imputables au compte du capital, à $1,744,551. Si les méthodes de comptabilité n'avaient pas été revisées, les résultats de 1937 auraient accusé une amélioration correspondante et auraient permis d'établir une comparaison plus précise avec les résultats des années précédentes.

L'hon. M. COTÉ: Monsieur le Président, nous désirons tous examiner, aussi minutieusement que possible, le système de coopération des chemins de fer anglais, et aussi le système français que vous avez vous-même mentionné.

Ne serait-il pas utile que notre conseil s'emploie à réunir toute l'information qu'il pourra se procurer sur ces deux sujets, et éviter ainsi des retards?

L'hon. M. DANDURAND: Je vais signaler au colonel Biggar le relevé contenu dans mes remarques du 30 mars. Ce relevé provient des services économiques des Chemins de fer Nationaux du Canada. Le colonel Biggar pourra voir si ce relevé couvre la situation tout entière, ou si le sujet nécessite d'autres éclaircissements.

L'hon. M. COTÉ: Il nécessite sans doute de nouveaux éclaircissements.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne sais pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je me demande où nous pourrions trouver de plus amples indications sur l'organisation du système anglais, et sur les résultats qu'il a produits. Peut-être se trouve-t-il quelqu'un, au bureau de Sir Francis Floud, qui ait fait une étude de la question. Le département du Transport possède sans doute une vaste documentation sur ce système, et le Pacifique-Canadien pourrait aussi nous fournir des renseignements. Nous pourrions aussi en demander à la Commission des Chemins de fer.

L'hon. M. DANDURAND: Oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Le ministre de France pourrait peut-être nous procurer de l'information sur le système français. La loi qui le concerne a été adoptée en juillet 1937.

L'hon. M. DANDURAND: Je vais le demander au ministre.

L'hon. M. MURDOCK: Vaudrait-il la peine de demander à Washington un rapport sur les résultats de la consolidation des chemins de fer américains en temps de guerre? Mais il se pourrait que toute cette information soit classée avec les détails des dépenses supplémentaires que la guerre a occasionnées, en sorte que cette documentation ne nous servirait guère.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'était terrible.

L'hon. M. MURDOCK: C'était épouvantable, je sais. Aussi ne me semble-t-il pas que ces données puissent servir à nos fins. En tout cas, les administrations des chemins de fer ont été coordonnées aux Etats-Unis.

L'hon. M. DANDURAND: Mais nous ne nous inquiétons que de nos propres maux.

Le Comité s'ajourne jusqu'à mercredi, 4 mai, à 11 heures de l'avant-midi.

1938

SÉNAT DU CANADA

TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

S'ENQUÉRIR DES MOYENS LES PLUS EFFICACES DE REMÉDIER À LA SITUATION EXTRÊMEMENT GRAVE DES CHEMINS DE FER AU PAYS ET D'ALLÉGER LES LOURDES CHARGES FINANCIÈRES QUI EN RÉSULTENT, ET EN FAIRE RAPPORT

No. 3

Présidents conjoints:
Le très honorable George P. Graham, C.P., et
l'honorable C.-P. Beaubien, C.R.

SOMMAIRE:

Dépôt et présentation de graphiques et de tables par le conseil du Comité.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

ORDRE D'INSTITUTION

(Extrait des procès-verbaux du Sénat, 30 mars 1938)

Résolu: Qu'un Comité du Sénat soit institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, et que lui soit conféré le pouvoir de requérir des personnes et documents; et que ledit Comité se compose de vingt sénateurs.

Ordonné: Que ledit Comité spécial soit composé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Côté, Dandurand, Graham, Haig, Hugessen, Horsey, Jones, Hardy, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

57221—1½

PROCÈS-VERBAL

SÉNAT,

MERCREDI, le 4 mai 1938.

Le Comité spécial institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, se réunit à onze heures du matin.

Le très hon. M. Graham et l'hon. M. Beaubien président conjointement.

Le colonel O.-M. Biggar, C.R., conseil du Comité.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Quel est le programme de la réunion, messieurs?

Colonel BIGGAR: Monsieur le président, je crois que le Comité désirerait commencer par prendre connaissance des chiffres qui concernent l'exploitation, ainsi que les autres opérations des chemins de fer, depuis 1931. C'est la dernière année à laquelle s'est arrêtée la Commission Duff; et le Comité a décidé d'en faire le point de départ de son enquête. En vue de mettre ces chiffres à date, M. Wrong, du Bureau de la Statistique, a dressé quelques graphiques et tables qui, je pense, vous rendront la situation fort intelligible. Je recommande, par conséquent, que nous prenions connaissance de ces tableaux.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Etes-vous prêt?

M. BIGGAR: Oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Le Bureau de la Statistique a préparé des graphiques et des tables qui me semblent devoir intéresser vivement le Comité. Nous en avons des copies pour chacun des membres du Comité. L'un de ces petits albums verts est intitulé "Graphiques", et l'autre est intitulé "Tables".

Les numéros des tables contenues dans un album, correspondent aux numéros des graphiques contenus dans l'autre. Quelques membres du Comité pourront être d'abord attirés par les chiffres indiqués dans les tables, et d'autres préféreront se référer aux graphiques. On pourrait dire qu'un album contient les paroles, et que l'autre contient la musique.

Je crois devoir attirer d'abord l'attention du Comité sur le premier de ces graphiques, numéroté "Graphique I", auquel ne correspondent les chiffres d'aucune table, parce que ce graphique porte ses propres chiffres.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce qu'il n'y a pas d'index de ces graphiques?

M. BIGGAR: Les graphiques correspondent aux tables. Les numéro de chaque graphique est le même que celui de la table correspondante. Ces tables et graphiques sont nouveaux et ont été préparés pour les fins du Comité.

Le premier de ces graphiques a été dressé seulement pour montrer que le problème qui nous occupe couvre une période relativement courte. Ce graphique est le seul qui remonte avant 1923; il remonte même à l'année de la Confédération, 1867. Vous aurez constaté par vous-mêmes que la date qui figure au bas de ce graphique, dans le coin gauche, est erronnée, puisqu'il marque l'année 1967. Ce devrait être 1867. La ligne grasse qui commence à peu près au deux-tiers de la hauteur du graphique et qui porte le chiffre de 3463, à son extrémité de gauche, indique la population du Canada à cette époque, soit 3,463,000 âmes.

Le trait noir montre l'augmentation graduelle de la population, jusqu'à 1936. En comparaison de cette ligne de la population, un autre trait, représentant la voie ferrée, commence un peu plus bas, et traverse presque aussitôt la ligne de la population, vers l'année '72, et monte jusqu'au coin supérieur, à droite du graphique. Cette ligne indique le nombre de milles de chemin de fer en exploitation d'une année à l'autre. Vous remarquerez que, de '67 à '72 ou '73, le parcours des chemins de fer en milles était très faible en proportion de la population, et qu'il a augmenté jusqu'en 1916, alors qu'effectivement la ligne devient horizontale durant les vingt-deux dernières années. Les deux lignes deviennent alors à peu près parallèles. Le parcours des réseaux ferroviaires n'a presque pas augmenté, en proportion de la population, durant ces vingt-deux dernières années.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Ce graphique indique tous les chemins de fer?

M. BIGGAR: Tous les chemins de fer au Canada. La ligne au-dessous, qui commence avec le chiffre 19,358,000, indique les recettes des chemins de fer. On n'a pas pu se procurer de façon précise ce chiffre avant '76. Comme vous le constaterez, cette ligne monte au plus haut point en 1928, où elle atteint le chiffre de 563,732,000. De '28 jusqu'aujourd'hui, les recettes fléchissent d'abord à un point de baisse, puis elles remontent au chiffre de 350,768,000 qui figure à l'extrémité de droite.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous n'indiquez pas le chiffre que représente le point de baisse?

M. BIGGAR: On peut le lire; mais je n'en ai pas pris note.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il représenterait un fléchissement d'environ 100,000,000?

M. BIGGAR: Oui, les graphiques suivants l'indiqueront. Celui-ci ne tend qu'à établir une comparaison entre le nombre de milles de chemins de fer, les recettes des chemins de fer et la population.

Vous remarquerez que, proportionnellement à la population, les recettes des chemins de fer accusent une augmentation substantielle jusqu'en 1918, que l'augmentation est alors très peu marquée, qu'elle subit un fléchissement depuis 1918, et que jusqu'à 1928, la proportion des recettes et de la population ne varie pas beaucoup. Mais à partir de 1928, la baisse est très marquée dans les recettes, en proportion de la population, aussi bien qu'en proportion du parcours.

La ligne suivante est une ligne brisée, commençant en 1906, avec le chiffre 1,447. Elle représente le nombre total des véhicules à moteur enregistrés. Cette Cette ligne accuse une augmentation extrêmement rapide et continue par rapport à la population et au parcours, jusqu'en 1928; on constate alors un léger fléchissement; mais la ligne va bientôt reprendre, en 1936, le niveau de 1928.

Enfin, une dernière ligne, qui commence, au bas du graphique, à 3,519 et monte jusqu'à 186,952, indique simplement l'enregistrement des véhicules de transport commercial. Je tiens à avertir le Comité que ni l'une ni l'autre de ces deux dernières lignes ne peut être considérée comme ayant une signification absolue.

L'hon. M. PARENT: Ces véhicules ne paraissent pas représenter quelque concurrence avec les chemins de fer, parce que la ligne qui les représentent n'est pas parrallèle aux lignes qui représentent les voies ferroviaires.

M. BIGGAR: Cependant, dans la mesure où elle exprime quelque chose, cette dernière indique l'étendue de l'accroissement de la concurrence des véhicules à moteur, par rapport aux chemins de fer. Cette concurrence commence en 1916, et devient de plus en plus sérieuse, avec les années. Mais ce qu'il faut noter, c'est qu'aucune province—je crois pouvoir dire aucune—ne fournit de chiffres exacts au sujet du trafic routier. Il n'est pas possible de faire mieux que d'indiquer ce chiffre tout sec des enregistrements, parce que l'enregistrement considdère

comme véhicule aussi bien un fourgon d'une seule tonne qu'un fourgon de dix tonnes. Il ne fait aucune distinction entre la voiture de livraison d'un épicier et le fourgon servant au gros transport routier. La situation peut être pire que cette ligne ne l'indique;; elle peut aussi n'être pas aussi mauvaise. On n'en sait rien; on sait seulement que ces chiffres sont ceux de l'enregistrement.

L'hon. M. DANDURAND: Vous rapportez les enregistrements de véhicules à moteur depuis 1906, sans spécifier les types de véhicules.

M. BIGGAR: Cette indication comprend tous les véhicules à moteur.

L'hon. M. DANDURAND: Mais la seconde ligne indique les enregistrements de véhicules à moteur commerciaux.

M. BIGGAR: C'est une partie du total précédent. L'objet de ce graphique—établi à échelle logarithmique, comme vous le constatez, de façon que les lignes puissent facilement se comparer—est seulement de donner un tableau d'ensemble de toute la situation, pour ce qui concerne ce genre de transport. Rien dans ce graphique ne concerne le transport par eau. Là, encore, j'aurai l'occasion d'avertir le Comité que les chiffres disponibles ne sont pas complets, comme ils le sont dans le cas des chemins de fer.

L'hon. M. SINCLAIR: Cette dernière ligne que vous avez expliquée, et qui indique l'enregistrement des véhicules commerciaux, s'applique seulement au transport en tonnes, n'est-ce pas? Elle ne s'applique pas à l'entregistrement des voitures privées?

M. BIGGAR: Non; cette dernière ligne indique seulement l'enregistrement des véhicules de commerce. L'avant-dernière ligne représente tous les véhicules à moteur.

L'hon. M. MORAUD: Des véhicules servant au transport des marchandises et aussi des véhicules servant aux voyageurs?

Le très hon. M. MEIGHEN: Par véhicules à moteur commerciaux enregistrés, entendez-vous les véhicules commerciaux qui sont la propriété de particuliers faisant leur propre transport, plus des véhicules de location?

M. BIGGAR: Cela comprend aussi les véhicules de location, de même que ceux affectés au service d'omnibus et aux opérations de transport.

L'hon. M. PARENT: Dans la mesure où le chiffre des enregistrements est connu. Mais vous avez déjà dit que les gouvernements provinciaux ne donnent pas tous les chiffres.

M. BIGGAR: Il n'existe pas de relevé comparable d'une province à l'autre, si ce n'est le nombre des enregistrements.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Cela comprend, je suppose, les taxis dans les villes?

M. BIGGAR: Je ne saurais dire si les taxis sont enregistrés comme véhicules commerciaux, mais j'incline à croire qu'ils ne le sont pas. M. Wrong me dit que les taxis ne sont pas compris dans les véhicules commerciaux.

Passons, maintenant, au deuxième graphique. Les chiffres sur lesquels est établi ce deuxième graphique, se trouvent à la table n° 2, à la première page de la brochure qui contient ces tables. Le graphique 2 indique seulement le nombre de milles de voies ferrées en exploitation.

L'hon. M. PARENT: Les chiffres indiquent les milliers de milles. Vous ne prétendez pas que nous avions près de 40,000 milles à l'époque où commence ce graphique?

M. BIGGAR: C'est en 1923. Ces graphiques commencent tous en 1923, pour indiquer comment la situation a changé de 1923 à 1937. Si vous vous arrêtez à ligne supérieure qui figure dans ce graphique 2, vous verrez qu'elle indique le parcours combiné du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Nous n'avons

pas pris la peine d'y inclure les quelques milles de parcours des autres chemins de fer. Au-dessous courent deux lignes: celle du haut représente comme un tout le réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, et celle du bas représente les lignes canadiennes des Chemins de fer Nationaux du Canada. Enfin et au-dessous, une autre ligne indique le parcours en milles du Pacifique-Canadien. Si les membres du Comité désirent se référer aux chiffres, ils les trouveront dans la table. De 1923 à 1937, le parcours total a augmenté de 35,263 milles à 39,117, soit une augmentation de 3,854 milles. On me dit que la petite crête qui montre, en 1930, la ligne du National-Canadien représente l'addition du parcours du Central Vermont Railroad au réseau du National-Canadien, alors que l'augmentation qu'accuse le Pacifique-Canadien, de 1926 à 1933, représente principalement ses lignes de l'Ouest.

Le graphique suivant, n° 3-A, indique le tonnage du transport opéré, et il illustre clairement la réduction qui s'est produite dans le tonnage réel du transport opéré par les deux réseaux. La ligne du haut, la ligne mince et continue, représente le réseau entier du National-Canadien. La suivante, la ligne grasse et continue, représente les voies du National-Canadien au Canada. La ligne inférieure, brisée, représente le Pacifique-Canadien. Si vous prenez, par exemple, la ligne qui indique les voies canadiennes du National-Canadien, vous vous rendrez compte que le nombre de tonnes de marchandises transportées en 1923 accusait un total de 47.2 millions, et que, après un affaissement, cette ligne atteint 55.3 millions en 1928; elle tombe alors à environ 25 millions, puis remonte, en 1937, à 36.1 millions. Cette ligne est surtout intéressante en ce qu'elle accuse une chute véritable de 23 p. 100 entre 1923 et 1937. Nous étions, en 1937, de 23 p. 100 plus bas qu'en 1923. Bien que moins sérieux, le fléchissement se trouve aussi dans la ligne du Pacifique-Canadien, au bas du graphique; son transport représentait 32.9 millions en 1923, et se réduisait à 29.8 millions en 1937. Au lieu de 23 p. 100, la chute ne représente que 9 p. 100.

Le troisième graphique porte le n° 3-B. La ligne unique qu'il contient est une combinaison des deux tracés inférieurs que porte le graphique 3-A, et cette ligne indique un chiffre total. Le mouvement général de cette ligne, comme vous vous en rendrez compte, est exactement le même que celui des trois lignes qui figurent au graphique précédent.

Le graphique suivant, 4-A, indique le transport des voyageurs. Il accuse une chute encore plus grave que celle qui s'est produite dans le transport des marchandises et, ce qui est très intéressant, ne montre aucun relèvement en 1928. Au lieu de suivre cette montée considérable que le graphique 3-A révèle en 1928—montée qui comprend de fait les années 1925, 1926, 1927, 1928, 1929 et peut-être même en 1930, pourriez-vous dire—la ligne qui marque le transport des voyageurs fléchit continuellement depuis 1923 jusqu'en 1933, alors qu'elle remonte quelque peu. Le transport des voyageurs par le National-Canadien, au Canada, accuse 22.2 millions en 1923, et seulement 10.2 millions en 1937—soit une chute de 46 p. 100. Le transport des voyageurs du Pacifique-Canadien est un peu meilleur mais guère plus. En 1923, il marque 16.2 millions et descend à 7.8 millions—soit une chute de 42 p. 100.

Le graphique suivant, 4-B, est une simple combinaison des tracés précédents. Ce graphique ne concerne aussi, bien entendu, que le transport des voyageurs.

Le graphique 5-A indique les recettes en tonnes-milles. Nous y retrouvons le même sommet que le graphique du transport des marchandises a accusé en 1928, cependant que la rechute n'est pas aussi accentuée. Au lieu d'être de 23 p. 100 dans le cas des voies canadiennes du National-Canadien, cette rechute n'est que de 21 p. 100; mais, dans le cas du Pacifique-Canadien, au lieu d'être de 9 p. 100, comme dans l'autre graphique, la rechute est ici de 20 p. 100. Il y a donc fléchissement de 20 p. 100 dans le chiffre des recettes en tonnes-milles.

Le graphique 5-B est une combinaison des deux tracés du graphique 5-A.

Le graphique 6-A indique le transport des voyageurs en milles, et nous donne à faire une curieuse observation. Par exemple, dans le cas du Pacifique-Canadien, le transport des passagers en milles indique une proportion de 14.01 p. 100 en 1923, par mille de voie ferrées, et tombe à 8.2 p. 100 en 1937, soit une chute de 41 p. 100. La même chute, dans le cas des lignes canadiennes du National-Canadien, est de 35 p. 100.

Le très hon. M. MEIHEN: Vous en êtes au graphique 6-A?

M. BIGGAR: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comment arrivez-vous à ces "milliards"?

M. BIGGAR: Les chiffres 14.01 milles concernent le Pacifique-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce graphique porte comme titre: "Recettes en voyageurs-milles"?

M. BIGGAR: Je vous demande pardon; j'ai placé le point par erreur, il faut lire 1.40 et .82.

L'hon. M. SINCLAIR: Quel est le pourcent de la diminution?

M. BIGGAR: La diminution accuse 41 p. 100 dans le cas du Pacifique-Canadien, et 35 p. 100 dans celui du National-Canadien. Les lignes canadiennes du National-Canadien ont fléchi de 1.33 à .87.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'arrive pas du tout à suivre vos chiffres. Il me semble qu'ils tombent beaucoup plus que 41 p. 100.

M. BIGGAR: Ce chiffre a été établi à mon intention par règle à calcul.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Pacifique-Canadien a quelque peu dépassé 1.50 en milliards, et il tombe au-dessous de 75. C'est une diminution de plus de 50 p. 100.

M. BIGGAR: Je crois que c'est assez correct, monsieur Meighen.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous mesurez le point le plus bas en partant du point le plus élevé que marquent les tables. Je mesure du point le plus élevé jusqu'au point le plus bas que marque le graphique.

M. BIGGAR: Vous arrivez sans doute à un chiffre différent, si vous suivez ce procédé.

L'hon. M. DANDURAND: Le fléchissement du Pacifique-Canadien accuse une proportion de 41 p. 100?

M. BIGGAR: Oui; et les lignes canadiennes du National-Canadien accusent un fléchissement de 35 p. 100.

L'hon. M. HAIG: Quelle proportion de cette augmentation du transport des voyageurs est attribuable à l'introduction des taux spéciaux pour les voyageurs?

M. BIGGAR: Je ne le sais pas.

L'hon. M. HAIG: Je crois que ces taux spéciaux ont été établis vers 1932 ou 1933; et ils me semblent expliquer cet accroissement.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Vous avez dit que certains chiffres se rapportent aux lignes canadiennes du National-Canadien?

M. BIGGAR: Oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Le Pacifique-Canadien a des lignes aux Etats-Unis; ne sont-elles pas du tout comprises?

M. BIGGAR: Elles sont comprises.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Celles du National-Canadien ne sont pas comprises?

M. BIGGAR: Les lignes que le National-Canadien possède aux Etats-Unis sont comprises dans les lignes minces et continues.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, je désirerais bien avoir un exemplaire des tables et des graphiques. N'en déplaise à mon honorable ami de Brockville, je suis membre de ce Comité.

L'hon. M. HARDY: J'objecte à de pareilles allusions.

L'hon. M. HAIG: Vous pouvez objecter, si vous voulez. Vous pouvez me faire taire dans un comité, mais non dans celui-ci.

M. BIGGAR: Vous pouvez sauter le graphique 6-B. C'est une combinaison des graphiques précédents.

Les lignes que le Pacifique-Canadien exploite aux Etats-Unis sont indiquées dans le même tracé.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je ne comprends pas pourquoi les lignes du National-Canadien, aux Etats-Unis, ne sont pas comprises dans les chiffres qui se rapportent au National-Canadien.

M. BIGGAR: Elles sont comprises dans le tracé qui se rapporte aux réseaux du National-Canadien. C'est pourquoi chacun de ces graphiques porte deux lignes se rapportant au National-Canadien. L'une de ces lignes concerne le réseau tout entier, et l'autre les lignes canadiennes seulement.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Dans le graphique 6-B, vous avez inclus les lignes du National-Canadien aux Etats-Unis?

M. BIGGAR: Non; ce tracé indique seulement les lignes canadiennes du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Elles comprennent les lignes du Pacifique-Canadien aux Etats-Unis?

M. BIGGAR: Oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Pourquoi?

M. BIGGAR: A seule fin d'établir la situation au Canada.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Mais vous indiquez les lignes que le Pacifique-Canadien possède aux Etats-Unis?

M. BIGGAR: Le Pacifique-Canadien ne fait aucune distinction dans ses rapports au Bureau.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ne pouvez-vous pas obtenir des chiffres d'ensemble?

M. WRONG: Ces voies ne couvrent qu'un faible parcours dans le territoire du Maine.

L'hon. M. SINCLAIR: Le fléchissement de 35 p. 100 correspond-il à la première ou à la deuxième colonne de la table 6?

M. BIGGAR: D'après mes notes, monsieur Sinclair, la proportion de 35 p. 100, dans ce cas particulier, s'applique à l'un et à l'autre des deux tracés qui concernent le National-Canadien; ces deux tracés établissent exactement la même proportion.

Prenons, maintenant, le graphique nº 7 qui indique la densité du transport des marchandises, et dont il n'y a pas lieu de vous importuner. Ce graphique a son importance, mais il ne sera pas nécessaire de l'étudier en détail. Il indique les milliers de tonnes-milles par mille de voie ferrée.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est la quantité de tonnes transportées par mille, d'une part, en comparaison du nombre de milles de voies ferrées.

M. BIGGAR: Et cette quantité est divisé par le nombre de milles de voies ferrées. Vous remarquerez que cette ligne a considérablement fléchi. La densité de ce trafic a diminué de 33 p. 100 quant au Pacifique-Canadien, de 25 p 100 quant au réseau du National-Canadien, et de 27 p. 100 quaut aux lignes canadiennes du National-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cependant, cette diminution est partout plus forte dans le trafic du National-Canadien que dans celui du Pacifique-Canadien.

M. BIGGAR: Oui. Le trafic du Pacifique-Canadien a accusé une plus forte densité durant toutes ces quinze années.

L'hon. M. PARENT: Vous voulez dire la densité de la diminution, et non pas de l'augmentation.

M. BIGGAR: La densité signifie la quantité de tonnes transportées sur un mille de voie ferrée, et divisée par le nombre de milles de voies.

L'hon. M. PARENT: D'après ces chiffres, le Pacifique semblerait avoir souffert plus que le National-Canadien?

M. BIGGAR: La densité de son trafic a faibli.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): La chute proportionnelle s'est produite entre 1923 et 1937. C'est d'importance.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il serait probablement plus exact de dire que, vers 1929, la densité du trafic du Pacifique s'est plus longtemps maintenue au sommet que celle du National-Canadien.

M. BIGGAR: Il n'a pas été aussi intense.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sauf à ce moment, il a été à peu près le même d'un bout à l'autre.

M. BIGGAR: Oui. Les céréales de l'Ouest composaient une plus grande proportion du trafic du Pacifique. Le grain a fourni au Pacifique un tonnage exceptionnellement élevé en 1928, et c'est pourquoi le trafic du Pacifique a dépassé, cette année-là, celui du National-Canadien.

L'hon. M. HUGESSEN: Il ne me semble pas que les choses se soient ainsi passées. D'après les chiffres, l'augmentation du National-Canadien fut d'environ $165,000,000, entre 1923 et 1928, et l'augmentation correspondante du Pacique ne fut que de $169,000,000

M. BIGGAR: En tenant compte de la différence indiquée par la ligne de gauche, en 1923, on constate que, si le sommet peut paraître plus élevé, il ne l'est réellement pas beaucoup. Mais il est évident que le fléchissement du Pacifique, en 1924, a été plus considérable que celui du National-Canadien.

Le N° 8 vous indique la densité du trafic des voyageurs; elle indique le nombre de milliers de voyageurs transportés, sur une distance de un mille, par mille de chemin de fer. Cette indication est nécessaire, parce que le nombre de milles de voies en service varie de temps à autre. Vous avez là un fléchissement constant, ou presque constant. Un léger relèvement est accusé dans le réseau du National-Canadien et dans les lignes canadiennes du National-Canadien, entre 1923 et 1928; mais ce relèvement cesse, et les courbes des deux chemins de fer se poursuivent alors à peu près parallèlement. La densité du Pacifique a baissé de 50%, et celle des lignes canadiennes du Nationl-Canadien, de 38%. Je crois que le chiffre qui se rapporte au réseau du National-Canadien est de 39%.

Le N° 9, qui indique la moyenne du transport-marchandises, ne doit pas arrêter votre attention. Il n'y a guère de différence d'un point à l'autre de cette courbe du National-Canadien. La ligne du Pacifique accuse un léger fléchissement, en '23 et '24 ou '25. Ce fléchissement est de 12%. Dans la moyenne, il n'y a guère de fléchissement dans le transport-marchandises du National-Canadien

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce graphique me semble le plus significatif de tous. Il montre que les chemins de fer ont assez bien maintenu leur transport-marchandises à longue distance. C'est dans les transports de courte distance qu'ils ont perdu du trafic.

M. BIGGAR: Oui.

Le graphique 10 montre la moyenne de parcours des voyageurs, et ici nous voyons toute autre chose. La moyenne de parcours des voyageurs, sur le Pacifique, a sauté d'environ 88—je n'ai pas noté le chiffre—à environ 110 à 112 milles; et l'on constate une augmentation correspondante dans le réseau du National-Canadien, dont la moyenne a sauté d'environ 60 à environ 85. L'augmentation du parcours des voyageurs sur le Pacifique est de 23% et, sur les lignes canadiennes du National-Canadien, de 46%. Pour ce qui se rapporte au réseau, la différence n'est pas très sensible.

Le graphique suivant, marqué 11-12A, est un peu plus compliqué, parce qu'il a fallu distinguer entre le National-Canadien par opposition au réseau du National-Canadien. Si vous suivez d'abord la ligne mince et continue qui occupe la partie supérieure de ce graphique, et si vous le comparez avec la petite ligne pointillée, au-dessous et du côté gauche, vous vous rendrez compte que la première représente les recettes du réseau du National-Canadien et que l'autre en représente les frais d'exploitation. L'écart produit en 1923, entre ces deux lignes, représente 21.1 millions de dollars. En 1928, l'écart est le plus accentué et représente 54.8 millions de dollars. Les deux courbes se rejoignent en 1931 et, dès lors, elles se suivent à faible distance; en 1937, l'écart représente 17.6 millions. Au-dessous, vous voyez une ligne qui représente les voies canadiennes du National-Canadien, et les chiffres sont pratiquement les mêmes. La ligne grasse et continue indique les recettes des voies canadiennes du National-Canadien, et la ligne grasse et brisée indique les frais d'exploitation au Canada.

Le graphique 11-12B donne les chiffres correspondants, pour le Pacifique; il accuse un écart de 40.3 millions en 1923, de 61.9 millions en 1928, et de 28.2 millions en 1937. Le graphique 11-12C n'est qu'une combinaison des lignes inférieures qui figurent aux graphiques 11-12A et 11-12B.

Le graphique suivant indique les deniers publics, ou plutôt l'argent provenant de l'extérieur, qui a été fourni au réseau du National-Canadien depuis 1923 jusqu'à 1937. La ligne supérieure représente l'augmentation du montant net des obligations en cours.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est la ligne pointillée?

M. BIGGAR: Oui. La ligne continue représente les avances en espèces au National-Canadien; et le total de l'argent fourni au National-Canadien, d'année en année, serait représenté par une combinaison de ces deux courbes. Mais peut-être devrions-nous commencer à 1923. Considérant la ligne pointillée comme représentant 18.596, elle marquait 471.9 en 1931. Elle fait une chute à 350.2 en 1935, et elle est maintenant remontée à 417.4.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comment arrivez-vous à montrer une diminution dans les obligations nettes?

M. BIGGAR: Parce que, si je comprends bien, certaines de ces obligations ont été acquittées, et qu'elles ont été remplacées par des titres d'Etat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a d'autre différence que celle qui existe entre une dette directe et une dette garantie, n'est-ce pas?

M. BIGGAR: Il s'agit simplement d'un nouvel apport; et je ne sais vraiment pas si cela signifie quelque chose.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ce n'est pas une partie de la dette envers le public que le gouvernement canadien a assumée, et qui est passée d'une ligne à l'autre ligne?

M. BIGGAR: Voilà le point; et c'est aussi pourquoi les deux figurent au même graphique.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Si l'argent provenant du gouvernement avait été fourni sous forme de nouvelles émissions de titres, ces titres seraient-ils compris dans les obligations nettes?

M. BIGGAR: A la condition que ces titres fussent des titres de chemin de fer. Ils figureraient dans le tracé continu des avances en espèces.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Par le gouvernement?

M. BIGGAR: Par le gouvernement.

Le très hon. M. MEIGHEN: La ligne grasse du graphique 13 est la seule qui signifie réellement quelque chose. L'autre indique des opérations de comptabilité.

M. BIGGAR: Elle sert à établir une comparaison avec les chiffres que nous fourniront les graphiques 14 et 15. Le Comité tiendra peut-être à noter que le point inférieur, en 1924, marque 55.4 millions. Le relèvement marqué, qui se produit en 1931, commence à 164.4 millions.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cette courbe est très importante.

M. BIGGAR: Puis nous arrivons à 1935, qui marque 494.5 millions, qui vont s'élever à la fin jusqu'à 532 millions.

L'hon. M. HAIG: Quelques-unes de ces obligations émises par le chemin de fer ne sont-elles pas garanties par le gouvernement?

M. BIGGAR: Je ne crois pas, durant cette période. Quelques obligations couvrent l'achat de matériel.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Le matériel est acheté conformément à un nouveau plan d'après lequel le gouvernement ou le Parlement souscrit un quart en espèces, et l'autre est censé être amorti.

L'hon. M. MORAUD: Mais les voies que le réseau a prises à sa charge ont sont doute donné lieu à l'émission de certaines obligations que le gouvernement n'a pas garanties.

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. MORAUD: Combien?

M. BIGGAR: J'ai ici les chiffres de capital dont il s'agit. Je ne sais si le Comité partagera mon avis, mais il me semble fort intéressant de comparer les deux graphiques l'un avec l'autre—et je crois avoir raison de faire cette comparaison—c'est-à-dire entre le graphique 13 et les graphiques 14-15 qui se font face. J'y trouve que, jusqu'à 1931, l'apport de nouveaux capitaux qui figurent au graphique 13 représentait 636.3, tandis que l'augmentation dans la valeur au livre des capitaux engagés, jusqu'à la même période était de 471.4 ce qui indique en quelque sorte une disparition de 164.9. Si vous vous arrêtez à la période suivante qui va jusqu'à 1935 le total des nouveaux apports était de 874.6, et la valeur totale de l'augmentation des capitaux engagés était de 468.5, soit une différence de 406.1. Et si vous regardez les chiffres d'aujourd'hui, vous constatez que vous arrivez à un total de 949.4, indiquant une augmentation de 445.9 dans les capitaux engagés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a un point que je ne distingue pas bien. Portez-vous au n° 13, ainsi qu'aux n°s 14-15. Vous constatez d'abord que des avances en espèces de 72 millions ont été faites au National-Canadien en 1929, et vous arrivez à 532 millions à la fin de 1937. Reportez-vous ensuite aux n°s 14-15. La ligne qui indique le total des capitaux engagés dans le National-Canadien ne dépasse jamais 500 millions. Comment le Dominion peut-il avoir avancé de 532 millions, alors que le total des capitaux engagés accuse seulement 500 millions?

M. BIGGAR: Parce que la plus grande partie de cette somme est formée de déficits.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est-à-dire que l'on ne tient compte que de 500 millions, et que le reste est passé en déficits.

M. BIGGAR: Oui; tout ce qu'on y voit est 485 millions.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non; 500 millions. Le graphique indique un maximum de 500 millions.

M. BIGGAR: Le chiffre est 485.9.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si tel est le cas, ce graphique est très mal fait.

M. BIGGAR: C'est le chiffre.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): La chose ne pourrait-elle pas s'expliquer autrement; et ne pourrions-nous pas dire que le montant de capital est le même, mais qu'il est passé, des épaules du public, à la charge du gouvernement? Le gouvernement a remboursé les obligataires,—comme il l'a fait en 1935,—et il a assumé la charge.

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. BEAUBIEN: Cependant, la charge est restée la même.

M. BIGGAR: Mais le n° 14-15 représente la valeur des capitaux immobilisés, indépendamment du coût.

Je ne crois pas devoir retenir le Comité sur les graphiques 16-A et 16-B qui concernent les bordereaux de paye. Ces graphiques ne présentent rien de très significatif, si ce n'est que leurs courbes sont à peu près semblables à celles des recettes totales. Les deux graphiques suivants, 17 et 18, sont très intéressants.

L'hon. M. COTÉ: Puis-je demander si un graphique a été dressé pour montrer tous les montants qui sont allés au National-Canadien, soit qu'ils proviennent de la vente d'obligations, soit qu'ils proviennent de votes du Parlement?

M. BIGGAR: C'est le graphique n° 13.

L'hon. M. COTÉ: J'ai cru que le graphique 13 ne comprenait pas les votes du Parlement.

M. BIGGAR: Il couvre tous les capitaux provenant de l'extérieur. C'est la dette obligataire nette, ainsi que les avances en espèces, y compris les déficits.

Au graphique n° 17, la ligne brisée représente les intérêts sur la dette contractée envers le public d'une année à l'autre. La ligne noire, à la partie inférieure du graphique, représente les recettes du National-Canadien sans tenir compte du service des intérêts à qui que ce soit. Vous remarquerez que le montant des intérêts dus au public commence, en 1923, à 35 millions de dollars. Il atteint, en 1932, un sommet de 56.9 millions, et s'arrête, en 1937, à 50.6 millions.

Afin de mieux comprendre moi-même la situation, j'ai établi trois périodes. Le premier commence à 1923 et va jusqu'à 1928. La ligne noire et continue ne passe au-dessous de la ligne brisée que sur une faible distance. Cette distance, comparativement courte, représente 54.3 millions, et représente aussi six années, je pense; auquel cas, elle indiquerait une moyenne de 9 millions par année. La période suivante couvre les trois années 1929, 1930 et 1931 seulement, et le montant indiqué par la distance à calculer entre la ligne noire continue et la ligne brisée est de 109.8 millions, soit une moyenne d'environ 35 millions par année. De ce montant, 3 millions peuvent être comptés en espèces, mais au moins 106.8 millions de ce montant se comptent en obligations; et la totalité des 54.3 millions de la première période que j'ai mentionnée, était en obligations. En sorte que, à toutes fins pratiques, nous pouvons dire que, durant cette période, 163 millions en obligations ont été ajoutés au fardeau du Canada. Durant les six dernières années, 1932 à 1937, l'écart entre les deux lignes représente un montant total de 305.8 millions, ou une moyenne de 50 millions par année. Ainsi, l'augmentation, durant la première période, est de 9 millions par année, de 35 millions durant la deuxième, et de 50 millions durant la troisième.

L'hon. M. MORAUD: Que signifient les mots "détenues par le public"?

M. BIGGAR: Ces mots indiquent quel montant doit être payé avant que le public du Canada puisse être soulagé des impositions; ils indiquent quel montant d'intérêts doit être acquitté à des tiers avant que le Canada puisse réduire l'impôt.

L'hon. M. MORAUD: Y compris le prix d'achat que le gouvernement a absorbé?

M. BIGGAR: Oh! oui. Tout l'argent détenu par le public et sur lequel des intérêts doivent être payés.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Détenu par les porteurs de titres.

L'hon. M. MORAUD: Par les porteurs de titres, seulement? C'est une toute autre affaire.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Et non par le gouvernement.

L'hon. M. COTÉ: Monsieur Biggar, je crois que la réponse que vous venez de faire au sénateur Moraud n'est pas tout à fait au point.

L'hon. M. MORAUD: Je ne le crois pas.

M. BIGGAR: On me dit que c'est exact, et que cette ligne pointillée indique le montant des intérêts dus sur les emprunts du National-Canadien.

L'hon. M. HAIG: Sur des fonds prêtés par le public.

L'hon. M. MORAUD: Entendez-vous par là le gouvernement et le public?

M. BIGGAR: Je parle du public, qui doit être satisfait avant que le gouvernement touche un traître sou. Cela m'a paru très significatif; j'ai pu me tromper, mais cela m'a paru très significatif, parce que le gouvernement, ou le Canada, c'est-à-dire le Dominion, est simultanément le second créancier hypothécaire et le détenteur du droit résiduel de rachat; et il ne m'a pas semblé importer beaucoup de déterminer en vertu de laquelle de ces deux capacités le gouvernement a retiré quelque argent, après que les autres créanciers précédents ont été remboursés.

L'hon. M. COTÉ: Permettez, monsieur Biggar. Je tiens à élucider ce point. Le graphique 17 est dressé d'après la loi que nous avons adoptée l'an dernier?

M. BIGGAR: Non. Ce graphique n'a vraiment rien à faire avec le bilan. Je viendrai bientôt à la question du bilan; mais, pour le moment, nous examinons ces biens, sans nous occuper de quelle façon la comptabilité est établie.

L'hon. M. COTÉ: Mais lorsque vous dites "les intérêts sur la dette contractée envers le public", vous entendez les intérêts sur les débentures ou obligations détenues par des particuliers, par le public?

M. BIGGAR: Par d'autres que par le gouvernement du Canada.

L'hon. M. COTÉ: Il s'agit donc d'autres réclamations que celles que le Dominion du Canada pourrait avoir?

M. BIGGAR: Oui, en effet.

L'hon. M. COTÉ: C'est la question que le sénateur Moraud a posée.

L'hon. M. MORAUD: Le montant pourrait éclairer toute la situation. Quel est le montant détenu par le public?

M. BIGGAR: J'y viendrai; mais je dois attendre que nous arrivions aux chiffres exacts, parce qu'ils entraînent quelques problèmes de comptabilité. Nous verrons ces chiffres dans quelques minutes.

Le graphique 18 indique les courbes correspondantes par rapport au Pacifique-Canadien. Ici, le montant des charges fixes du Pacifique est indiqué par la ligne brisée inférieure; la ligne supérieure, la ligne noire continue, représente le revenu de la compagnie avant le service des intérêts. Vous remarquerez un grand écart entre ces deux lignes jusqu'à 1932, alors que les deux lignes se touchent presque. En 1934, nous atteignons un petit sommet, puis nous subissons un fléchissement en 1935 pour nous relever de nouveau en 1937. Je dois insérer ici quelques observa-

tions. En premier lieu, le petit sommet que l'année 1934 accuse et une partie de la situation en 1933 s'expliquent par le fait que, au cours de ces deux années, une légère modification s'est produite dans la pratique du Pacifique relativement à la dépréciation des navires; cette dépréciation était auparavant calculée avant de déterminer le revenu, sans tenir compte du service des intérêts; en ces années-là, elle ne figurait au compte qu'après le service des intérêts. En sorte que, si les livres avaient toujours été réellement tenus sur le même pied, la ligne entre 1932 et 1935 aurait été, je crois, presque droite. Il importe aussi de noter que la ligne pointillée est moins haute en 1937 qu'elle n'aurait pu être, et que son défaut de relèvement s'explique par le fait qu'elle ne comprend pas un paiement de $1,800,000, que le Pacifique a opéré en 1937, relativement aux obligations du chemin de fer Minneapolis, Saint-Paul & Sault Sainte-Marie, aux Etats-Unis.

Les très hon. M. MEIGHEN: En rachat d'obligations?

M. BIGGAR: Non, mais pour payer des intérêts sur des obligations.

Le très hon. M. MEIGHEN: En vertu d'une garantie?

M. BIGGAR: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voilà qui est important; et j'allais vous demander des explications sur ce point.

M. BIGGAR: C'est pour cette raison que j'attire l'attention du Comité sur ce point. Cette ligne pointillée devrait, dans un certains sens, remonter de $1,800,000, en 1937.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Vous continuez ici, colonel Biggar, à traiter le Pacifique-Canadien comme une simple institution canadienne?

M. BIGGAR: Nous n'avons pas obtenu de chiffres distincts.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Et vous continuez à laisser de côté les lignes américaines du Pacifique-Canadien?

M. BIGGAR: Oui. Mais le Minneapolis, Saint-Paul & Sault-Sainte-Marie est une ligne tout à fait séparée.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Cependant, les obligations de cette ligne sont garanties par le Pacifique-Canadien. Dans un cas, c'est le capital qui est garanti, et dans l'autre cas, c'est l'intérêt.

M. BIGGAR: Je ne crois pas devoir vous arrêter au graphique N° 19.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant d'en arriver là, vous avez dit qu'en 1937, le Pacifique-Canadien, aux termes de sa garantie, a payé des intérêts sur des obligations du chemin de fer de Minneapolis, et que ces intérêts ont atteint l'énorme chiffre de $1,800,000. Antérieurement à cela, ces intérêts ont-ils été acquittés à même les recettes et indépendamment de la garantie?

M. BIGGAR: Je comprends que, avant 1937, le Pacifique-Canadien n'a fait aucun paiement se rapportant aux intérêts sur ces obligations.

Le très hon. M. MEIGHEN: Etait-ce une accumulation?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ce paiement a-t-il été fait à même les recettes du Pacifique-Canadien durant cette année-là?

L'hon. M. HAIG: C'est ce qu'indique le rapport du Pacifique-Canadien.

M. BIGGAR: Alors, je ne crois pas devoir retenir l'attention du Comité en présentant des remarques au sujet du graphique N°19...

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais je voudrais savoir s'il s'agit ici d'une garantie continue? Nous nous occupons ici des deux réseaux, n'est-ce pas, et non pas seulement d'un seul.

M. BIGGAR: C'est ce que je crois...

Le très hon. M. MEIGHEN: Et cette garantie couvre-t-elle un montant égal?

M. BIGGAR: Je ne comprends pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: La garantie formera-t-elle ce montant global d'un peu plus d'un million de dollars, d'une année à l'autre, à supposer que l'argent soit gagné?

L'hon. M. HAIG: Je ne crois pas que vous deviez répondre à cette question.

M. BIGGAR: Tout dépend de ce qui se produit en cas de banqueroute.

L'hon. M. HAIG: Il y a là un point de droit, un point très sérieux, et le rapport du Pacifique indique que la compagnie s'en rend bien compte, puisqu'elle déclare être avisée qu'elle n'a plus de responsabilité après une certaine date.

L'hon,. M. MORAUD: N'y a-t-il pas deux émissions des obligations du chemin de fer Minneapolis, Saint-Paul & Sault-Sainte-Marie? L'une de ces émissions est garantie, sans l'ombre d'un doute, et l'autre fait l'objet d'une discussion d'ordre juridique, n'est-ce pas?

M. BIGGAR: Tel me paraît le cas. Mais je ne considérais que les résultats réels de l'opération. Aussi ne me semble-t-il pas devoir faire des observations sur le graphique N° 19 qui est une simple combinaison des lignes noires des graphiques 17 et 18.

Le graphique 20 n'appelle, lui aussi, que peu d'explications. Vous vous rendrez compte que la dette nette du Canada a monté, approximativement, d'environ un demi-milliard de dollars durant la période indiquée, soit de 2.4 à 3.08 milliards, et qu'elle a atteint le point le plus bas en 1930, alors qu'elle indique 2.17 milliards. Mais les intérêts ont diminué plus que proportionnellement, du fait de remboursements ou pour d'autres causes, en sorte que, malgré l'augmentation du chiffre de la dette, une légère diminution se produit dans la charge nette des intérêts, entre le commencement et la fin de cette période, la diminution se marquant de 137.8 millions à 137.4 millions.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Cette diminution est imputable au taux?

M. BIGGAR: Elle est imputable au taux.

L'hon. M. CÔTÉ: Quelle partie de cette dette du Canada doit-on attribuer aux contributions se rapportant aux chemins de fer?

M. BIGGAR: J'en viens à cette question du capital.

Les quatre graphiques suivants, de 21 à 24, signalent des aspects généraux. J'ai pensé que les indications de ces graphiques intéresseraient le Comité. Le premier, N° 21, est probablement le moins intéressant. Il montre seulement la quantité de grain et, séparément, la quantité de blé, transportée par tous les chemins de fer canadiens. Vous remarquerez que cette quantité a diminué de 13.5 à 6.1, soit une chute de 55%. Ce fléchissement est réellement causé, sans aucun doute, par la moisson, puisque la récolte abondante de 1928 a fait remonter la ligne à 19.8.

Le graphique n° 22 montre le volume des marchandises expédiées par le canal Welland. Le trafic qui a passé par le canal Welland, durant cette période, a augmenté de 3.6 millions de tonnes à 11 millions de tonnes—soit une augmentation de 222%, dans le tonnage du transport par le canal Welland, et cette augmentation s'est produite en dépit du fait que le blé n'était pas très abondant durant une partie de cette période, puisque le chiffre représentant la récolte du blé a fléchi comme l'indique le graphique 21. Cependant, l'écart indiqué entre les produits de l'agriculture canadienne et le total déclaré au graphique 22 est, d'une façon générale, un écart qui s'agrandit constamment. On doit tirer les mêmes conclusions du graphique 23 relativement aux expéditions en provenance ou à destination de ports canadiens, par le canal de Panama. Au commencement de cette période, nous avons un million de tonnes et nous en avons 4,300,000 à la fin—soit une augmentation de 319%. Cela ne signifie pas que tout ce transport ait été perdu pour les chemins de fer, puisqu'une certaine quantité de ce transport

a été dirigé vers l'Ouest, plutôt que vers l'Est. C'est-à-dire qu'une certaine quantité de ce transport a été dirigé sur Vancouver, plutôt que vers l'Est et expédié des ports de l'Est.

L'hon. M. DANDURAND: Mais le transport vers l'Ouest serait plus court.

M. BIGGAR: Pas nécessairement. En réalité, les circonstances qui rendent moins coûteux le transport, d'un côté ou d'un autre, varient constamment, je pense.

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): Dans votre graphique 22, qui montre le transport total des produits de l'agriculture canadienne, y a-t-il un chiffre qui indique quelle quantité de produits américains entre dans le total de ce transport?

M. BIGGAR: Parlez-vous dans le sens des importations américaines?

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): Je parle des navires américains qui transportent notre propre blé, par exemple. Le chargement de ces navires serait-il inclus dans le total du transport?

M. WRONG: Ce graphique comprend tout le transport de marchandises, à destination ou en provenance de ports canadiens, ou entre deux ports canadiens. Par exemple, du charbon expédié d'un port des Etats-Unis à un port du Canada serait compris dans ce total, de même que du bois de pulpe expédié d'un port canadien à un port des Etats-Unis, ou du blé expédié d'un port canadien à un autre port canadien.

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): Cela veut dire que le total du transport-marchandises peut comprendre, d'abord, un lot de produits agricoles des Etats-Unis, et, ensuite et de la même façon, un lot de produits agricoles canadiens.

M. WRONG: Avec cette distinction, sénateur, que ce total ne couvre que le transport à destination ou en provenance du Canada, et qu'il ne comprend pas de transport entre deux ports américains.

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): Il ne comprend pas cela?

M. WRONG: Non.

L'hon. M. HAIG: Je présume que du blé parti d'un port de l'Illinois à destination de Montréal et déchargé à Montréal, sera compris dans ce total?

M. BIGGAR: Le dernier graphique me frappe comme étant particulièrement intéressant. Il peut être difficile d'en suivre les détails, mais sa signification générale est simple. Il contient trois lignes qui se rejoignent plus ou moins vers le sommet. La ligne la plus en évidence et qui monte, en 1929, indique le montant des débits bancaires, d'une année à l'autre. Cette ligne donne à croire que le sommet atteint en 1929 est un résultat de l'intense spéculation de cette année-là et des années précédentes. De ce sommet atteint en 1929, la ligne descend à un nouveau point inférieur en 1932; puis elle remonte en 1934, pour retomber en 1935, puis remonter encore en 1936, et redescendre légèrement en 1937. La ligne suivante, au-dessous et largement sectionnée, représente le volume des produits des manufactures. La troisième ligne, étroitement sectionnée, représente la valeur brute de la production, ajustée à la variation des prix. Aucune de ces lignes n'a de signification en soi; mais considérées ensemble et comparées aux recettes des chemins de fer, représentées par la ligne noire au bas du graphique, elles accusent un écart qui s'élargit constamment entre ce que l'on pourrait appeler la moyenne des trois lignes supérieures et la ligne du bas. Toutes ces lignes partent, naturellement, du même point, en 1923, parce que, cette année-là, la valeur de chacune de ces choses est estimée à 100.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est-à-dire à un chiffre arbitraire.

M. BIGGAR: Oui. Mais l'écart qui se produit par la suite est plutôt frappant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le relevé montre que les chemins de fer ont cessé, depuis 1923, de jouir de la prospérité que le pays a connue.

M. BIGGAR: Les chemins de fer n'ont pas eu leur part des affaires du pays.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. BIGGAR: J'ai pris une note à l'égard de ce qui peut intéresser le Comité. Si l'on prend la moyenne des trois lignes, le nombre de points du fléchissement, entre cette moyenne et la ligne noire, est de 8 en 1926, de 41 en 1929, de 35 en 1932, et de 54 en 1935 qui est la dernière année pour laquelle nous avons une statistique complète. Mais si vous prenez la moyenne du volume de la production manufacturière, et la comparez à la valeur brute de la production ajustée à la variation des prix, vous obtenez une série qui est égale et qui n'atteint pas un sommet en 1929. Cette moyenne vous donne 15 en 1926, 35 en 1929, 39 en 1932, et 78 en 1935.

Voilà, messieurs, les explications qui concernent les graphiques. En considérant ces graphiques à la lumière des tables, nous obtenons quantité de chiffres qui se rapportent à la question. Je ne crois pas que tous les chiffres aient été donnés, car il serait impossible de mentionner tous ces chiffres dans des graphiques. J'ai tenu à exposer la situation au moyen de ces graphiques, parce que, je dois le confesser, je sais combien il est difficile de se rappeler une longue série de chiffres.

Quant au capital et aux questions de cette nature, le Bureau de la Statistique a eu l'obligeance de me fournir tous les exemplaires qui lui restaient de deux autres brochures qui furent publiées l'année dernière. L'une, qui se rapporte aux Chemins de fer Nationaux du Canada, relève tous les chiffres qui concernent sa comptabilité depuis 1923 jusqu'à 1936, et l'autre contient une information semblable à l'égard du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. BUCHANAN: Avant que M. Biggar termine ses explications de la table qui se rapporte au canal du Panama, puis-je lui demander s'il ne serait pas possible de réduire ces chiffres aux denrées ou produits? Par exemple, ne pourrions-nous pas trouver quelles quantités de grain, de bois et de papier à journal ont été manutentionnées, de façon à déterminer le volume d'opérations qui ont été pour la majeure partie enlevée aux chemins de fer par l'ouverture du Canal de Panama?

M. BIGGAR: Vous voulez dire chaque produit séparément?

L'hon. M. BUCHANAN: Le grain, le papier à journal et le bois.

M. BIGGAR: M. Wrong me dit que cela peut se faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur Biggar, il me semble que ces graphiques et ces tables nous montrent assez bien la situation jusqu'à la fin de 1937. Mais ne pourrions-nous pas obtenir, des deux réseaux, un état de leurs recettes et de leurs dépenses durant les mois suivants?

M. BIGGAR: Oui. J'allais oublier, sénateur, de vous dire que je me suis procuré ces chiffres, ce matin. Je vais vous les donner maintenant. Durant les trois mois expirés au 31 mars, les recettes du National-Canadien subissaient une diminution de $3,700,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: En comparaison de l'année précédente?

M. BIGGAR: Depuis l'année dernière. Ses dépenses ont augmenté de $2,294,000. En sorte que, comparativement à l'année précédente, cette situation accuse une diminution nette de $6,048,000.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): En trois mois?

M. BIGGAR: En trois mois. Les chiffres correspondants du Pacifique-Canadien sont: recettes, $1,501,000 d'affaissement; dépenses, $894,000 d'augmentation; diminution nette, $2,395,000.

Je crois que le Comité trouvera, dans ces états du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, tous les chiffres nécessaires pour ce qui concerne le capital,

les émissions d'obligations, les déficits de caisse, les intérêts sur les valeurs détenues par le gouvernement, et sur les déficits spéciaux relatifs aux lignes orientales du National-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant d'aborder ce sujet, monsieur Biggar, pouvez-vous nous donner les éléments qui constituent l'augmentation de ces dépenses? Elles ont augmenté de $2,000,000 dans un cas, et de $800,000 dans l'autre.

M. BIGGAR: Je suppose que la chose est possible. Nous pouvons obtenir ces chiffres des témoins qui appartiennent aux chemins de fer, si le Bureau ne les a pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il semble remarquable que les recettes diminuent lorsque les dépenses augmentent.

M. BIGGAR: Je comprends que certains arrangements ont été conclus au sujet des salaires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cette différence n'a-t-elle pas d'autres causes que les salaires?

M. BIGGAR: Nous pouvons trouver cela.

L'hon. M. PARENT: Quelle comparaison faites-vous avec la même période de l'année dernière?

M. BIGGAR: Ce sont les chiffres que j'ai en mains. En comparaison de l'année dernière, les chiffres des recettes sont en baisse, et ceux des dépenses sont en hausse.

Je ne prétends pas demander au Comité de me suivre dans ces explications. J'ai examiné ces chiffres du mieux que j'ai pu. Il faudrait être plus habile encore qu'un avocat de Philadelphie en comptabilité pour extraire la signification de ces chiffres et pour être sûr que sont correctes les conclusions qu'on en tire. Voilà pourquoi j'ai tenu à me fier aux chiffres que je pouvais comprendre. Mais nous avons ici toute l'information jusqu'en 1936. Le Comité pourra trouver dans les tables, toute autre information qu'il requerra pour l'année 1937.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ne pourriez-vous pas nous donner une copie de ces résultats qui couvrent les trois mois, afin de compléter notre documentation?

M. BIGGAR: Je pourrais vous les fournir.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Le calcul par courtes périodes n'est pas une méthode sûre d'établir les dépenses ou les recettes d'une industrie. Un relevé peut être établi le premier jour du mois, alors que le relevé correspondant d'une autre compagnie peut être établi le trois du mois suivant—et couvrir ainsi des périodes tout fait différentes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais les éléments saisonniers correspondraient alors avec les éléments saisonniers de l'année précédente.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Oui.

L'hon. M. COTÉ: Monsieur Biggar, permettez-moi de revenir à la question que je vous ai posée il y a un moment: quelle partie de la dette nette du Canada, indiquée à la table 20, peut être attribuée aux contributions faites par le Canada aux deux chemins de fer?

M. BIGGAR: J'ai discuté le point, et c'en est un, réellement, auquel il est impossible de répondre. Vous pouvez couvrir des déficits de chemin de fer à même un excédent de budget, ou vous pouvez emprunter l'argent. Mais, même si vous couvrez les déficits à même un excédent de budget, vous pouvez aller emprunter une somme équivalente pour d'autres objets qui vous auraient fait autrement dépenser l'excédent de votre budget.

L'hon. M. COTÉ: Voilà pourquoi j'ai posé ma question en mentionnant les contributions aux chemins de fer.

M. BIGGAR: Vous pouvez dire quel aurait été le montant de la dette nette du Canada si des contributions n'avaient pas été faites aux chemins de fer, et vous pouvez deviner de quelle façon vous auriez pu affecter l'argent à d'autres fins.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce qui revient à dire que le montant des contributions établit la mesure de la dette.

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. COTÉ: Pouvons-nous obtenir une réponse qui nous indique à quel montant se sont élevées les contributions?

M. BIGGAR: Certainement, ces contributions sont indiquées au graphique 17. M. Wrong me dit que vous trouverez une réponse plus complète à la page 7 de la brochure qui se rapporte au National-Canadien, à la troisième et à la quatrière colonne. Tous ces chiffres s'y trouvent aux lettres G, H et ainsi de suite.

L'hon. M. COTÉ: A quelle page?

M. BIGGAR: Aux pages 6 et 7.

Afin de faciliter la coordination, je proposerais que ces graphiques et ces tables soient désignés, pour les fins de référence, Pièces 1 à 24, et que, dans les délibérations, les tables soient jointes aux graphiques, afin qu'on puisse plus facilement les interpréter. Nous appellerons ainsi chaque graphique une pièce en soi.

Le très hon. M. MEIGHEN: La collection de ces graphiques et tables sera la Pièce 1?

M. BIGGAR: J'aurais voulu désigner comme pièce chaque graphique séparément, parce que ces graphiques ne paraîtront pas sous forme de collection dans nos délibérations. Alors, la brochure qui couvre les opérations du National-Canadien de 1923 à 1936 serait la Pièce nº 25, et celle du Pacifique-Canadien serait la Pièce nº 26.

Les graphiques et tables 1 à 24 sont produits et marqués Pièces 1 à 24.

La brochure des Chemins de fer Nationaux du Canada est produite et marquée Pièce 25.

La brochure du chemin de fer du Pacifique-Canadien est produite et marquée Pièce 26.

L'hon. M. MORAUD: Dois-je comprendre que vous avez préparé un état au sujet des chemins de fer américains?

M. BIGGAR: J'ai les chiffres ici, si vous tenez à les voir. Ils couvrent deux mois seulement, et non pas trois mois.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Désirez-vous que ces chiffres vous soient lus?

L'hon. M. PARENT: Oui. Ils seront imprimés demain.

M. BIGGAR: Les chiffres que l'on m'a fournis ce matin et qui se rapportent aux Etats-Unis ne couvrent que deux mois.

L'hon. M. DANDURAND: Pour quel chemin de fer?

M. BIGGAR: Pour tous les chemins de fer de la Classe 1, aux Etats-Unis. Les recettes de tous ces chemins de fer subissaient une diminution de $123,190,000 durant les deux premiers mois; leurs dépenses accusaient une réduction de $49,633,000; en sorte que leurs opérations accusaient un fléchissement net de $73,557,000.

L'hon. M. MORAUD: Pour combien de chemins de fer?

M. BIGGAR: M. Franklin pourra dire combien de chemins de fer appartiennent à la Classe 1.

M. FRANKLIN: Plus de cent.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les salaires ont-ils augmenté, aux Etats-Unis, durant cette période aussi?

M. BIGGAR: Une augmentation s'est produite dans la seconde partie de l'année dernière.

L'hon. M. MURDOCK: Mais cette augmentation s'est complètement produite aux Etats-Unis, tandis qu'au Canada l'augmentation n'a commencé qu'au début de cette année et s'est poursuivie jusqu'au premier avril.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais les salaires ont été augmentés aux Etats-Unis, en comparaison des deux mêmes mois de l'année dernière. Et la même chose s'est produite ici.

L'hon. M. HARDY: Le graphique 11-12B, "Recettes et dépenses du Pacifique-Canadien", se rapporte-t-il exclusivement aux voies ferrées, ou couvre-t-il aussi les opérations des navires?

M. BIGGAR: Oui, les chiffres du Pacifique-Canadien comprennent les opérations des navires.

L'hon. M. HARDY: Dans ce cas, le graphique ne donne pas une indication réelle et exacte des opérations de ces chemins de fer seulement?

M. BIGGAR: Il ne comprend pas les navires océaniques; il couvre les opérations des navires, mais non pas celles des navires océaniques.

L'hon. M. HARDY: Voilà ce que je voulais savoir.

L'hon. M. MORAUD: Il ne comprend aucun revenu d'autres sources, des usines métallurgiques, et ainsi de suite?

M. BIGGAR: Non. Cependant, ces revenus seraient compris, si je ne me trompe, dans la courbe qui indique le revenu net avant le service des intérêts, qui figure dans un autre graphique.

L'hon. M. MEIGHEN: Mais le National-Canadien exploite certains navires, et les opérations de ces navires seraient indiquées de la même manière.

M. BIGGAR: Comme sont indiquées celles du Pacifique-Canadien.

Maintenant, messieurs, je crois vous signaler une ou deux autres choses, qui je pense, pourraient être examinées en ce moment.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je comprends que l'augmentation des dépenses est due, en grande partie, à l'augmentation des salaires. Voudriez-vous chercher si nos hommes, au Canada, sont payés d'après la même échelle qu'aux Etats-Unis?

M. BIGGAR: On peut se procurer tous ces chiffres.

Les chiffres que j'ai présentés au Comité et qu'indique l'une ou l'autre des pièces produites précédemment, ne se rapportent aucunement au chemin de fer de la Baie-d'Hudson; et le Comité désirerait, je crois, connaître les chiffres qui se rapportent à ce chemin de fer.

L'hon. M. HAIG: Le mieux est encore de n'en rien dire.

M. BIGGAR: Très bien, je n'insiste pas.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Mais nous devons avoir ces chiffres.

M. BIGGAR: J'ai en mains toute une série de relevés dont je peux indiquer l'effet au Comité. Le total des dépenses de capital jusqu'au 31 mars dernier se chiffrait à 54.8 millions. Les déficits d'exploitation durant les deux années 1935-36 et 1936-37, et le déficit prévu de 1937-38, se chiffrent comme suit: $335,869; $359,768; et $138,000. Ces chiffres que j'ai en mains comprennent ceux qui se rapportent aux marchandises transportées sur la voie ferrée, ainsi qu'au nombre de voyageurs transportés sur la voie ferrée; en sorte que l'on peut obtenir facilement toute information que l'on désire obtenir sur ce chemin de fer.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Avez-vous des chiffres indiquant le tonnage?

M. BIGGAR: Le tonnage et le nombre de voyageurs.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Donnez-les rapidement.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): L'énoncé de ces chiffres a l'avantage de nous permettre de les retrouver dans les procès-verbaux, que nous recevrons demain, des délibérations d'aujourd'hui.

M. BIGGAR: Le nombre des voyageurs est tombé de 11,047 en 1930, à 6,956, en 1937.

L'hon. M. DANDURAND: L'aéroplane serait-il la cause de cette diminution?

M. BIGGAR: Je le suppose. Le tonnage total est tombé de 38,799 tonnes, en 1930, à 11,976, en 1937. C''est le tonnage producteur de recettes pendant chacune de ces années. Le relevé que j'ai en mains détaille ce tonnage et indique le montant de chaque variété particulière de transport-marchandises. Le chiffre de 1930 ne comprend aucune quantité de blé; celui de 1937 comprend 26 tonnes de blé. Une partie considérable de l'abaissement des recettes de transport s'est produite dans le bois de charpente, le bois d'œuvre, et dans les matériaux d'emballage. Ce transport, qui était de 11,073 tonnes en 1930, est tombé à 228 tonnes en 1937. Le charbon bitumineux est tombé de 9,080 tonnes en 1930, à 1,504 tonnes en 1937. On remarque d'autres fléchissements correspondants.

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): Quelle était la masse totale du transport en 1937?

M. BIGGAR: Ce total indique 1,504 tonnes de charbon bitumineux, 1,075 tonnes de mazout et de produits du pétrole, et 1,884 tonnes de produits manufacturés. Le transport de marchandises en volume moindre qu'un wagon a donné un total de 3,140 tonnes.

L'hon. M. SINCLAIR: Ces chiffres ne pourraient-ils pas être rapportés en tableau dans le procès-verbal de nos délibérations?

M. BIGGAR: Ils formeront la pièce n° 27 et figureront dans le procès-verbal.

(Etat concernant le Chemin de fer de la Baie-d'Hudson, produit et marqué Pièce 27.)

Cet état apporte le même genre d'information que nous avons au sujet des autres chemins de fer.

L'hon. M. HAIG: Avant de terminer l'étude des graphiques, puis-je demander si les recettes du Pacifique-Canadien comprennent les revenus provenant de terre et des placements autres que ceux qui ont été opérés dans les chemins de fer, par exemple, des usines métallurgiques et d'autres industries de même nature?

M. BIGGAR: L'état des recettes comprend ces revenus particuliers lorsqu'il représente un revenu net avant le service des intérêts; il ne les comprend pas lorsque l'état couvre seulement les dépenses d'exploitation du chemin de fer.

L'hon. M. HAIG: N'avez-vous pas le détail de ces chiffres?

M. BIGGAR: Qu'entendez-vous par détail?

L'hon. M. HAIG: De 1923 à 1937, le Pacifique-Canadien tirait un revenu d'opérations indépendantes du chemin de fer, telles qu'usines métallurgiques, terres, navires, et ainsi de suite, opérations auxquelles le National-Canadien ne se livrait pas. Pouvez-vous nous procurer les détails de ces opérations?

M. BIGGAR: Ces indications peuvent se trouver dans la Pièce 25 ou 26, selon que l'une ou l'autre se rapporte au National-Canadien.

On peut examiner maintenant d'autres chiffres qui se rapportent aux transports dans les provinces Maritimes, parce que c'est la seule question qu'il nous reste à relever en fait de chiffres. Le Comité désirera peut-être que j'en mentionne les effets. Le total des paiements aux chemins de fer, autres que le National-Canadien sous l'autorité de la *Loi des taux de transports des marchandises dans les provinces Maritimes*, au cours des années 1927 à 1936, a été de $6,849,049.62.

L'hon. M. DANDURAND: Quels sont ces chiffres dont vous parlez maintenant?

M. BIGGAR: Ce sont les montants payés sous l'autorité de la *Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes;* et le total de tous les chemins de fer, qui comprend les déficits occasionnés au National-Canadien, par la réduction de 20% dans les taux, s'élève à $24,669,745.43. Les chiffres correspondants de 1937 sont de $794,951.96 et $3,182,457.77. Cet état sommaire me paraît être suffisant. Vous ne tenez sans doute pas, monsieur le président, que je lise entièrement le volumineux relevé que j'ai ici, pour le faire paraître au procès-verbal?

Le PRÉSIDENT (Le très hon. M. Graham): Je ne le pense pas.

L'hon. M. SINCLAIR: Ces chiffres ne sont pas indiqués dans les tables que vous nous avez remises?

M. BIGGAR: Ce sont des chiffres tout à fait nouveaux.

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): Le premier groupe de chiffres que vous nous avez remis concerne seulement le Pacifique-Canadien?

M. BIGGAR: Non, il concerne huit chemins de fer.

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): On ne peut guère établir de comparaison entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien?

M. BIGGAR: Le chiffre qui se rapporte au Pacifique-Canadien est de $2,202,000.

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): Quel est le montant total du premier groupe?

M. BIGGAR: Ce total est de $24,000,000.

Le PRÉSIDENT (Le très hon. M. Graham): Ce sont les montants payés sous l'autorité d'une loi?

M. BIGGAR: Oui, sous l'autorité d'une loi.

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): Et le second groupe de chiffres s'applique au National-Canadien, n'est-ce pas, ou s'applique-t-il de même à d'autres chemins de fer?

M. BIGGAR: Il me serait assez difficile de diviser ces chiffres en deux groupes. J'ai donné des chiffres qui se rapportent à tous les chemins de fer, à l'exception du National-Canadien, et les déficits occasionnés au National-Canadien par la réduction de 20% dans les taux qui sont compris dans le second chiffre.

L'hon. M. MURDOCK: Nous devrions avoir ce groupement de chemins de fer.

M. BIGGAR: Nous l'avons entièrement ici. Il me semble que ce seul relevé contient tous les renseignements; mais si quelque membre du Comité estime qu'il ne les fournit pas tous, nous pourrons obtenir encore d'autres détails.

L'état se rapportant à la *Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*—Total des paiements à compte, au 31 décembre 1937—est produit et marqué Pièce 28.

L'hon. M. PARENT: Si ce relevé constitue une Pièce, monsieur Biggar, ne croyez-vous pas qu'il devrait figurer au procès-verbal?

M. BIGGAR: Il figurera au procès-verbal.

L'hon. M. PARENT: Je croyais vous avoir entendu dire qu'il y a un document que vous n'avez pas l'intention d'y faire figurer.

M. BIGGAR: Ce long relevé (Pièce 28) contient les détails de ce qui va figurer au procès-verbal.

La question suivante que j'allais proposer au Comité d'aborder, est celle de la coopération, et particulièrement des efforts du comité mixte de coopération, dont le Comité désire d'abord entendre les membres. L'heure avançant, je crois que le mieux à faire serait de remettre maintenant au Comité un état conjoint des présidents des deux sections de ce comité de coopération, c'est-à-dire du

président de la section du Pacifique-Canadien et du président de celle du National-Canadien, en sorte que les honorables sénateurs auront le loisir d'en prendre connaissance avant demain matin. Au fait, c'est à ma demande que ces présidents ont préparé un état conjoint sur les travaux de ce comité, et j'ai dû consacrer les meilleures heures de trois jours pour me procurer les renseignements nécessaires à la préparation de cet état. J'ai cru que c'était la façon la plus commode de le présenter au Comité, attendu qu'il doit nous épargner environ quatre heures de discussion. Nous pourrons le lire demain matin, si la chose est nécessaire; mais je prierai M. Hinds de le faire imprimer d'avance, en sorte que nous en aurons des copies imprimées dans la forme dans laquelle cet état doit figurer au procès-verbal.

L'hon. M. DANDURAND: Cet état est-il bien long?

M. BIGGAR: Oui, il est assez long.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comment en arrivons-nous à 28 pièces?

M. BIGGAR: Je marque séparément les graphiques et les tables, de façon qu'on puisse y référer sans confusion, en indiquant les numéros.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Les membres du Comité comptent, je pense, obtenir tous les renseignements qu'ils désirent, en demandant aux témoins d'expliquer cet état.

L'hon. M. DANDURAND: Je constate que des copies de cet état se distribuent dès à présent.

M. BIGGAR: Oui, de cette façon, le Comité aura tout le temps nécessaire pour en prendre connaissance avant demain matin.

L'hon. M. MORAUD: Monsieur le président, comme sénateur ne faisant pas partie de ce Comité, puis-je renouveler une demande? Pouvons-nous nous procurer des copies de ces pièces avant qu'elles soient prises en considération? On ne trouvait guère qu'une vingtaine de copies de ces pièces, ce matin, et même quelques-uns des membres du Comité ne purent pas en obtenir. Ceux d'entre nous qui ne font pas partie du Comité sont cependant fort intéressés à ces délibérations, et je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas avoir des copies de ces documents.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur le président, allons-nous voir les cartes dont il a été question, je pense, à notre dernière séance, et qui montrent les 5,000 milles de chemin de fer à l'égard desquels on a proposé d'abandonner certaines sections?

M. BIGGAR: Je me suis formé l'opinion—et je suis toujours prêt, sans doute, à me conformer aux vues du Comité—que nous serions mal avisés d'anticiper des propositions qui pourraient être faites en 1938 en nous reportant à celles qui ont été faites, si elles ont été faites, en 1931 ou en 1932, et que nous procéderions plus régulièrement en nous occupant de la question de coopération, que le Comité a ordonné d'examiner d'abord et que nous considérions ensuite les autres questions qui en dérivent; et nous demandions quelles propositions sont maintenant présentées.

Le très hon. M. MEIGHEN: Lorsque ces propositions seront examinées, les cartes qui les expliquent devront être aussi produites, sans doute.

M. BIGGAR: Certainement.

L'hon. M. MURDOCK: Mais on a proposé dès 1931, je crois, d'abandonner 5,000 milles de voies; et il me semble que nous en avons entendu parler ces derniers mois.

M. BIGGAR: Je n'ai entendu parler de rien.

L'hon. M. MURDOCK: Je crois qu'il a été convenu, à notre dernière séance, que le Comité désirerait obtenir des précisions sur la question particulière des

lignes du Pacifique-Canadien et du National-Canadien qui seraient abandonnées, conformément au projet de renoncer à un grand nombre de milles de voies ferrées.

L'hon. M. HAIG: Nous devrions laisser venir les suggestions, et permettre à leurs auteurs de nous montrer ce qu'ils entendent réaliser. Il ne me semblerait pas juste de leur demander d'avance ce qu'ils entendent faire.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je comprends que quelques membres du Comité n'ont pas encore reçu de copies des Pièces, et que d'autres sénateurs, qui n'appartiennent pas au Comité, n'ont pas pu se procurer ces Pièces. Dois-je penser que toutes ces pièces seront rapportées dans le procès-verbal?

M. BIGGAR: C'était le projet, qu'elles fussent toutes rapportées dans le procès-verbal.

L'hon. M. MORAUD: C'est parfait. Mais, ce matin, les sénateurs qui désiraient suivre les procédures ont constaté que la chose leur est difficile sans ces graphiques et tables. Ce n'aurait pas été une grosse affaire que de les faire réimprimer en plus grande quantité.

M. BIGGAR: Je dois expliquer qu'il s'en est fallu de bien peu que le Comité ne reçoive aucune de ces copies avant ce matin. Le Bureau de la Statistique a fait un efforts considérable pour les produire, et je n'en ai vu moi-même que le schéma à quatre heures, hier après-midi.

L'hon. M. MORAUD: Je n'entends blâmer personne.

M. BIGGAR: Non, je le sais bien. En réalité, je ne sais pas si l'on en peut obtenir un plus grand nombre de copies. Ces copies ont été tirées très rapidement, par un procédé spécial, et non pas par le Bureau, et pour le cas où elles pourraient être utiles au Comité.

L'hon. M. HAIG: Le sénateur Moraud croit que, la prochaine fois, ces copies devraient être tirées en plus grande quantité.

M. BIGGAR: Nous en avons tiré quarante, je crois, mais elles ont toutes disparu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ces graphiques devraient être remis au sénateur Moraud et aux autres qui désirent se les procurer.

M. BIGGAR: C'est aussi mon avis.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Est-il entendu que les membres du comité mixte de coopération, qui viendront témoigner ici, auront à nous donner les renseignements relatifs aux lignes qu'il a été décidé d'abandonner, et aux projets d'abandon qui ont été ratifiés par la Commission des Chemins de fer, ainsi qu'à ceux que la Commission des Chemins de fer a refusé d'autoriser, et qu'ils nous renseigneront aussi sur les lignes dont le projet d'abandon est actuellement à l'étude? Auront-ils avec eux des cartes pour nous montrer l'emplacement de ces lignes abandonnées et de celles dont l'abandon est proposé?

M. BIGGAR: Ils ont été avertis d'apporter ces cartes.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je pense qu'ils les apporteront. Et j'imagine aussi que des questions seront posées à ces témoins sur tous ces points. La situation nous sera révélée avant que nous ayons fini.

L'hon. M. MURDOCK: La Commission des Chemins de fer n'a reçu des propositions d'abandon que pour un parcours d'environ 600 milles, de la part des deux chemins de fer. On a, cependant, prétendu, à tort ou à raison, que l'unification rendrait possible l'abandon de 5,000 milles de chemin de fer. Où sont situées ces lignes qui seraient ainsi abandonnées?

M. BIGGAR: Les témoins seront capables de discuter cette question d'abandon.

L'hon. M. PARENT: Je partage les vues du sénateur Murdock sur ce point particulier. On a prétendu, d'un bout à l'autre du pays, et assez souvent, que quatre ou cinq mille milles de chemin de fer pourraient être supprimés sans

causer d'ennui à personne. J'ai demandé au Sénat, lorsque j'ai pris part au débat que le sénateur Beaubien a déclenché par son très remarquable discours, de nous fournir des cartes montrant exactement le parcours des lignes que l'on proposait d'abandonner, et montrant aussi les groupements de population qui en seraient affectés, de façon à nous permettre de juger si de telles éliminations de voies ferrées devaient être opérées. J'aurais désiré obtenir ces renseignements avant d'approfondir les questions.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Mon collègue et moi croyons que nous n'irons pas trop loin pour affronter la question, et que le Comité demandera tous les renseignements possibles à son sujet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Y compris les cartes.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je tiens à ajouter que les témoins devront être prévenus que ces questions seront abordées, en sorte qu'ils seront préparés à y répondre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils savent cela.

A une heure p.m., le Comité s'ajourne jusqu'à demain, à 11 heures a.m.

(On trouvera, ci-après, dans le procès-verbal N° 4, les Pièces 1 à 28 qui sont les graphiques et tables dont il a été question ci-dessus.)

1938

SÉNAT DU CANADA

TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

S'ENQUÉRIR DES MOYENS LES PLUS EFFICACES DE REMÉDIER À LA SITUATION EXTRÊMEMENT GRAVE DES CHEMINS DE FER AU PAYS ET D'ALLÉGER LES LOURDES CHARGES FINANCIÈRES QUI EN RÉSULTENT, ET EN FAIRE RAPPORT

Fascicule n° 4

Présidents conjoints:

Le très honorable George P. Graham, C.P.,
et l'honorable C.-P. Beaubien, C.R.

Annexe au fascicule n° 3, contenant les Pièces 1 à 28

(graphiques et tables)

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

ORDRE D'INSTITUTION

(Extrait des procès-verbaux du Sénat, 30 mars 1938)

Résolu: Qu'un Comité du Sénat soit institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, et que lui soit conféré le pouvoir de requérir des personnes et documents; et que ledit Comité se compose de vingt sénateurs.

Ordonné: Que ledit Comité spécial soit composé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hugessen, Horsey, Jones, Hardy, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, sharpe et Sinclair.

LISTE DES PIÈCES

(Graphiques et tables)

Nos

1. Graphique indiquant le parcours en milles, les chemins de fer, la population, les recettes de chemin de fer et le nombre de véhicules enregistrés, 1867-1936.
2. Milles de voies ferrée en exploitation.
3. National-Canadien et Pacifique-Canadien: Tonnes de marchandises transportées.
4. National-Canadien et Pacifique-Canadien: Nombre de passagers transportés.
5. National-Canadien et Pacifique-Canadien: Recettes en tonnes-milles.
6. National-Canadien et Pacifique-Canadien: Recettes en voyageurs-milles.
7. National-Canadien et Pacifique-Canadien: Densité du transport-milles.
8. National-Canadien et Pacifique-Canadien: Densité du trafic-voyageurs.
9. Distance moyenne du transport-marchandises.
10. Distance moyenne du parcours des voyageurs.

11 et 12. National-Canadien et Pacifique-Canadien: Recettes et frais d'exploitations nets.

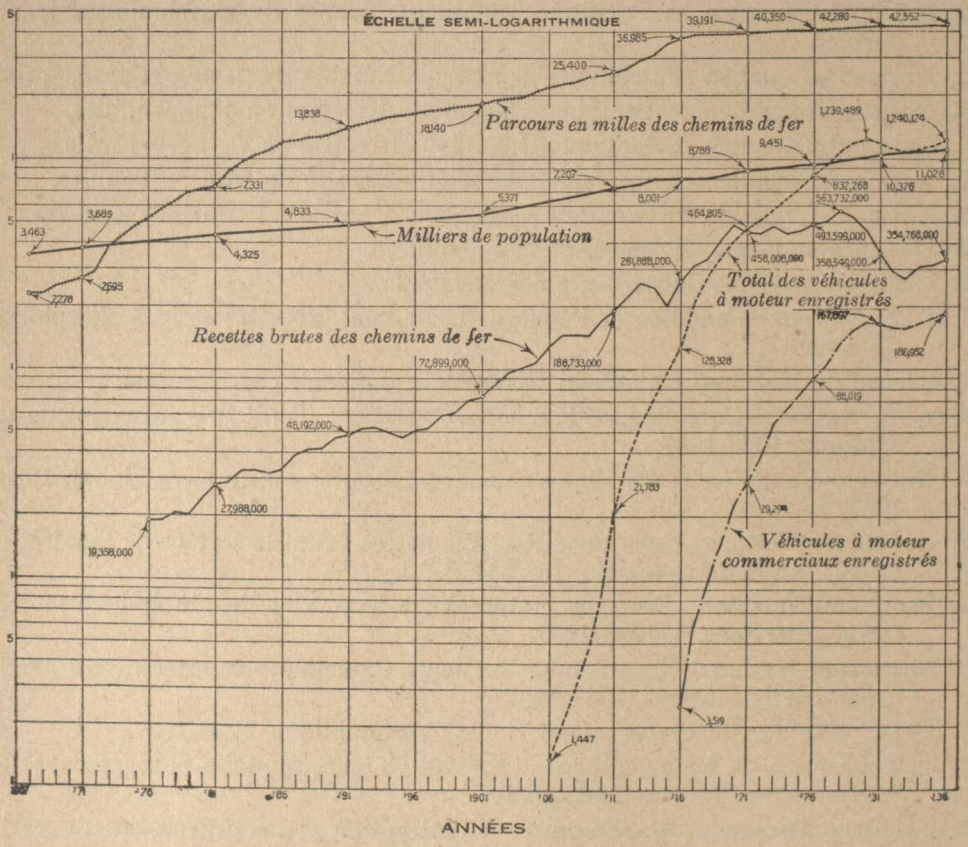
13. Réseau du National-Canadien: Obligations détenues par le public.

14 et 15. National-Canadien et Pacifique-Canadien: Total des engagements de capitaux, 1923-1937.

16. National-Canadien et Pacifique-Canadien: Bordereau de paye global, 1923-1937.
17. Réseau du National-Canadien: Recettes nettes avant le service de l'intérêt et intérêt sur la dette fondée, 1923-1937.
18. Pacifique-Canadien: Recettes nettes avant le service de l'intérêt et intérêt sur la dette fondée, 1923-1937.
19. Réseau du National-Canadien et Pacifique-Canadien: Recettes nettes avant le service de l'intérêt, 1923-1937.
20. Dette nette du Canada et intérêt sur la dette publique, 1923-1937.
21. Tous chemins de fer canadiens. Céréales et leurs produits chargés dans les provinces des Prairies, 1923-1937.
22. Canal de Welland. Marchandises à destination et en provenance de ports canadiens.
23. Canal de Panama. Marchandises à destination et en provenance de ports canadiens.
24. Nombres-indices, 1923-1937.
25. National-Canadien. Recettes, dépenses, etc., 1923-1936.
26. Pacifique-Canadien. Recettes, dépenses, etc., 1923-1936.
27. Chemin de fer de la Baie d'Hudson et terminus. Dépenses, recettes, frais d'exploitation, etc.
28. Loi du transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Dépenses effectuées au 31 décembre 1937.

PIÈCE Nº 1

Graphique 1



PIÈCE N° 2

Graphiqu 2 **MILLES DE VOIE FERRÉE EN EXPLOITATION**

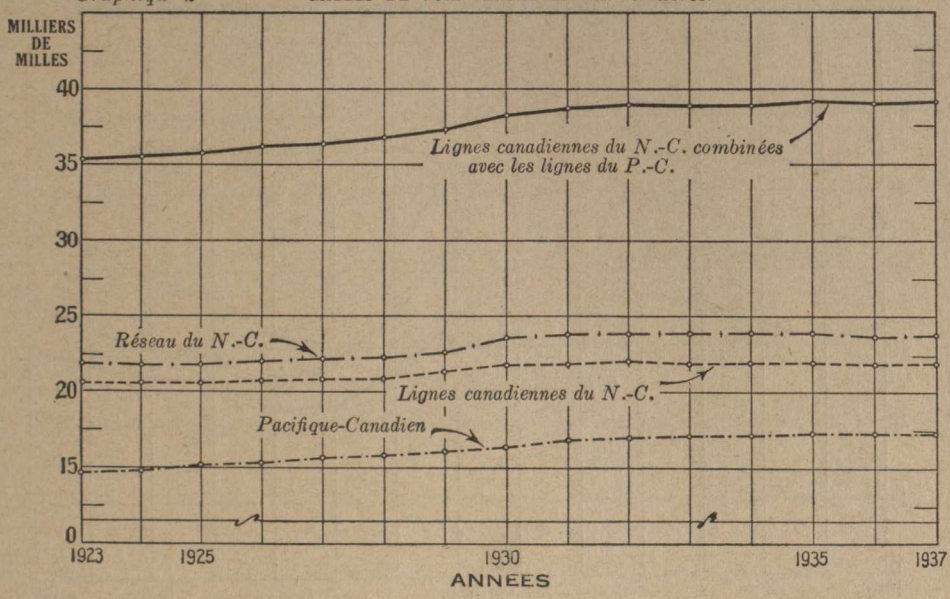


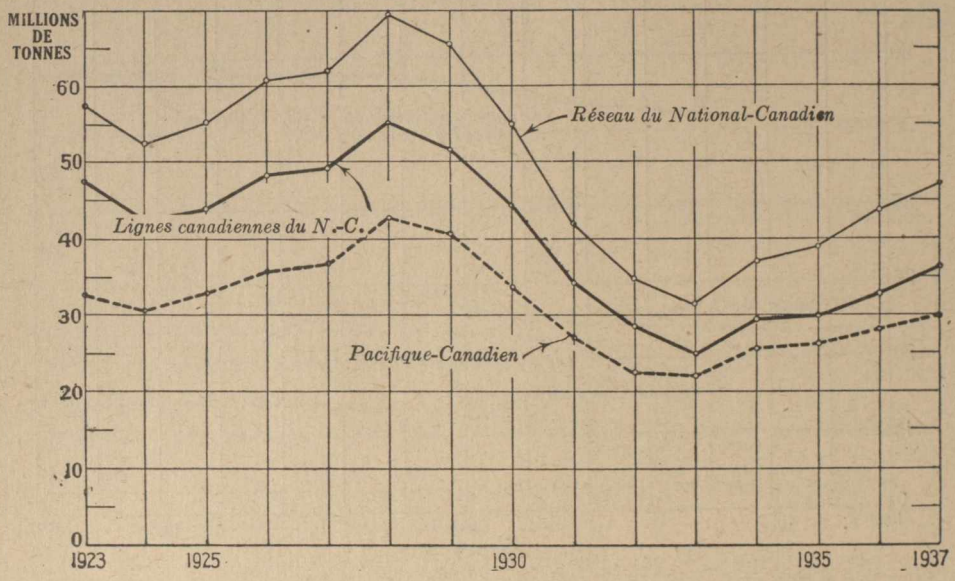
TABLEAU 2.—MILLES DE VOIE FERRÉE EN EXPLOITATION

Années	Réseau du National-Canadien	Lignes canadiennes des Chemins de fer Nationaux du Canada	Réseau de chemin de fer du Pacifique-Canadien	Total (colonnes 2 et 3)
	1	2	3	4
1923	21,805	20,646	14,617	35,263
1924	21,866	20,665	14,846	35,511
1925	21,936	20,606	15,175	35,781
1926	22,066	20,796	15,372	36,168
1927	22,193	20,854	15,600	36,454
1928	22,277	20,937	15,819	36,756
1929	22,628	21,288	16,090	37,378
1930	23,650	21,819	16,416	38,235
1931	23,769	21,950	16,745	38,695
1932	23,773	22,052	16,888	38,940
1933	23,743	21,941	17,030	38,971
1934	23,676	21,935	17,015	38,950
1935	23,652	21,908	17,222	39,130
1936	23,554	21,792	17,241	39,033
1937	23,707	21,894	17,223	39,117

PIÈCE Nº 3

Graphique 3A

TONNAGE DU TRANSPORT OPÉRÉ PAR LE NATIONAL-CANADIEN ET PAR LE PACIFIQUE-CANADIEN



COMBINAISON DES LIGNES CANADIENNES DU NATIONAL-CANADIEN ET DES LIGNES DU PACIFIQUE-CANADIEN

Graphique 3B

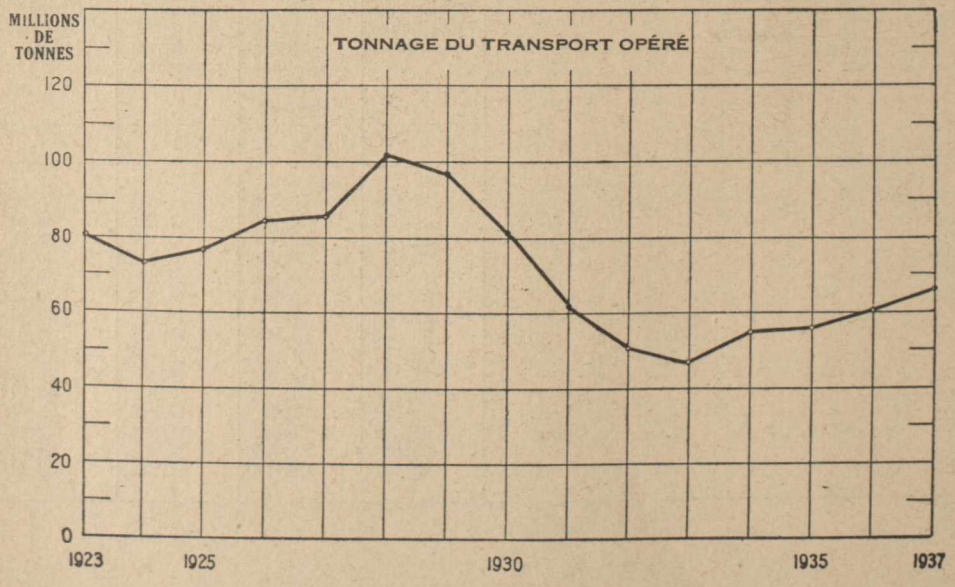


TABLEAU 3.—TONNAGE DU TRANSPORT OPÉRÉ

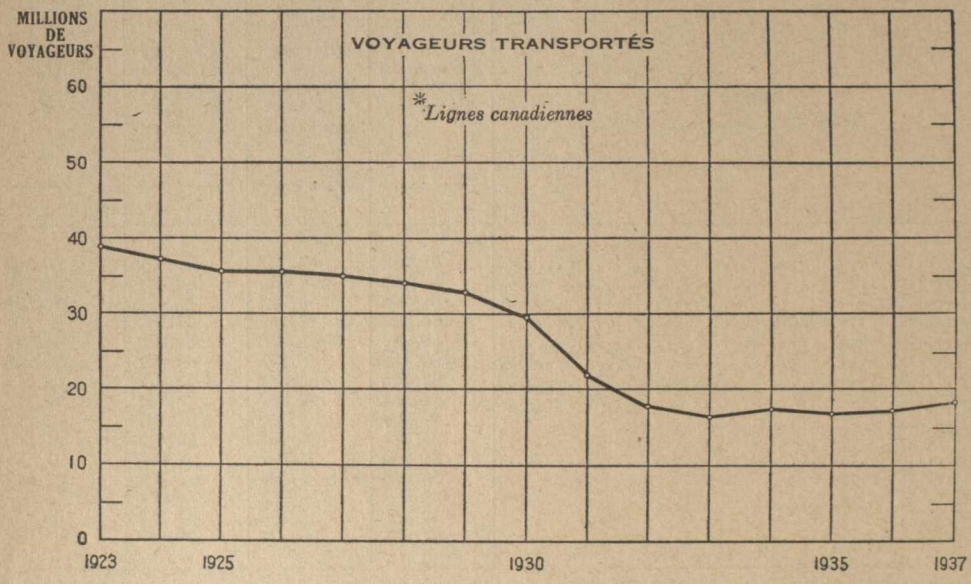
(000 omis)

Années	Réseau du National-Canadien	Lignes canadiennes des Chemins de fer Nationaux du Canada	Réseau de chemin de fer du Pacifique-Canadien	Total (colonnes 2 et 3)
	1	2	3	4
1923	57,248	47,267	32,939	80,206
1924	52,499	42,568	30,621	73,189
1925	54,999	43,911	32,969	76,880
1926	60,846	48,164	35,963	84,127
1927	61,997	48,970	36,874	85,844
1928	69,155	55,328	42,977	98,205
1929	65,213	52,339	40,977	93,316
1930	54,563	44,387	33,733	78,120
1931	41,708	34,210	27,187	61,397
1932	34,377	28,387	22,613	51,000
1933	31,368	25,097	22,020	47,117
1934	36,966	29,366	25,606	54,972
1935	38,808	29,753	26,094	55,847
1936	43,451	32,784	27,985	60,769
1937	47,038	36,121	29,843	65,964

PIÈCE Nº 4

COMBINAISON DES LIGNES DU NATIONAL-CANADIEN* ET DES LIGNES DU PACIFIQUE-CANADIEN

Graphique 4B



Graphique 4A **NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN**

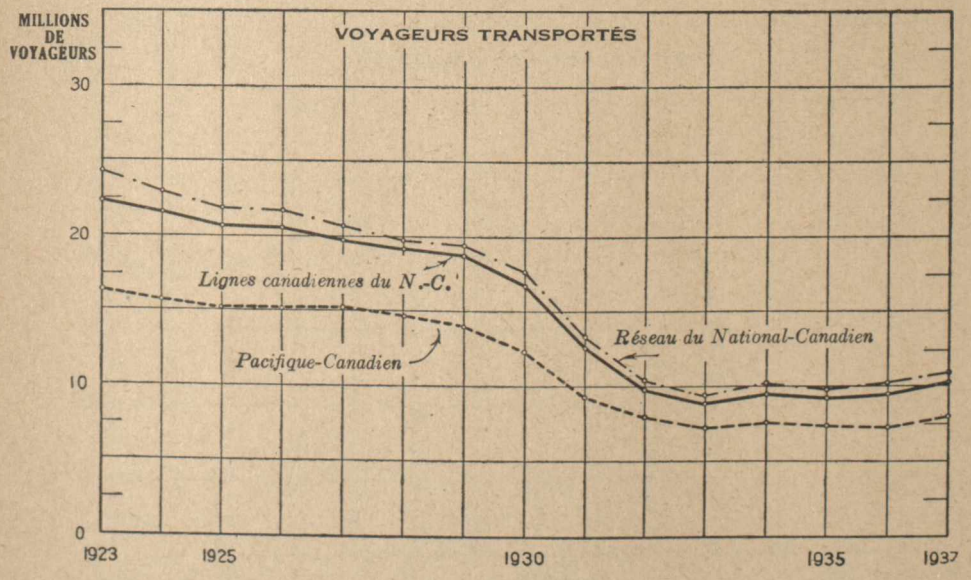
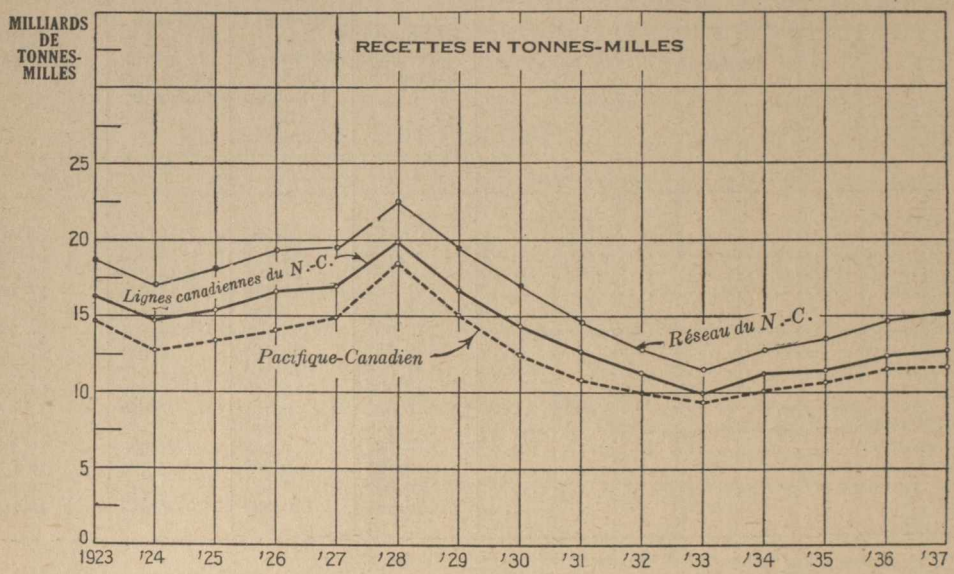


TABLEAU 4.—NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS

Années	Réseau du National-Canadien	Lignes canadiennes des Chemins de fer Nationaux du Canada	Réseau de chemin de fer du Pacifique-Canadien	Total (colonnes 2 et 3)
	1	2	3	4
1923	23,684	22,225	16,224	38,449
1924	22,708	21,436	15,602	37,038
1925	21,675	20,655	15,042	35,697
1926	21,580	20,589	15,075	35,664
1927	20,554	19,680	15,110	34,790
1928	19,697	18,979	14,751	33,730
1929	19,251	18,603	14,054	32,657
1930	17,554	16,608	12,446	29,054
1931	13,196	12,542	9,442	21,984
1932	10,364	9,761	7,916	17,677
1933	9,435	8,934	7,174	16,108
1934	10,080	9,543	7,593	17,136
1935	9,721	9,238	7,424	16,672
1936	10,099	9,551	7,387	16,938
1937	10,888	10,203	7,821	18,024

PIÈCE Nº 5

Graphique 5a **NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN**



COMBINAISON DES LIGNES CANADIENNES DU NATIONAL-CANADIEN ET DES LIGNES DU PACIFIQUE-CANADIEN

Graphique 5b

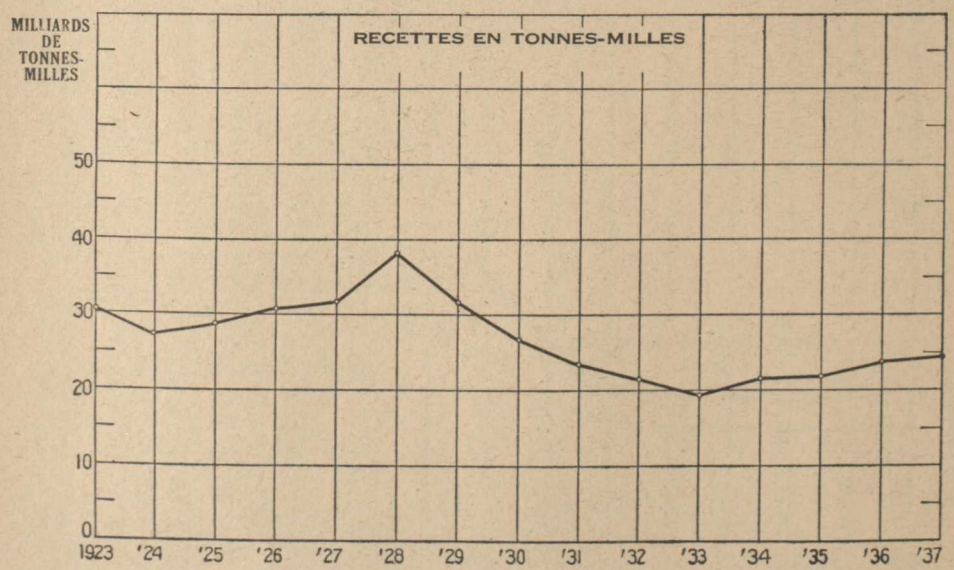
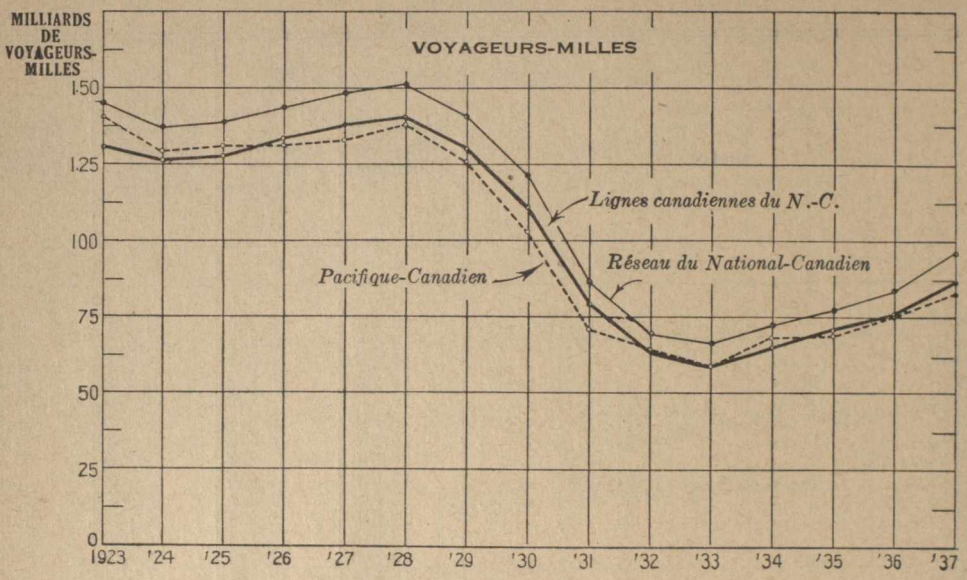


TABLEAU 5.—RECETTES EN TONNES-MILLES

(Millions)

Années	Réseau du National-Canadien	Lignes canadiennes des Chemins de fer Nationaux du Canada	Réseau de chemin de fer du Pacifique-Canadien	Total (colonnes 2 et 3)
	1	2	3	4
1923	18,615	16,186	14,567	30,753
1924	16,990	14,757	12,717	27,474
1925	18,027	15,553	13,364	28,917
1926	19,243	16,629	14,188	30,817
1927	19,465	16,852	14,870	31,722
1928	22,588	19,818	18,423	38,241
1929	19,375	16,640	14,951	31,591
1930	16,910	14,370	12,370	26,740
1931	14,610	12,636	10,793	23,429
1932	12,818	11,321	10,067	21,388
1933	11,550	9,976	9,353	19,329
1934	12,950	11,175	10,026	21,201
1925	13,509	11,449	10,522	21,971
1936	14,814	12,381	11,424	23,805
1937	15,165	12,541	11,602	24,143

PIÈCE Nº 6



COMBINAISON DES LIGNES DU NATIONAL-CANADIEN* ET DES LIGNES DU PACIFIQUE-CANADIEN

Graphique 6B

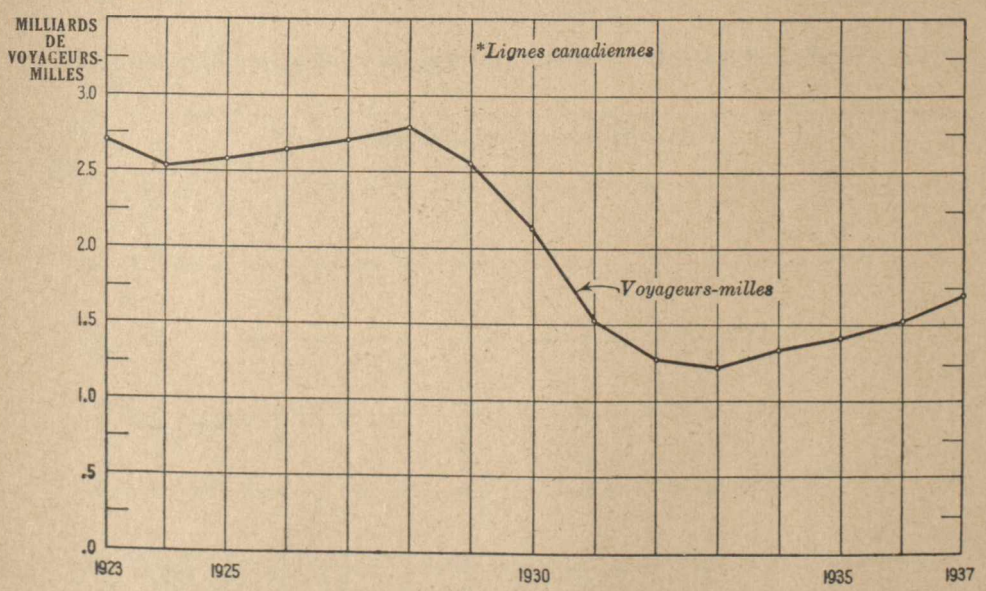


TABLEAU 6.—RECETTES EN VOYAGEURS-MILLES

(Millions)

Années	Réseau du National-Canadien	Lignes canadiennes des Chemins de fer Nationaux du Canada	Réseau de chemin de fer du Pacifique-Canadien	Total (colonnes 2 et 3)
	1	2	3	4
1923	1,447	1,331	1,401	2,707
1924	1,372	1,262	1,282	2,544
1925	1,380	1,272	1,307	2,579
1926	1,438	1,330	1,314	2,644
1927	1,483	1,376	1,328	2,704
1928	1,514	1,415	1,377	2,792
1929	1,401	1,308	1,257	2,565
1930	1,214	1,115	1,026	2,141
1931	866	788	743	1,531
1932	686	632	645	1,277
1933	665	612	614	1,226
1934	723	664	685	1,349
1935	770	716	696	1,412
1936	831	766	759	1,525
1937	953	871	826	1,697

PIÈCE N° 7

Graphique 7 NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN

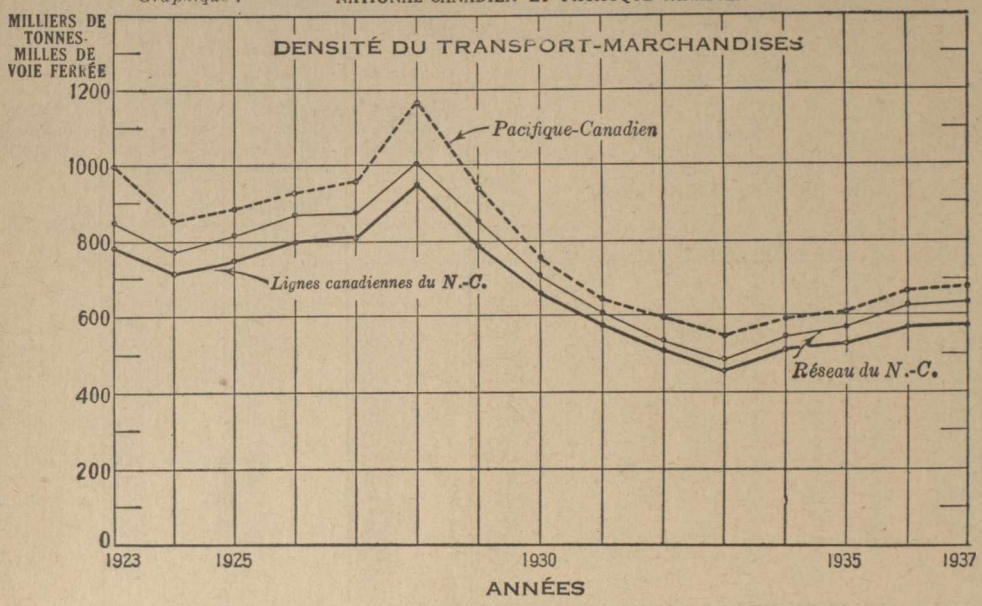


TABLEAU 7.—DENSITÉ DU TRANSPORT-MARCHANDISES

(Recettes des tonnes-milles, par mille de voie ferrée)

Années	Réseau du National-Canadien	Lignes canadiennes des Chemins de fer Nationaux du Canada	Réseau du chemin de fer du Pacifique-Canadien
1923	853,703	783,955	996,575
1924	774,372	714,103	856,642
1925	818,105	754,804	880,679
1926	868,315	799,622	922,968
1927	872,402	808,102	953,189
1928	1,008,634	946,545	1,164,612
1929	851,279	781,674	929,185
1930	711,187	658,617	753,538
1931	611,609	575,663	644,571
1932	537,138	513,400	596,129
1933	484,397	454,656	549,211
1934	544,722	509,469	589,271
1935	568,318	522,606	610,952
1936	625,956	568,133	662,619
1937	636,718	572,833	673,663

PIÈCE Nº 8

Graphique 8 **NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN**

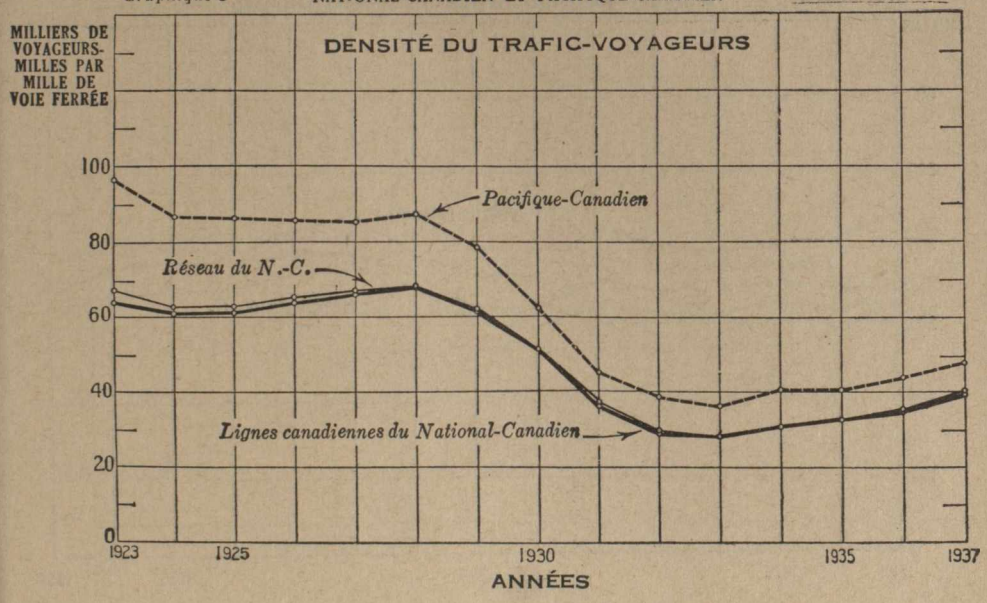


TABLEAU 8.—DENSITÉ DU TRAFIC-VOYAGEURS

(Voyageurs-milles par mille de voie ferrée)

Années	Réseau du National-Canadien	Lignes canadiennes des Chemins de fer Nationaux du Canada	Réseau du chemin de fer du Pacifique-Canadien
1923	66,350	64,505	95,840
1924	62,761	61,082	86,369
1925	62,908	61,732	86,129
1926	65,140	63,931	85,480
1927	66,827	66,005	85,125
1928	67,974	67,597	87,047
1929	61,920	61,431	78,123
1930	51,342	51,107	62,500
1931	36,428	35,919	44,371
1932	28,862	28,681	38,193
1933	28,007	27,886	36,054
1934	30,540	30,256	40,259
1935	32,557	32,665	40,413
1936	35,292	35,128	44,023
1937	40,218	39,792	47,982

PIÈCE Nº 9

Graphique 9 **DISTANCE MOYENNE DU TRANSPORT-MARCHANDISES**

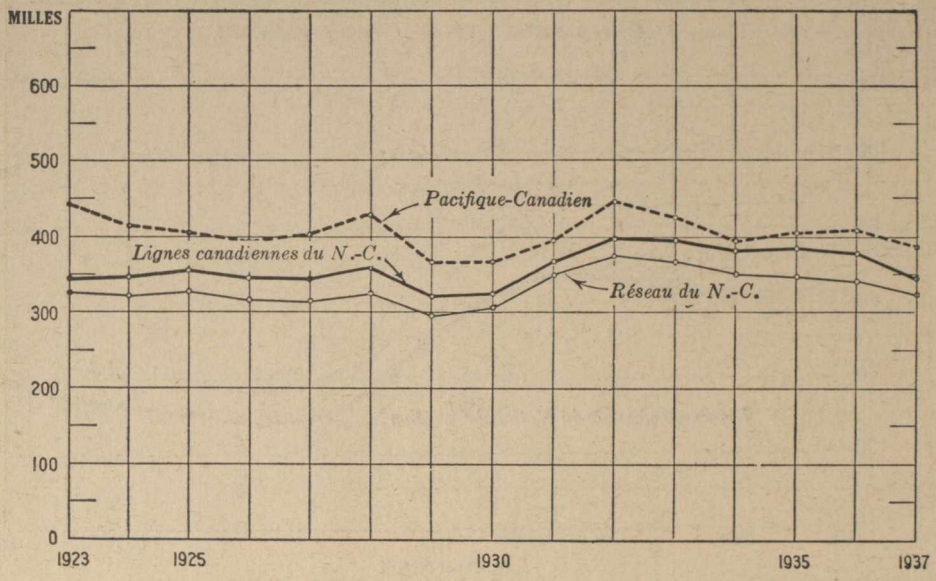


TABLEAU 9.—DISTANCE MOYENNE DU TRANSPORT-MARCHANDISES
(Milles)

Années	Réseau du National-Canadien	Lignes canadiennes des Chemins de fer Nationaux du Canada	Réseau du chemin de fer du Pacifique-Canadien
1923	325	342	442
1924	323	347	415
1925	328	354	405
1926	316	345	395
1927	314	344	403
1928	327	358	429
1929	297	320	365
1930	310	324	367
1931	350	369	397
1932	373	399	445
1933	368	397	425
1934	350	381	392
1935	348	385	403
1936	341	378	408
1937	322	347	389

PIÈCE Nº 10

Graphique 10

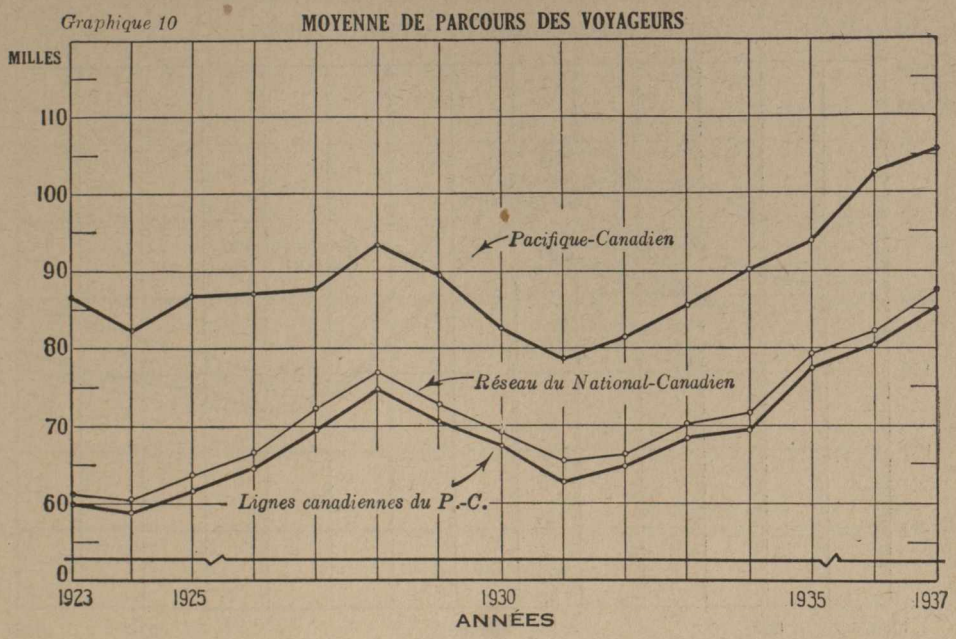
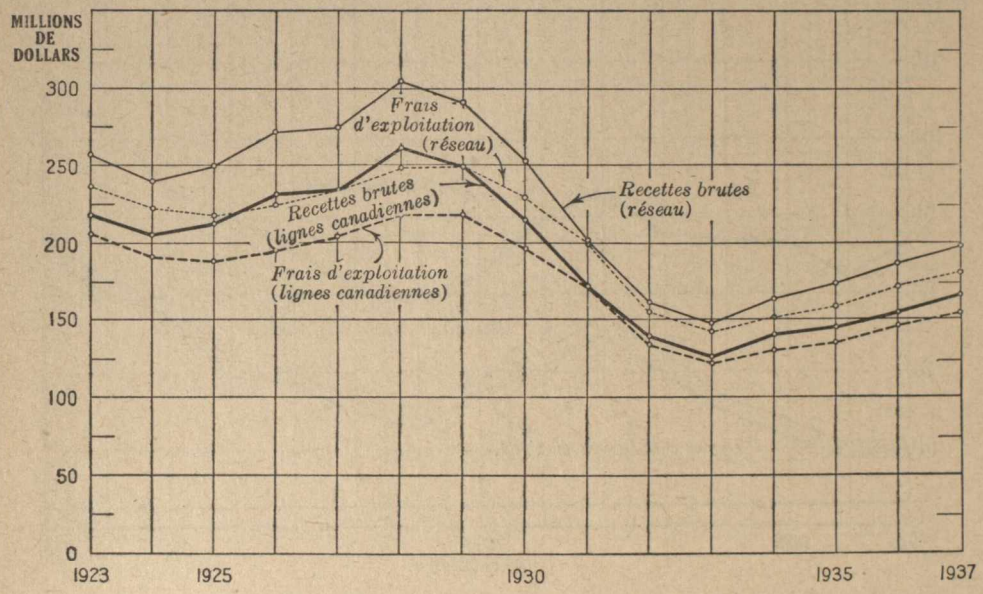


TABLEAU 10.—MOYENNE DE PARCOURS DES VOYAGEURS
(Milles)

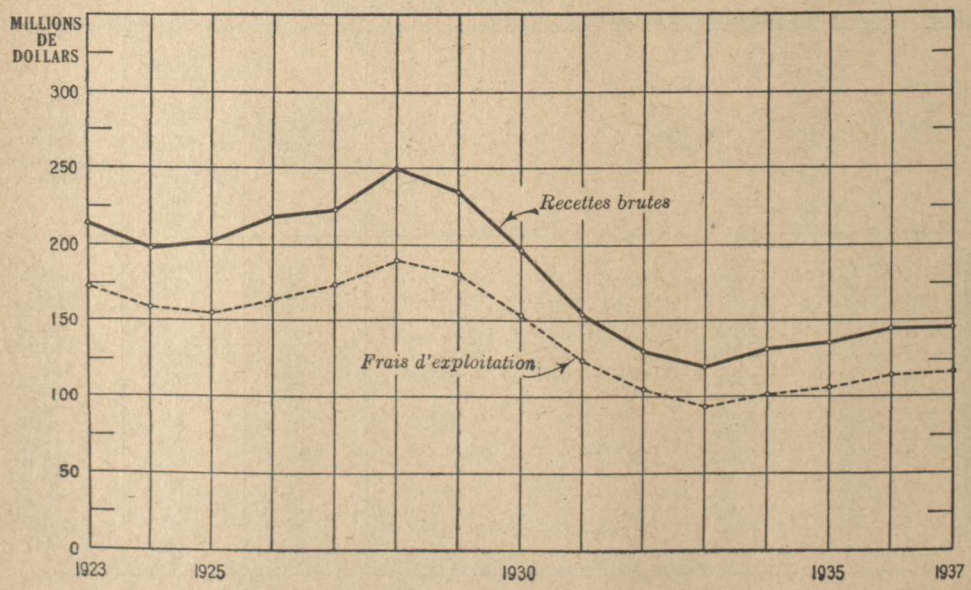
Années	Réseau du National-Canadien	Lignes canadiennes des Chemins de fer Nationaux du Canada	Réseau du chemin de fer du Pacifique-Canadien
1923	61·1	59·9	86·4
1924	60·4	58·9	82·2
1925	63·7	61·7	86·9
1926	66·6	64·6	87·2
1927	72·2	69·9	87·9
1928	76·9	74·6	93·4
1929	72·8	70·3	89·4
1930	69·2	67·1	82·5
1931	65·6	62·9	78·7
1932	66·2	64·8	81·5
1933	70·5	68·5	85·6
1934	71·7	69·6	90·2
1935	79·2	77·5	93·8
1936	82·3	80·2	102·8
1937	87·6	85·4	105·7

PIÈCES Nos 11-12

Graphiques 11-12A **RECETTES ET DÉPENSES DU NATIONAL-CANADIEN**



Graphiques 11-12B **RECETTES ET DÉPENSES DU PACIFIQUE-CANADIEN**



Graphiques 11-12c **LIGNES DU NATIONAL-CANADIEN* ET LIGNES DU PACIFIQUE-CANADIEN**

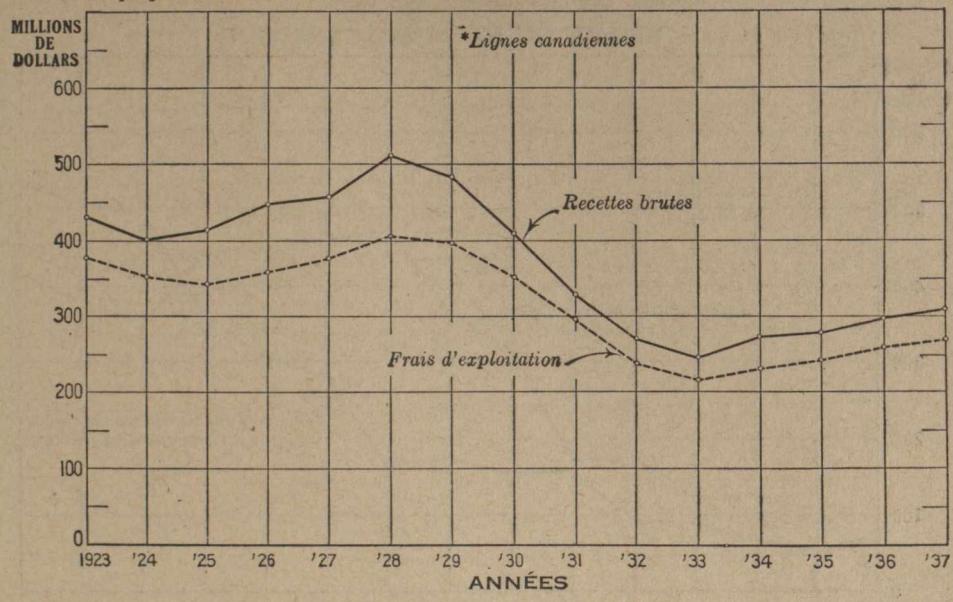


TABLEAU 11.—RECETTES BRUTES

Années	Réseau du National-Canadien	Lignes canadiennes des Chemins de fer Nationaux du Canada	Réseau de chemin de fer du Pacifique-Canadien	Total (colonnes 2 et 3)
	1	2	3	4
	$	$	$	$
1923....	256,961,590	218,613,309	212,218,432	430,831,741
1924....	239,596,670	205,232,981	197,546,323	402,779,304
1925....	249,411,884	212,659,602	201,176,745	413,836,347
1926....	270,982,223	230,342,249	217,359,680	447,701,929
1927....	274,879,118	233,735,751	221,420,916	455,156,667
1928....	304,591,268	260 418,924	251,567,043	511,985,967
1929....	290,496,980	248,222,476	233,339,514	481,561,990
1930....	250,368,998	213,446,581	196,211,626	409,658,207
1931....	200,505,162	171,675,446	154,963,411	326,638,857
1932....	161,103,594	139,948,317	130,450,800	270,399,117
1933....	148,519,742	126,701,228	120,430,958	247,132,186
1934....	164,902,502	140,824,361	131,947,017	272,771,378
1935....	173,184,502	144,596,516	135,208,669	279,805,185
1936....	186,610,489	154,178,174	143,990,223	298,168,397
1937....	198,396,609	165,082,489	145,201,161	310,283,650

TABLEAU 12.—FRAIS D'EXPLOITATION

Années	Réseau du National-Canadien	Lignes canadiennes des Chemins de fer Nationaux du Canada	Réseau de chemin de fer du Pacifique-Canadien	Total (colonnes 2 et 3)
	1	2	3	4
	$	$	$	$
1923....	235,838,046	206,069,866	171,902,618	377,972,484
1924....	221,622,049	192,738,522	159,056,000	351,794,522
1925....	216,290,434	187,956,847	155,492,589	343,449,436
1926....	223,561,262	194,029,900	164,743,336	358,773,236
1927....	233,305,267	202,776,373	173,817,410	376,593,783
1928....	249,731,696	217,780,174	189,602,528	407,382,702
1929....	248,632,275	217,223,887	180,404,670	397,628,557
1930....	228,288,023	196,502,058	153,750,665	350,252,723
1931....	199,312,995	171,673,133	124,448,912	296,122,045
1932....	155,208,161	134,300,983	105,554,579	239,855,562
1933....	142,812,559	122,572,230	94,870,706	217,442,936
1934....	151,936,079	130,296,563	101,275,080	231,571,643
1935....	158,926,249	135,094,079	107,775,586	242,869,665
1936....	171,477,690	145,081,184	115,239,930	260,321,114
1937....	180,788,858	153,711,912	117,069,540	270,781,452

PIÈCE N° 13

Graphique 13 **RÉSEAU DU NATIONAL-CANADIEN**

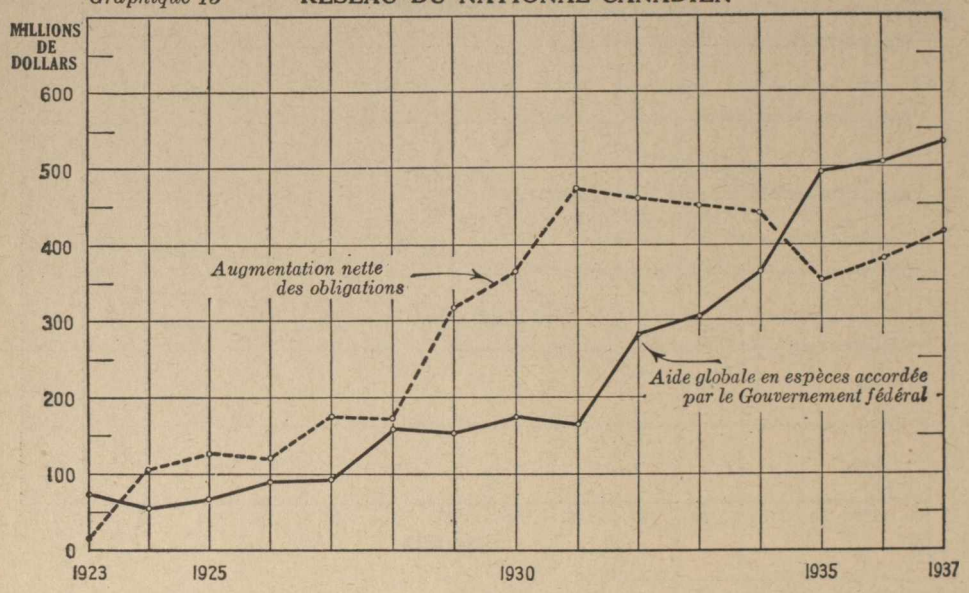


TABLEAU 13.—CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Années	Obligations détenues par le public		Aide en espèces accordée par le gouvernement fédéral pour construction, déficits, etc.	
	Augmentation nette	Totaux cumulatifs	Montant net	Totaux cumulatifs
	(Milliers de dollars)			
1923	18,596	18,596	72,498	72,498
1924	90,814	109,410	−17,020	55,478
1925	17,416	126,826	12,202	67,680
1926	− 5,849	120,977	21,622	89,302
1927	55,901	176,879	3,420	92,722
1928	− 3,493	173,386	67,239	159,961
1929	144,670	318,056	− 7,261	152,700
1930	46,006	364,063	21,935	174,635
1931	107,891	471,954	−10,167	164,468
1932	−11,940	460,014	116,328	280,796
1933	− 9,215	450,799	25,065	305,861
1934	− 8,971	441,827	59,226	365,087
1935	−91,551	350,276	129,241	494,528
1936	29,833	380,109	9,786	504,315
1937	37,385	417,494	27,714	532,029

PIÈCES Nos 14-15

Graphiques 14-15 **TOTAL DES CAPITAUX ENGAGÉS, 1923-1937**

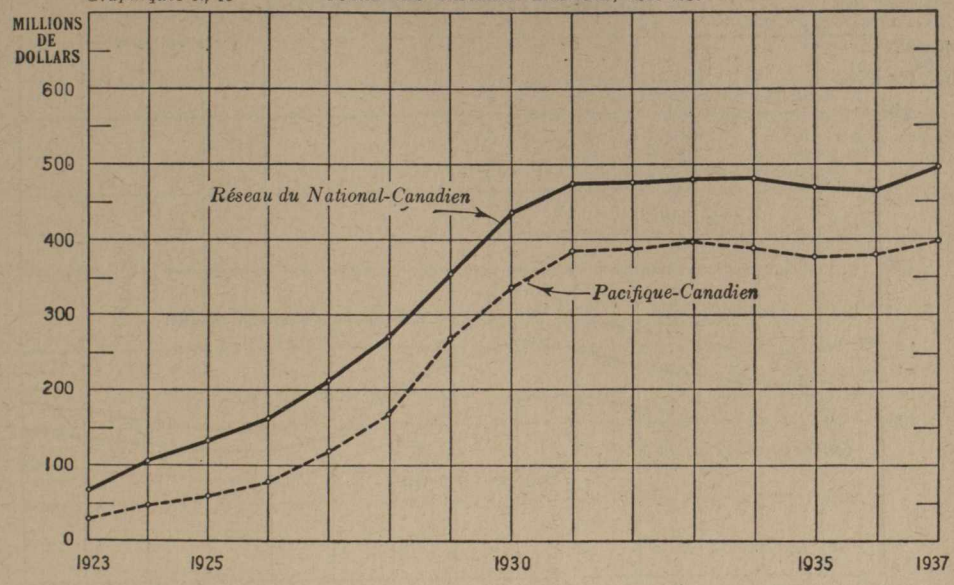


TABLEAU 14.—RÉSEAU DU NATIONAL-CANADIEN

CAPITAUX ENGAGÉS

Années	Biens immeubles du chemin de fer, matériel, hôtels et propriétés exploitées à compte distinct	Compagnies affiliées	Fonds d'amortissement	Total	Total cumulatif
		(Milliers	de dollars)		
1923...	54,965	1,816	7,007	63,788	63,788
1924...	41,814	2,473	— 3,362	40,926	104,714
1925...	18,950	6,272	1,098	26,320	131,033
1926...	24,463	1,658	3,039	29,160	160,193
1927...	46,097	4,129	1,193	51,418	211,611
1928...	44,034	13,027	3,158	60,219	271,830
1929...	88,500	— 6,135	298	82,663	354,493
1930...	66,560	12,066	2,072	80,699	435,192
1931...	34,287	1,371	574	36,232	471,424
1932...	799	951	143	1,893	473,317
1933...	953	2,834	1,835	5,622	478,939
1934...	— 1,016	— 326	2,174	832	479,771
1935...	687	31	—11,939	—11,221	468,550
1936...	6,940	58	—11,418	— 4,420	464,130
1937...	20,875	894	33	21,802	485,932
Total.	448,907	41,118	— 4,093	485,931	

TABLEAU 15.—CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

CAPITAUX ENGAGÉS

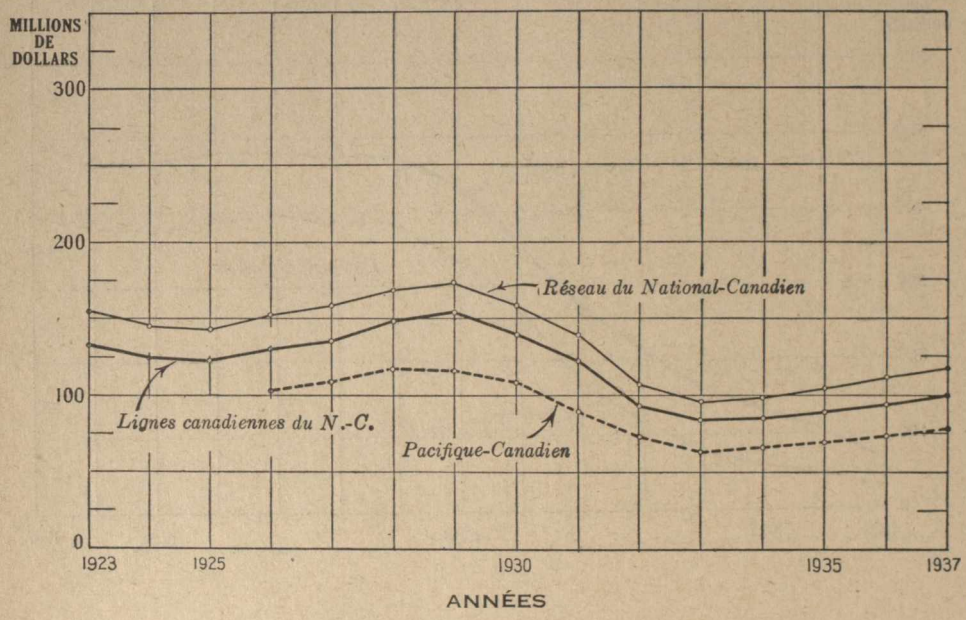
Années	Matériel roulant du chemin de fer, navires de navigation intérieure, hôtels, communications et biens divers	Améliorations aux propriétés ferroviaires affermées	Autres placements*	Total*	Total cumulatif
		(Milliers	de dollars)		
1923...	18,291	3,474	2,308	24,074	24,074
1924...	16,554	— 3,097	7,236	20,694	44,768
1925...	8,056	362	5,239	13,657	58,425
1926...	13,590	887	3,858	18,335	76,760
1927...	20,954	1,327	18,542	40,822	117,583
1928...	34,475	2,551	13,623	50,649	168,231
1929...	71,639	3,862	22,706	98,207	266,438
1930...	35,033	3,807	29,295	68,135	334,573
1931...	22,614	8,080	18,496	49,190	383,763
1932...	2,455	886	282	3,623	387,386
1933...	— 1,062	199	11,396	10,534	397,920
1934...	— 4,880	1,387	— 5,812	— 9,305	388,616
1935...	— 1,299	— 1,061	— 9,427	—11,787	376,829
1936...	6,534	— 1,349	— 1,850	3,445	380,274
1937...	17,228	— 395	1,058	17,891	398,165
Total.	260,184	21,029	116,952	398,165	

*Ne comprend pas les avances aux compagnies dépendantes et autres.

PIÈCE Nº 16

Graphique 16A

BORDEREAU DE PAYE GLOBAL



COMBINAISON DES LIGNES CANADIENNES DU NATIONAL-CANADIEN ET DES LIGNES DU PACIFIQUE-CANADIEN

Graphique 16B

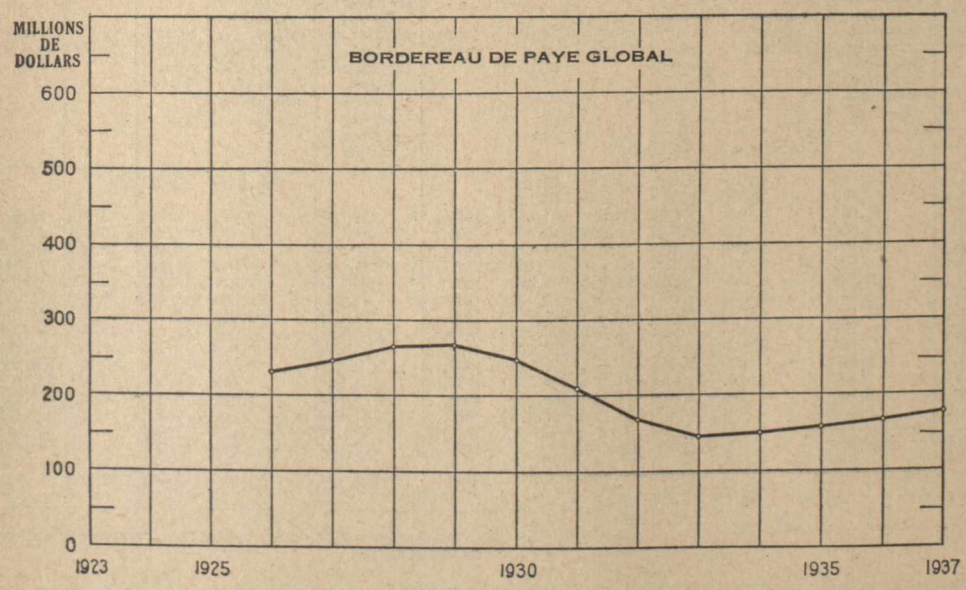


TABLEAU 16.—BORDEREAU DE PAYE GLOBAL

(Milliers de dollars)

Années	Réseau du National-Canadien	Lignes canadiennes des Chemins de fer Nationaux du Canada	Réseau de chemin de fer du Pacifique-Canadien	Total (colonnes 2 et 3)
	1	2	3	4
1923	153,884	133,717	.....	.....
1924	145,622	125,313	.....	.....
1925	143,963	123,109	.....	.....
1926	151,945	129,571	102,336	231,907
1927	159,250	135,918	109,427	245,345
1928	168,728	148,288	117,488	265,776
1929	173,079	152,509	115,263	267,772
1930	159,981	139,137	108,090	247,227
1931	139,785	121,669	89,231	210,900
1932	106,912	93,368	73,383	166,751
1933	95,632	82,877	63,058	145,935
1934	98,408	84,748	65,317	150,065
1935	104,862	89,412	69,797	159,209
1936	111,221	94,354	73,696	168,050
1937	117,805	99,965	77,495	177,460

PIÈCE Nº 17

Graphique 17 **RÉSEAU DU NATIONAL-CANADIEN**

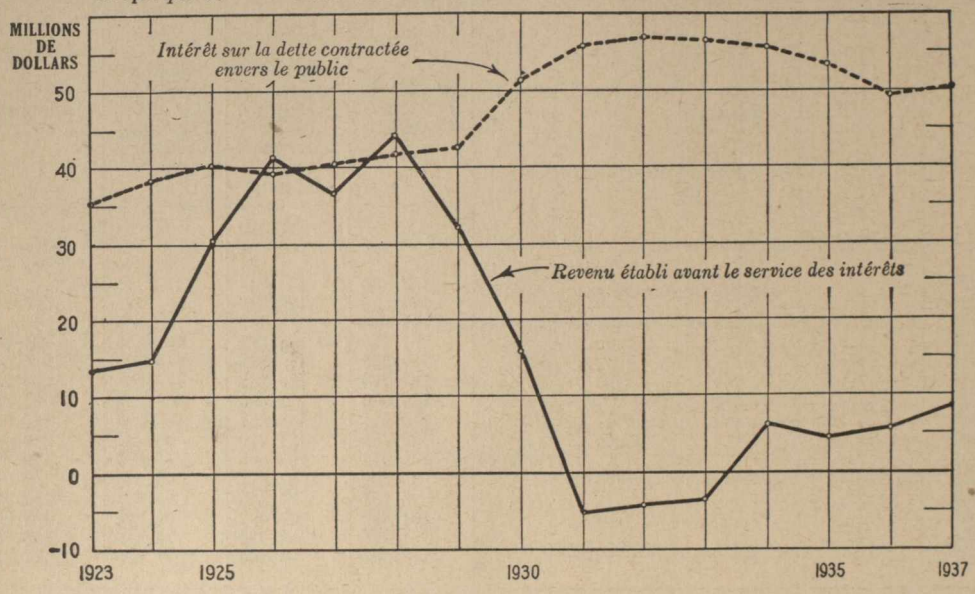


TABLEAU 17.—RÉSEAU DU NATIONAL-CANADIEN

Années	Revenu net avant le service des intérêts	Intérêts sur dette contractée envers le public
	$	$
1923	13,501,649	35,041,380
1924	14,772,328	38,361,704
1925	30,443,852	40,438,235
1926	41,586,242	39,197,233
1927	36,325,419	40,526,097
1928	44,449,780	41,810,880
1929	32,095,275	45,503,980
1930	15,730,227	51,316,121
1931	—5,282,650	55,587,145
1932	—4,041,640	56,965,279
1933	—3,552,286	56,465,427
1934	6,305,050	55,811,745
1935	4,590,610	53,468,792
1936	5,987,277	49,184,623
1937	8,604,442	50,633,096

PIÈCE N° 18

Graphique 18 **PACIFIQUE-CANADIEN**

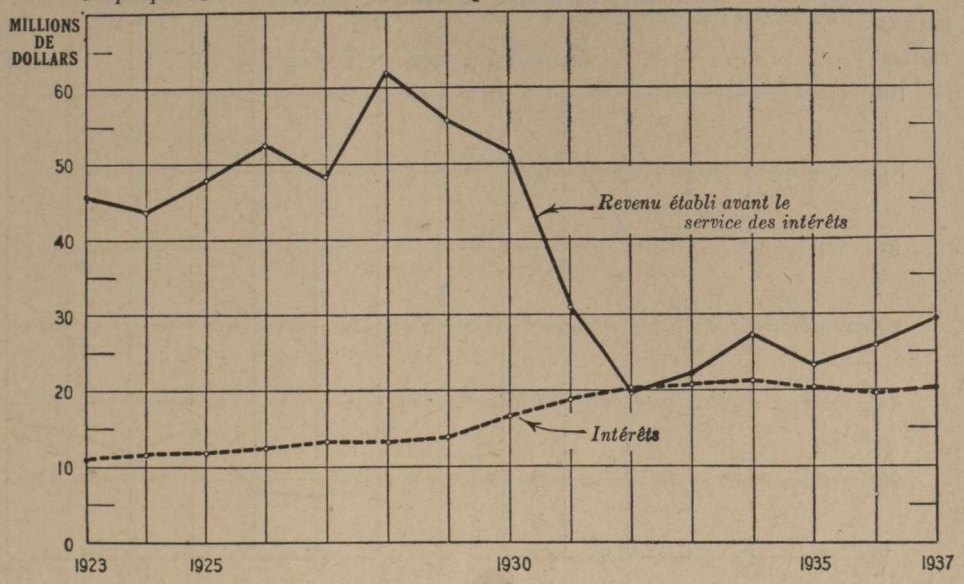


TABLEAU 18.—CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

Années	Revenu net avant le service des intérêts	Intérêts sur dette fondée
	$	$
1923	45,394,457	10,950,933
1924	43,378,187	11,502,733
1925	47,832,609	11,912,414
1926	52,670,173	12,321,890
1927	48,008,141	13,107,790
1928	61,864,295	13,007,722
1929	55,573,280	13,800,618
1930	52,467,008	16,769,154
1931	30,267,126	18,765,517
1932	19,736,807	20,160,922
1933	*22,202,126	20,944,965
1934	*27,610,247	21,140,456
1935	23,258,876	20,426,792
1936	25,936,580	19,907,396
1937	29,481,027	20,018,743

*Dépréciation sur les navires océaniques et côtiers, déduite du compte des profits et pertes et de l'Excédent de recettes.

1933	$ 3,854,481
1934	3,783,660

PIÈCE Nº 19

Graphique 19 **COMBINAISON DU RÉSEAU DU NATIONAL-CANADIEN ET DU PACIFIQUE-CANADIEN**

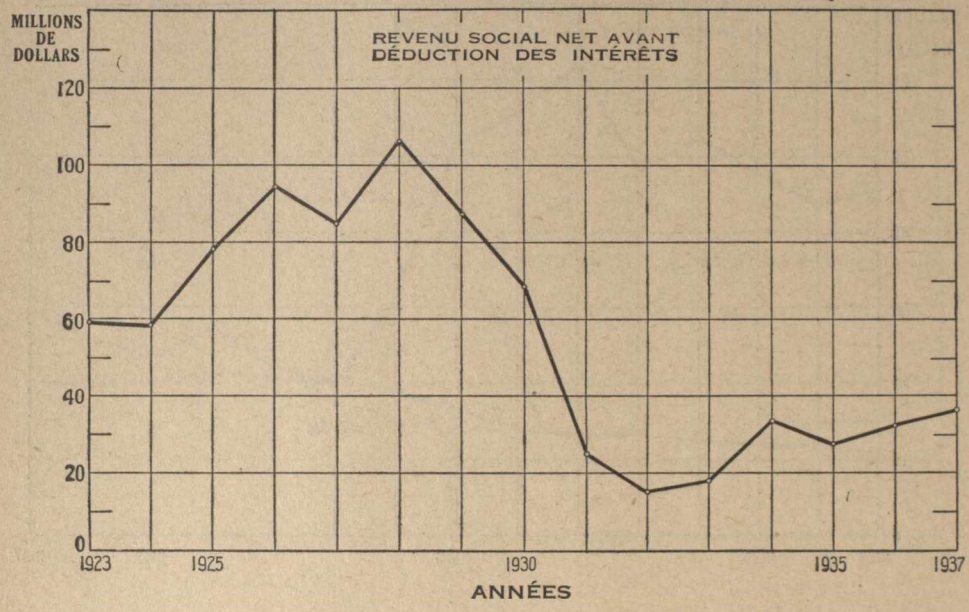


TABLEAU 19.—REVENU NET AVANT DÉDUCTION DES INTÉRÊTS

Années	Réseau du National-Canadien	Réseau du Pacifique-Canadien	Total
	$	$	$
1923	13,501,649	45,394,457	58,896,106
1924	14,772,328	43,378,187	58,150,515
1925	30,443,852	47,832,609	78,276,461
1926	41,586,242	52,670,173	94,256,415
1927	36,325,419	48,008,141	84,333,560
1928	44,449,780	61,864,295	106,314,075
1929	32,095,275	55,573,280	87,668,555
1930	15,730,227	52,467,008	68,197,235
1931	−5,282,650	30,267,126	24,984,476
1932	−4,041,640	19,736,807	15,695,167
1933	−3,552,286	*22,202,126	18,649,840
1934	6,305,050	*27,610,247	33,915,297
1935	4,590,610	23,258,876	27,849,486
1936	5,987,277	25,936,580	31,923,857
1937	8,604,442	29,481,027	38,085,469

*Dépréciation sur les navires océaniques et côtiers, déduite du compte des profits et pertes et de l'Excédent de recettes.

PIÈCE N° 20

Graphique 20

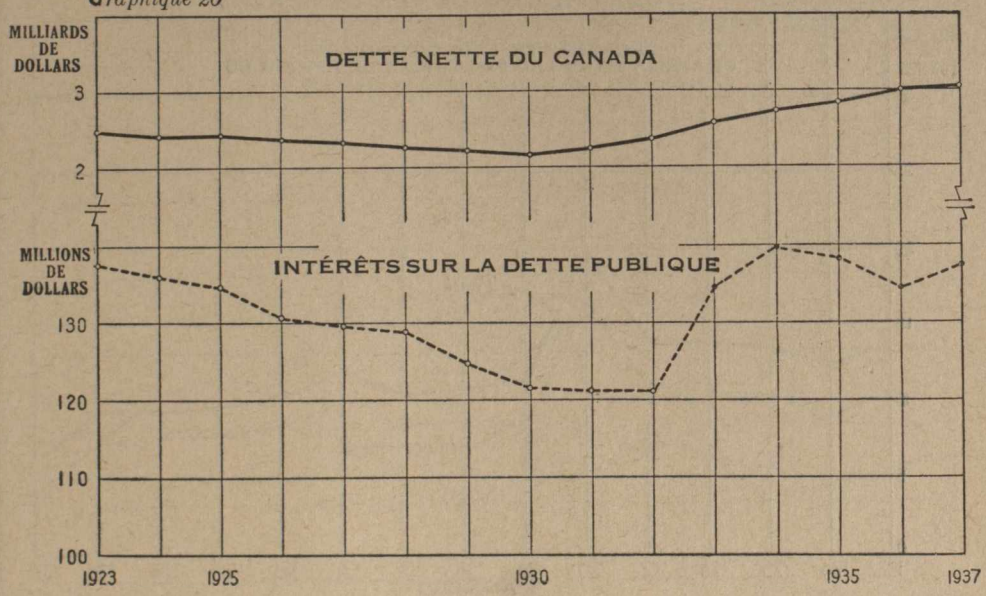


TABLEAU 20.—DETTE NETTE DU CANADA ET INTÉRÊTS SUR LA DETTE PUBLIQUE

Année finissant au 31 mars	Dette nette du Canada	Intérêts de la dette publique
	$	$
1923	2,453,776,869	137,892,735
1924	2,417,783,275	136,237,872
1925	2,417,437,686	134,789,604
1926	2,389,731,099	130,691,493
1927	2,347,834,370	129,675,367
1928	2,296,850,233	128,902,945
1929	2,225,504,705	124,989,950
1930	2,177,763,959	121,566,213
1931	2,261,611,937	121,289,844
1932	2,375,846,172	121,151,106
1933	2,596,480,826	134,999,069
1934	2,729,978,141	139,725,417
1935	2,846,110,958	138,533,202
1936	3,006,100,517	134,549,169
1937	3,083,952,202	137,410,345

PIÈCE Nº 21

Graphique 21 **TOUS CHEMINS DE FER CANADIENS**

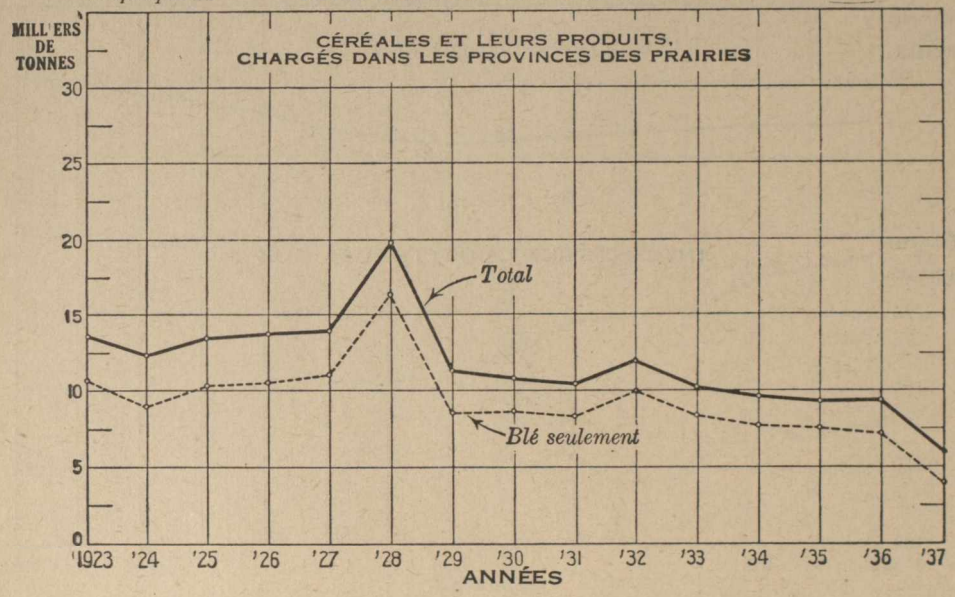


TABLEAU 21.—CÉRÉALES ET LEURS PRODUITS CHARGÉS DANS LES PROVINCES DES PRAIRIES

Années	Blé	Total
	Tonnes	Tonnes
1923	10,777,280	13,509,285
1924	9,015,303	12,438,572
1925	10,367,186	13,581,639
1926	10,562,518	13,697,942
1927	11,035,037	13,732,557
1928	16,249,459	19,862,734
1929	8,559,930	11,266,093
1930	8,699,963	10,816,492
1931	8,322,675	10,480,797
1932	9,937,591	11,908,742
1933	8,295,628	10,107,625
1934	7,609,245	9,689,810
1935	7,537,168	9,280,464
1936	7,197,155	9,457,489
1937	4,199,062	6,137,890

PIÈCE N° 22

Graphique 22

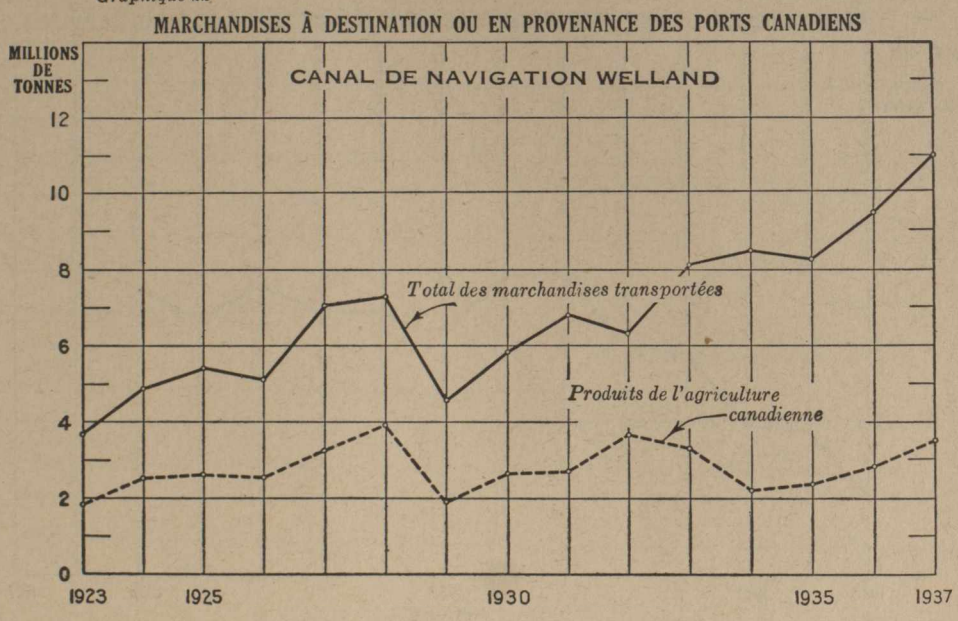


TABLEAU 22.—CANAL DE WELLAND

Années	Trafic à destination ou en provenance de ports canadiens	Produits de l'agriculture canadienne
	Tonnes	Tonnes
1923	3,644,191	1,856,318
1924	4,824,148	2,531,561
1925	5,428,816	2,618,494
1926	5,102,106	2,577,250
1927	7,052,863	3,221,648
1928	7,234,109	3,967,994
1929	4,590,190	1,869,773
1930	5,873,044	2,664,435
1931	6,803,022	2,682,833
1932	6,355,267	3,676,787
1933	8,171,428	3,313,990
1934	8,482,889	2,229,565
1935	8,245,237	2,389,446
1936	9,486,252	2,856,956
1937	11,004,878	.....

PIÈCE Nº 23

Graphique 23

TRAFIC À DESTINATION OU EN PROVENANCE DE PORTS CANADIENS, PAR LE CANAL DE PANAMA

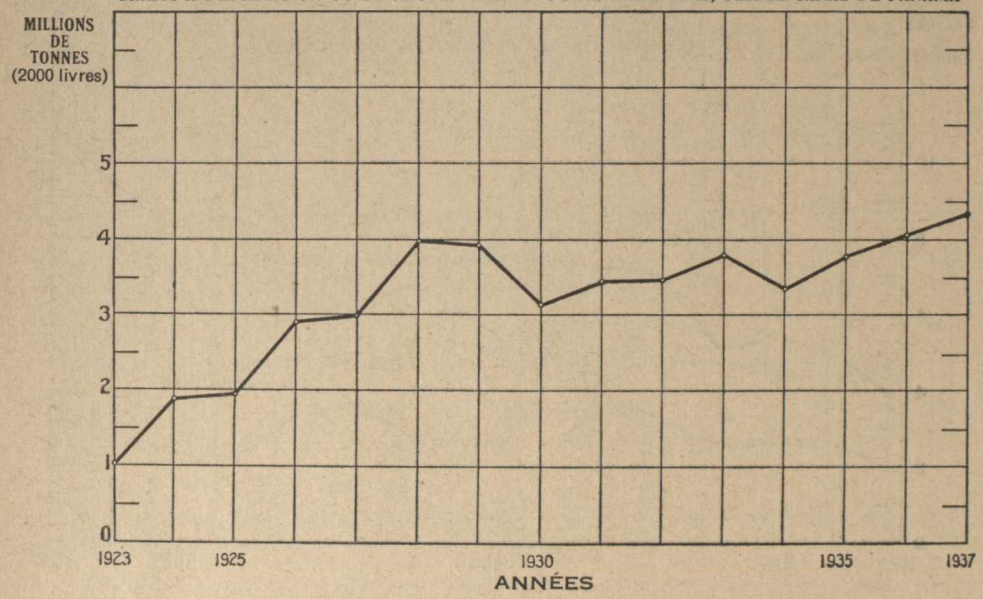


TABLEAU 23.—TRAFIC CANADIEN PAR LE CANAL DE PANAMA

	Petites tonnes
1923	1,035,278
1924	1,872,717
1925	1,951,127
1926	2,905,197
1927	2,983,477
1928	3,995,949
1929	3,936,897
1930	3,118,470
1931	3,431,546
1932	3,459,564
1933	3,796,558
1934	3,336,254
1935	3,778,867
1936	4,048,487
1937	4,333,637

PIÈCE N° 24

Graphique 24 **NOMBRES-INDICES**

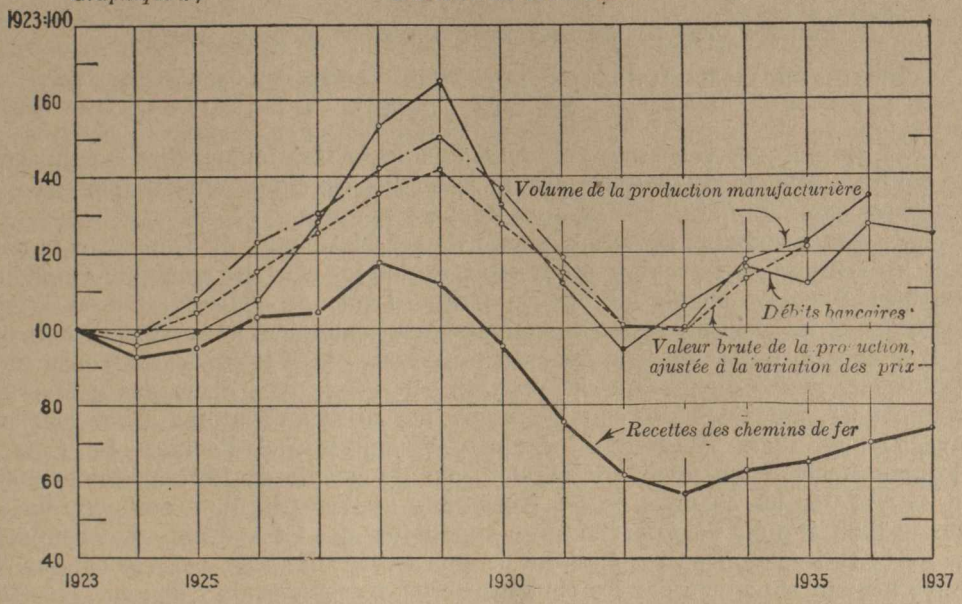


TABLEAU 24.—NOMBRES-INDICES

1923=10

Années	Valeur brute des produits, ajustée à la variation des prix	Volume de la production manufacturière	Débits bancaires	Recettes brutes de tous les chemins de fer canadiens
1923	100	100	100	100
1924	98·3	98·2	95·8	93·2
1925	104·4	107·5	99·2	95·2
1926	115·6	122·2	107·1	103·2
1927	124·2	130·2	127·3	104·3
1928	124·2	130·2	127·3	104·3
1929	141·8	150·2	164·6	111·7
1930	127·4	136·2	132·2	95·0
1931	114·3	118·3	111·4	75·0
1932	99·9	100·1	94·7	61·3
1933	98·3	100·2	105·7	56·5
1934	111·8	117·9	115·9	62·9
1935	120·8	122·5	111·3	64·8
1936	.....	134·2	126·7	70·0
1937	.....	.....	124·0	74·0

PIÈCE N° 25

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE

SECTION DES TRANSPORTS ET UTILITÉS PUBLIQUES, OTTAWA

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—RECETTES, DÉPENSES, ETC., DE 1923 À 1936

Les statistiques concernant les Chemins de fer Nationaux du Canada, pour les quatorze années (1923-1936) durant lesquelles ces lignes ont été fusionnées et exploitées comme un seul réseau, sont données ci-après.

Les lignes canadiennes des Chemins de fer Nationaux du Canada comprennent les entreprises ferroviaires autrefois exploitées sous les noms de Canadian Northern System, chemin de fer du Grand-Tronc du Canada, Grand-Tronc-Pacifique, et les chemins de fer du gouvernement canadien, réunissant l'Intercolonial, le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, le National-Transcontinental et plusieurs petites lignes dans les provinces de l'Est. Les lignes des Etats-Unis groupent les lignes connues sous les noms de Canadian National New England Line, Grand Trunk Western et Duluth, Winnipeg and Pacific. Le Central Vermont Railway qui avait été exploité par un syndic de 1927 à janvier 1930, fut acheté par les chemins de fer Nationaux du Canada, et à compter du 1er février 1930, il a été incorporé au groupe de lignes des Etats-Unis. Le chemin de fer de la Baie-d'Hudson est exploité comme entité distincte, pour le compte du gouvernement canadien, par les chemins de fer Nationaux du Canada. De 1923 à 1926, les comptes de ce réseau furent inclus avec ceux du National-Canadien, et les ajustements requis par le transfert furent opérés dans les comptes de 1926. Les profits ou pertes de toutes les opérations accessoires sont compris dans les comptes de recettes, où ne figurent pas, cependant, les comptes de la marine marchande du gouvernement canadien et de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, et de leurs filiales.

La Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes qui entra en vigueur le 1er juillet 1927, disposait que les chemins de fer Nationaux du Canada devaient réduire de 20 p. 100 leurs taux de transport des marchandises pour leur trafic local et certain autre trafic, à l'est de Lévis et de Diamond Junction (lignes désignées comme lignes de l'Est). Les autres chemins de fer fonctionnant dans ce territoire de l'Est furent autorisés à réduire leurs taux dans la même proportion, et toutes les entreprises ferroviaires furent autorisées à porter au compte du gouvernement canadien l'écart entre les taux normaux et les taux réduits. Tous les chemins de fer ont considéré ces entrées comme recettes gagnées, et elles sont, en conséquence, traitées comme telles dans le présent rapport. La loi prévoyait également que les déficits des lignes de l'Est des chemins de fer Nationaux du Canada devaient faire l'objet d'un vote spécial des prévisions budgétaires soumises au Parlement. Depuis le 1er juillet 1927, ces déficits ont été comblés par le gouvernement fédéral et les montants ainsi déboursés n'ont pas été ajoutés à la dette du réseau du National-Canadien, et aucun intrêt n'a été imputé à ces déficits.

Le montant versé par le gouvernement pour combler les déficits des lignes de l'Est n'apparaît pas dans les chiffres des frais et avances qui figurent dans la Table n° 2, mais ils sont indiqués séparément dans la Table n° 3. Le "Rapport Duff" recommanda que les déficits annuels du réseau soient soldés par des obligations spéciales du gouvernement fédéral, en sorte que les déficits de 1932 et des années subséquentes n'apparaissent pas non plus à la Table n° 2 et qu'ils sont indiqués séparément dans la Table n° 3 pour chaque année séparément, et comme n'ayant pas été comblés. Cette méthode apporte certains changements à la façon dont les emprunts avaient été rapportés jusque là. Dans les comptes des chemins de fer, aucun intérêt n'a été imputé à ces déficits.

La table nº 1 indique séparément les revenus d'exploitation, les dépenses et les recettes nettes d'exploitation des lignes canadiennes et des lignes des Etats-Unis. Elle montre également pour l'ensemble du réseau le revenu social net avant déduction des charges d'intérêt, l'intérêt sur la dette consolidée répartie en intérêt sur les obligations du National-Canadien détenues par le public et intérêt sur les sommes avancées par le gouvernement fédéral, les soldes débiteurs de recettes portés au compte de profits et pertes, les débits nets de profits et pertes et les entrées relatives au crédit, ainsi que les déficits cumulatifs, y compris les entrées de profits et pertes. L'intérêt sur les effets à court terme n'est pas compris dans les entrées relatives à l'intérêt; mais il est incorporé dans la colonne intitulée "Revenu social net avant déduction des charges de l'intérêt". Les déficits cumulatifs ne sont donnés que pour quatorze années; le déficit au 31 décembre 1922 se chiffrait à $234,951,901, et dans les rapports annuels des contributions du gouvernement pour combler les déficits des lignes de l'Est, depuis le 1er juillet 1927, et pour les déficits du réseau depuis le 1er janvier 1932, ont été portés au crédit. La Table 2 a été ici modifiée de manière à comprendre (1) tout le capital social, (2) les appropriations du gouvernement pour les lignes construites et achetées, (3) les avances tant à long terme qu'à court terme, (4) l'intérêt couru et impayé, et (5) la dette des chemins de fer entre les mains du public. En 1925, le capital social consistait en $165,627,739 du capital du réseau du chemin de fer du Grand-Tronc que, le 7 septembre 1921, la Commission d'arbitrage avait déclaré sans valeur, et que détient le gouvernement fédéral, et $100,000,600 du capital du Canadian Northern Railway acheté par le gouvernement fédéral. Il comprenait aussi une somme de $4,591,975 du capital des lignes constituantes, détenu par le public, dont $7,875 fut retiré au cours des quatorze années subséquentes. Le capital social, les approbations du gouvernement pour les chemins de fer du gouvernement canadien, ainsi que certains emprunts et avances constituent l'intérêt résiduel du gouvernement dans le réseau ferroviaire.

Les Comptes publics du Canada incluent dans la dette brute du Dominion, telle qu'arrêtée au 31 mars 1937, $57,895,693 d'emprunts consentis au réseau, comme valeurs actives, formées du compte ouvert et du compte de fournitures des C.G.C., $15,748,921, et une somme de $42,146,772 représentant les emprunts sur le compte de capital et pour le rachat d'obligations parvenues à échéance depuis le 1er janvier 1932; cette somme est déduite dans le calcul de la dette nette du Dominion, mais elle n'inclut pas comme dette du Dominion la dette des chemins de fer détenus par le public, et qui, au 31 décembre 1936, se chiffrait à $1,184,612,249. Cette dernière entrée est la seule qui puisse proprement être ajoutée à la dette du Dominion dans le calcul de la dette combinée du gouvernement et des chemins de fer. La dette des chemins de fer entre les mains du public et garantie par le gouvernement fédéral comprend $216,207,142 d'obligations perpétuelles (autrefois du Grand-Tronc) garanties quant à l'intérêt seulement.

L'intérêt couru et impayé sur les avances du gouvernement était calculé à des taux s'élevant entre 3½ et 6 pour cent par année, et n'était pas composé. L'intérêt sur les avances pour déficits des lignes de l'Est, depuis le 1er juillet 1927, et pour l'ensemble du réseau, depuis le 1er janvier 1932, ainsi que sur les appropriations pour le compte de capital des chemins de fer du gouvernement canadien, lesquels comprennent une partie du réseau du National-Canadien, n'est pas inclus. De même, les dépenses représentant l'achat de matériel et d'outillage sous l'autorité de la Loi sur la construction d'ouvrages publics supplémentaires, 1935, ne sont pas incluses. Les autres engagements de capitaux par le gouvernement dans ces chemins de fer sont sous forme de subsides de construction, et ont tous été accordés avant la fusion dans le réseau actuel, ou avant que les lignes eussent été achetées par le gouvernement, et quelques-uns ont été accordés à des lignes acquises par la suite par le Grand-Tronc ou le Canadian Northern avant que ces réseaux aient passé aux mains du gouvernement. Les octrois de terrain comprennent les octrois sous forme de boni au cours de la construction, et pour

l'établissement d'emprises, de terrains requis pour les stations, etc. Si l'on exclut les octrois accordés à la Grand Trunk Pacific Development Company pour sa cale sèche et son chantier de constructions navales de Prince-Rupert, les paiements de salaires comme mesures de soulagement du chômage en 1936, et les souscriptions d'émissions, les octrois s'établissent comme suit:

Subsides en espèces—

Pour le gouv. fédéral—(Subsides en espèces....	$49,261,220
(Prêt au Grand-Tronc..	15,142,633*
	64,403,853
Par les provinces.....	16,698,208
Par les municipalités.....	7,393,867
Grand total.....	88,495,928

Octrois de terrains—

	Acres
Par le Dominion.....	5,763,735
Par les provinces.....	1,815,141
Grand total.....	7,578,876

* Ce montant représente un emprunt sur lequel aucun intérêt n'a été acquitté depuis avant la Confédération et qui a été ajouté aux subsides par le Bureau fédéral de la Statistique.

Le gouvernement fédéral est aussi responsable indirectement de la dette des Northern Alberta Railways qui appartiennent conjointement au National-Canadien et au Pacifique-Canadien. La moitié de la dette de ce chemin de fer détenue par le public se chiffrait à $7,500,000 au 31 décembre 1935. Le Grand Trunk Western a aussi assumé certains passifs éventuels, dans certains cas, seul, et dans d'autres, de concert avec d'autres compagnies locataires, garantissant le paiement de l'intérêt et du principal des obligations du Detroit Toledo Shore Line, du Toledo Terminal et du Chicago and Western Indiana. On ne prévoit pas que ces obligations dussent devenir de véritables dettes. Le chemin de fer de la Baie-d'Hudson constitue également une dette directe du gouvernement fédéral et ce réseau est exploité par le National-Canadien pour le compte du gouvernement. Toutefois, il ne figure pas aux tables suivantes.

La Table 3 indique les montants perçus en espèces et provenant de la dette à longue échéance telle qu'indiquée à la Table 2, les emprunts à court terme du gouvernement fédéral et les appropriations pour déficits des lignes de l'Est, à compter du 1er juillet 1927, et pour le reste du réseau, à compter du 1er janvier 1932. Les emprunts provisoires consentis par le gouvernement au réseau et par le réseau au gouvernement sont exclus des colonnes (*a*), (*c*), et (*d*) et figurent à la colonne (*h*), en sorte que le total de la colonne (*i*) correspond au rapport annuel du réseau. Les entrées des colonnes (*h*) comprennent l'encaisse et toutes autres entrées d'équilibre, y compris les soldes de profits et pertes ressortissant au bilan général.

La Table 4 indique les capitaux immobilisés dans le chemin de fer et autres propriétés, de compagnies affiliées et dans leurs fonds d'amortissement, et les manques à gagner, ainsi que les charges de profits et pertes, tels qu'indiqués dans la Table 1. Les charges du fonds d'assurance, incluses avec le fonds d'amortissement dans les états antérieurs, constituent des charges d'exploitation et sont incorporées dans les manques à gagner. (Voir Note 3, Table 1.) Les charges de profits et pertes comprennent toutes les charges d'abandon de propriété, etc., tel qu'il est expliqué dans la note inframarginale et concernent, par conséquent, les capitaux engagés avant 1923 mais amortis au cours de ces quatorze années.

La Table 5 contient les principales statistiques d'exploitation des chemins de fer Nationaux au Canada et aux Etats-Unis, celles du Central Vermont figurant à cette date à compter du 1er janvier 1930, et non à compter du 1er février comme dans les autres tables. Les parcours moyens exploités ainsi que le nombre des

employés représentent des moyennes mensuelles. Le bordereau de paye global couvre tous les emplois et comprend le bordereau de paie imputable (1) aux dépenses d'exploitation comme main-d'œuvre, (2) les fournitures imputables au compte d'exploitation ou au compte de capital, comme partie du coût des matériaux, (3) les facilités conjointes pour les années 1923-1930. (Cette entrée est incluse dans les dépenses d'exploitation comme main-d'œuvre 1931-36), et (4) le compte de capital. Le bordereau de paye imputable aux dépenses d'exploitation comprend seulement la première des entrées susmentionnées et diffère à cet égard des chiffres correspondants du rapport de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien pour la même période. Le détail du bordereau de paye global pour 1936 s'établit comme suit:

Bordereau de paye imputable aux frais d'exploitation	$102,534,378
Fournitures, traverses, bois de charpente et combustible,	8,686,751
Capital et autres entrées	
Bordereau de paye global	$111,221,129

TABLEAU 1.—CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA(1)

Années	Recettes d'exploitation du chemin de fer(2)			Frais d'exploitation du chemin de fer(2)			Recettes nettes d'exploitation(2)		
	Lignes canadiennes	Lignes des Etats-Unis	Total	Lignes canadiennes	Lignes des Etats-Unis	Total	Lignes canadiennes	Lignes des Etats-Unis	Total
	$	$	$	$	$	$	$	$	$
1923	218,613,309	38,348,281	256,961,590	206,069,866	29,768,180	235,838,046	12,543,443	8,580,101	21,123,544
1924	205,232,981	34,363,689	239,596,670	192,738,522	28,883,527	221,622,049	12,494,459	5,480,162	17,974,621
1925	212,659,602	36,752,282	249,411,884	187,956,847	28,333,587	216,290,434	24,702,755	8,418,695	33,121,450
1926	230,342,249	40,639,974	270,982,223	194,029,900	29,531,362	223,561,262	36,312,349	11,108,612	47,420,961
1927	233,735,751	41,143,367	274,879,118	202,776,373	30,528,894	233,305,267	30,959,378	10,614,473	41,573,851
1928	260,418,924	44,172,344	304,591,268	217,780,174	31,951,522	249,731,696	42,638,750	12,220,822	54,859,752
1929	248,222,476	42,274,504	290,496,980	217,223,887	31,408,388	248,632,275	30,998,589	10,866,116	41,864,705
1930	213,446,581	36,922,417	250,368,998	196,502,058	31,785,965	228,288,023	16,944,523	5,136,452	22,080,975
1931	171,675,446	28,829,716	200,505,162	171,673,133	27,639,862	199,312,995	2,313	1,189,854	1,192,167
1932	139,948,317	21,155,277	161,103,594	134,300,983	20,907,178	155,208,161	5,647,334	248,099	5,895,433
1933	126,701,228	21,818,514	148,519,742	122,572,230	20,240,329	142,812,559	4,128,998	1,578,185	5,707,183
1934	140,824,361	24,078,141	164,902,502	130,296,563	21,639,516	151,935,079	10,527,798	2,438,625	12,966,423
1935	144,596,516	28,587,986	173,184,502	135,094,079	23,832,170	158,926,249	9,502,437	4,755,816	14,258,253
1936	154,178,174	32,432,315	186,610,489	145,081,184	26,396,506	171,477,690	9,096,990	6,035,809	15,132,799

Années	Recettes sociales avant déduction de l'intérêt	Intérêt sur la dette fondée			Manque à gagner net		Débits: profits et pertes	Déficits cumulatifs, y compris soldes de profits et pertes	
		Sur dette détenue par le public	Sur prêts du Gouvernement fédéral	Total	Y compris intérêt sur prêts du Gouvernement	A l'exclusion de l'intérêt sur prêts du Gouvernement		Y compris intérêt sur prêts du Gouvernement	A l'exclusion de l'intérêt sur prêts du Gouvernement
	$	$	$	$	$	$	$	$	$
1923	13,501,649	35,041,380	30,157,944	65,199,324	(3)51,697,675	(3)21,539,731	2,936,648	54,634,323	24,476,379
1924	14,772,328	38,361,704	31,271,043	69,632,747	54,860,419	23,589,376	Cr. 385,872	109,108,870	47,679,883
1925	30,443,852	40,438,235	31,450,382	71,888,617	41,444,765	9,994,383	206,505	150,760,140	57,880,771
1926	41,586,242	(4)39,197,233	32,090,454	71,287,678	29,701,445	Cr.2,389,009	Cr.6,502,004	173,959,581	48,989,758
1927	36,325,419	40,526,097	32,505,234	73,031,331	36,705,912	4,200,678	820,988	211,486,481	54,011,424
1928	44,449,780	41,810,880	32,507,337	74,318,217	29,868,437	Cr.2,638,900	3,446,391	244,801,309	54,818,915
1929	32,095,275	45,503,980	32,690,545	78,194,525	46,099,250	13,408,705	511,067	291,411,626	68,738,687
1930	15,730,227	51,316,121	32,693,876	84,009,997	68,279,770	35,585,894	5,453,922	365,145,318	109,778,503
1931	—5,282,650	55,587,145	32,643,624	88,230,769	93,512,419	60,869,795	5,762,261	464,420,998	176,410,559
1932	—4,041,640	56,965,279	35,525,540	92,490,819	96,532,459	61,006,919	4,802,615	565,756,072	242,220,093
1933	—3,552,286	56,465,427	36,034,141	92,499,568	96,051,854	60,017,713	1,600,103	663,408,029	303,837,909
1934	6,305,050	55,811,745	35,994,578	91,806,324	85,501,273	49,506,695	4,161,080	753,070,381	357,505,684
1935	4,590,610	53,468,792	35,949,677	89,418,469	84,827,859	48,878,182	30,453,831	868,352,071	436,837,697
1936	5,987,277	49,184,623	36,428,873	85,613,496	79,626,219	43,197,346	12,684,819	960,663,109	492,719,862

(1) Comprend le Central Vermont Railway, à compter du 1er février 1930.
(2) Recettes et dépenses, 1923-1927, ajustées de manière à inclure les lignes télégraphiques commerciales pour permettre la comparaison avec 1928-1935.
(3) Le manque à gagner net comprend des appropriations pour le fonds d'assurance au montant de $9,739,533.
(4) Intérêt, 4 p. 100, sur $34,927,098 d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique, abaissé à 2 p. 100 en vertu d'une entente.

TABLEAU 2.—CONSTITUTION DU CAPITAL DES CHEMINS DE

Années	CAPITAL SOCIAL			APPROPRIATIONS DU GOUVERNEMENT,			
	Détenu par le gouvernement fédéral	Détenu par le public	Total à payer A + B	Appropriations pour les chemins de fer du gouvernement canadien	Prêts et avances(1) Pour opérations de capital, déficits de caisse, etc.	Prêts et avances(1) Financement provisoire et prêts à court terme du gouvernement	Total E + F
	A	B	C	D	E	F	G
Aux dates de prise de possession par le gouvernement fédéral(3)	$	$	$	$404,272,030	$115,607,457	$	$115,607,457
1922	265,628,339	4,591,975	270,220,314	442,062,571	506,945,969		506,945,969
1923	265,628,339	4,591,975	270,220,314	447,643,526	571,406,082	6,464,398	577,870,480
1924	265,628,339	4,601,500	270,229,839	451,712,485	581,406,082	Cr. 21,008,124	560,397,958
1925	265,628,339	4,600,075	270,228,414	453,935,303	581,406,082	Cr. 8,720,547	572,685,535
1926	265,628,339	4,596,410	[2]270,224,749	437,412,033	601,406,082	Cr. 7,105,715	594,300,367
1927	265,628,339	4,594,410	270,222,749	436,416,387	[2]601,406,082	Cr. 5,867,733	595,538,349
1928	265,628,339	4,617,610	270,245,949	417,279,953	601,406,082	57,006,139	658,412,221
1929	265,628,339	4,594,910	270,223,249	417,150,141	601,406,082	44,869,600	646,275,682
1930	265,628,339	4,592,785	270,221,124	403,443,935	604,406,239	55,653,542	660,059,781
1931	265,628,339	4,592,625	270,220,964	405,209,240	604,406,239	35,008,251	639,414,490
1932	265,628,339	4,585,225	270,213,564	405,170,073	653,604,794	42,118,413	695,723,207
1933	265,628,339	4,585,225	270,213,564	404,378,682	661,832,895		661,832,895
1934	265,628,339	4,584,825	270,213,164	404,279,909	672,580,943		672,580,943
1935	265,628,339	4,584,225	270,212,564	405,062,275	679,873,935	74,726,975	754,600,910
1936	265,628,339	4,584,100	270,212,439	405,062,244	685,218,268	35,865,757	721,084,025
Augmentation 1922-1936		— 7,875	— 7,875	−37,000,327	178,272,299	35,865,757	214,138,056
Moins intérêt sur prêts du gouvernement							
Plus crédits des C.G.C.							

AUGMENTATIONS

1923				5,580,955	64,460,113	6,464,398	70,924,511
1924		9,525	9,525	4,068,959	10,000,000	−27,472,522	−17,472,522
1925		— 1,425	— 1,425	2,222,818		12,287,577	12,287,577
1926		— 3,665	— 3,665	−16,523,270	20,000,000	1,614,832	21,614,832
1927		— 2,000	— 2,000	— 995,646		1,237,982	1,237,982
1928		23,200	23,200	−19,136,434		62,873,872	62,873,872
1929		−22,700	−22,700	— 129,812		−12,136,539	−12,136,539
1930		— 2,125	— 2,125	−13,706,206	3,000,157	10,783,942	13,784,099
1931		— 160	— 160	1,765,305		−20,645,291	−20,645,291
1932		— 7,400	— 7,400	— 39,167	49,198,555	7,110,162	56,308,717
1933				— 791,391	8,228,101	−42,118,413	−33,890,312
1934		— 400	— 400	— 98,773	10,748,048		10,748,048
1935		— 600	— 600	782,366	7,292,992	74,726,975	82,019,967
1936		— 125	— 125	— 31	5,344,333	−38,861,218	−33,516,885
TOTAUX		— 7,875	— 7,875	−37,000,327	178,272,299	35,865,757	214,138,056
Moins intérêt sur prêts du gouvernement							
Plus crédits des C.G.C.				+42,760,459			
Additions nettes			— 7,875	5,760,132			214,138,056

(1) Les déficits des lignes de l'Est, à compter du 1er juillet 1927, et de tout le réseau, à compter du 1er janvier 1932, sont comblés par le gouvernement fédéral et ne figurent pas dans ce tableau. Voir le Tableau 3.

(2) Y compris $216,207,142 d'obligations à perpétuité garanties quant à l'intérêt seulement, ci-devant des obligations du Grand-Tronc.

(3) Montants à payer aux dates auxquelles les lignes constituantes ont passé aux mains du National-Canadien, savoir: Canadian Northern, 30 septembre 1917; Grand-Tronc-Pacifique, 9 mars 1919; Grand-Tronc, 21 mai 1920; Gouvernement Canadien, 31 mars 1919. (Date exacte du transfert: 20 novembre 1918).

FER NATIONAUX DU CANADA

PRÊTS, ETC.		OBLIGATIONS, ETC., DÉTENUES PAR LE PUBLIC					
		Garanties par					
Intérêt couru et impayé sur prêts du gouvernement fédéral	Total D + G + H	Gouvernement fédéral[2]	Gouvernements provinciaux	Non-garanties	Total J + K + L	Total I + M	Grand total C + N
H	I	J	K	L	M	N	O
$ 4,443,386	$ 524,322,873	$ 331,309,904	$ 93,412,807	$ 385,198,150	$ 809,920 861	$1,334,243,734	.....
69,328,803	1,018,337,343	447,872,904	93,574,380	263,055,860	804,503,144	1,822,840,487	$2,093,060,801
98,669,270	1,124,183,276	470,372,904	93,574,380	259,151,772	823,099,056	1,947,282,332	2,217,502,646
130,157,992	1,142,268,435	558,872,904	93,574,380	261,465,799	913,913,083	2,056,181,518	2,326,411,357
161,861,503	1,188,482,341	581,372,904	93,574,380	256,382,019	931,329,303	2,119,811,644	2,390,040,058
193,951,356	1,225,663,756	579,872,891	93,574,380	[6]252,032,973	925,480,244	2,151,144,000	2,421,368,749
[5]226,142,006	1,258,096,742	657,181,330	93,574,380	230,626,027	981,381,737	2,239,478,479	2,509,701,228
258,024,308	1,333,716,482	681,000,655	93,574,380	203,313,998	977,889,033	2,311,605,515	2,581,851,464
290,088,439	1,353,514,262	807,048,434	94,654,505	220,856,554	1,122,559,493	2,476,073,755	2,746,297,004
322,155,902	1,385,659,618	854,431,995	74,912,466	239,221,402	1,168,565,863	2,554,225,481	2,824,446,605
354,173,113	1,398,796,843	970,562,289	74,912,466	230,982,452	1,276,457,207	2,675,254,050	2,945,475,014
388,930,381	1,489,823,661	965,831,382	74,912,466	223,773,319	1,264,517,167	2,754,340,828	3,024,554,392
424,338,109	1,490,549,686	962,992,576	74,912,466	217,397,113	1,255,302,155	2,745,851,841	3,016,065,405
459,486,187	1,536,347,039	963,906,119	74,912,466	207,511,854	1,246,330,439	2,782,677,478	3,052,890,642
495,030,137	1,654,693,322	889,741,774	74,912,466	190,124,761	1,154,779,001	2,809,472,323	3,079,684,887
530,832,598	1,656,978,867	937,620,214	73,777,953	173,214,082	1,184,612,249	2,841,591,116	3,111,803,555
461,503,795	638,641,524	489,747,310	−19,796,427	−89,841,778	380,109,105	1,018,750,629	1,018,742,754
.....	461,503,795	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	42,760,459	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	219,898,188	.....	.....	.....	.....	600,007,293	599,999,418
DURANT L'ANNÉE							
+29,340,467	105,845,933	22,500,000	.....	− 3,904,088	18,595,912	124,441,845	124,441,845
+31,488,722	18,085,159	88,500,000	.....	2,314,027	90,814,027	108,899,186	108,908,711
+31,703,511	46,213,906	22,500,000	.....	− 5,083,780	17,416,220	63,630,126	63,628,701
+32,089,853	37,181,415	− 1,500,013	.....	− 4,349,046	− 5,849,059	31,332,356	31,328,691
+32,190,650	32,432,986	77,308,439	.....	−21,406,946	55,901,493	88,334,479	88,332,479
+31,882,302	75,619,740	23,819,325	.....	−27,312,029	− 3,492,704	72,127,036	72,150,236
+32,064,131	19,797,780	126,047,779	1,080,125	17,542,556	144,670,460	164,468,240	164,445,540
+32,067,463	32,145,356	47,383,561	−19,742,039	18,364,848	46,006,370	78,151,726	78,149,601
+32,017,211	13,137,225	116,130,294	.....	− 8,238,950	107,891,344	121,028,569	121,028,409
+34,757,268	91,026,818	− 4,730,907	.....	− 7,209,133	−11,940,040	79,086,778	79,079,378
+35,407,728	726,025	− 2,838,806	.....	− 6,376,206	− 9,215,012	− 8,488,987	− 8,488,987
+35,148,078	45,797,353	913,543	.....	− 9,885,259	− 8,971,716	36,825,637	36,825,237
+35,543,950	118,346,283	74,164,345	.....	−17,387,093	−91,551,438	26,794,845	26,794,245
+35,802,461	2,285,545	47,878,440	− 1,134,513	−16,910,579	29,833,248	32,118,793	32,118,668
+461,503,795	638,641,524	489,747,310	−19,796,427	−89,841,778	380,109,105	1,018,750,629	1,018,742,754
.....	461,503,795	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	+42,760,459	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	219,898,188	.....	.....	.....	380,109,105	600,007,293	599,999,418

(4) Crédits pour propriétés transportées à d'autres ministères du Gouvernement, etc.—

1926—Chemin de fer de la Baie-d'Hudson	$ 15,245,889
1928—1933 et 1938—Commission du port de Halifax	11,987,974
1928 et 1935—Commission du port de St. John	643,843
1929 et 1930—Ajustement relatif au port de Québec	933,564
1934—Aiguillage de marine, Québec, au ministère de la Marine	796,002
Divers	13,153,187
	$ 42,760,459

(5) Les prêts consentis par le gouvernement à des lignes autres que celles du Gouvernement canadien, comprenant aujourd'hui les lignes de l'Est, ont cessé de porter intérêt le 1er juillet 1927. Au 30 juin, ils s'établissaient comme suit: Capital $2,565,605; Déficits: $8,835,176; Total, $11,400,781.

(6) Le Central Vermont, inclus dans le rapport annuel, est ici omis.

TABLEAU 3.—CAPITAL ENCAISSÉ

Années	Dette à long terme			Effets à court terme (Gouvernement fédéral [5])	Contributions du gouvernement fédéral pour déficits de caisse		Escompte de la dette fondée amortie au moyen des recettes et des comptes de profits et pertes	Augmentation ou diminution (—) du capital de roulement et autres comptes du bilan [5]	Total
	Augmentation nette de la valeur au pair [1] [5]	Dépense d'émission et escompte	Capital net en caisse		Lignes de l'Est	National-Canadien			
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)
Encaisse au 1er janvier 1923									$ 20,790,857
1923	$ 84,629,995	$ 484,944	$ 84,145,051	$ 10,000,000			$ 132,487	$ 1,555,536	95,833,074
1924	101,266,203	3,372,802	97,893,401	−10,000,000			352,182	−18,920,866	69,324,717
1925	17,330,675	856,847	16,473,828				631,227	25,127,772	42,232,827
1926	14,158,168		14,158,168				574,099	494,219	15,226,486
1927	55,965,211	2,613,502	53,351,709		[6]2,116,936		553,183	− 1,369,435	54,653,393
1928	− 3,327,461	1,561,043	− 4,888,504	43,500,000	[6]4,200,357		566,639	26,398,449	69,776,941
1929	144,783,460	4,175,147	140,608,313	1,392,600	[6]4,762,217		1,087,079	[3]−26,479,555	121,307,654
1930	50,680,731	2,515,269	48,165,462	10,823,942	[6]6,476,667		658,695	[4]10,686,487	76,811,253
1931	109,656,649	4,260,295	105,396,354	−20,645,921	8,712,762		894,482	6,387,116	100,745,423
1932	37,219,349		37,219,349	−35,008,251	6,635,845	[2]53,422,662	913,404	− 405,640	62,777,369
1933	− 986,911		− 986,911		6,691,569	52,263,819	914,811	10,012,670	68,895,958
1934	1,846,332	257,852	1,588,480		5,818,076	42,589,825	847,117	2,600,892	53,444,390
1935	−84,258,446	3,702,940	−87,961,386	74,726,975	5,625,707	41,795,757	1,108,096	42,528,808	77,823,957
1936	35,177,581	1,929,852	33,247,729	−38,861,218	5,854,073	37,449,321	6,533,840	− 3,044,065	41,179,680
Total	564,141,536	25,730,493	538,411,043	35,865,757	56,895,209	227,521,384	15,767,341	75,572,388	970,823,979

(1) Intérêt sur les prêts du Gouvernement non compris.
(2) Paiement du déficit de 1932 différé jusqu'en 1933.
(3) Augmentation de $25,415,169 des dépôts spéciaux.
(4) Diminution de $41,175,428 des dépôts spéciaux.
(5) Emprunts provisoires et prêts entre lignes non-inclus dans les colonnes (a) et (d) et inclus dans la colonne (h). Les "Autres comptes du bilan" comprennent les soldes de profits et pertes.
(6) Revisé de manière à exclure les paiements de pensions aux employés des C.G.C.

TABLEAU 4.—CAPITAL DÉBOURSÉ

Années	Immobilisations			Perte nette du réseau, intérêt sur les prêts du gouvernement non-compris		Total
	Outillages fixes des propriétés du chemin de fer, hôtels et propriétés exploitées séparément	Compagnies affiliées	Fonds d'amortissement	Manque à gagner (Voir	Charges de profits et pertes note (7)	
	(j)	(k)	(l)	(m)	(n)	(o)
	$	$	$	$	$	$
1923	54,964,673	1,815,640	7,007,397	21,539,731	2,936,648	88,264,089
1924	41,814,466	2,473,155	Cr. 3,361,636	23,589,376	Cr. 385,872	64,129,489
1925	18,949,524	6,271,577	1,098,426	9,994,383	206,505	36,520,415
1926	24,462,539	1,658,228	3,039,196	Cr. 2,389,009	Cr. 6,502,004 (8)	20,268,950
1927	46,096,935	4,128,619	1,192,647	4,200,678	820,988	56,439,867
1928	44,034,153	13,026,571	3,158,122	Cr. 2,638,900	3,446,391	61,026,337
1929	88,499,908	Cr. 6,135,117	297,988	13,408,705	511,067	96,582,551
1930	66,560,355	12,066,022	2,072,350	35,585,894	5,453,922	121,738,543
1931	34,287,067	1,371,140	574,253	60,869,795	5,762,261	102,864,516
1932	799,159	950,736	142,893	61,006,919	4,802,615	67,702,322
1933	952,996	2,833,998	1,834,702	60,017,713	1,600,103	67,239,512
1934	Cr. 1,015,889	Cr. 326,107	2,174,172	49,506,695	4,161,080	54,499,951
1935	687,087	30,789	Cr. 11,938,698	48,878,182	30,453,831	68,111,191
1936	6,939,581	58,330	Cr. 11,417,613	43,197,347	12,684,818	51,462,463
Total	428,032,554	40,223,581	Cr. 4,125,801	426,767,509	65,952,353	956,850,196
Encaisse au 31 décembre 1936						13,973,783
						970,823,979

(7) Comprend les charges pour l'abandon de propriétés, outillages désuets et dépréciation de la valeur des terrains, etc., non requises en espèces et ses chiffrent à $72,520,298, incluses dans la colonne (h).

(8) Comprend crédit de $8,138,492.36 provenant de l'annulation de l'intérêt, 4%, sur obligations du G.-T.-P. dont le crédit de $5,348,152.13 se rapporte à la période antérieure à 1923.

TABLEAU 5.—CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Statistiques d'exploitation

Années	Moyenne en milles du parcours exploité	Transport marchandises rémunérateur (milliers)	Recettes tonnes-milles (millions)	Voyageurs transportés (milliers)	Voyageurs-milles (millions)	Recettes transport-marchandises (milliers)	Recettes-voyageurs (milliers)	Recettes-trains de voyageurs (milliers)	Recettes globales d'exploitation (milliers)	Frais globaux d'exploitation (milliers)	Trains de marchandises-milles (milliers)
		Tonnes				$	$	$	$	$	
1923	21,805	57,248	18,615	23,684	1,447	185,241	39,285	59,595	256,962	235,838	36,939
1924	21,866	52,499	16,990	22,708	1,372	171,045	37,234	57,400	239,597	221,622	32,749
1925	21,936	54,999	18,027	21,675	1,380	180,483	36,618	57,782	249,412	216,290	33,181
1926	22,066	60,846	19,243	21,580	1,438	200,004	38,099	58,843	270,982	223,561	35.217
1927	22,193	61,997	19,465	20,554	1,483	202,107	38,576	59,901	274,879	233,305	36,450
1928	22,277	69,155	22,588	19,697	1,514	228,461	39,147	61,687	304,591	249,732	38,949
1929	22,628	65,213	19,375	19,251	1,401	214,636	37,132	60,084	290,497	248,632	35,913
1930	23,660	54,563	16,910	17,554	1,214	183,568	32,901	53,252	250,968	228,802	31,479
1931	23,769	41,708	14,610	13,196	866	148,952	23,200	40,540	200,505	199,313	27,178
1932	23,773	34,377	12,818	10,364	686	120,715	17,259	31,651	161,104	155,208	34,441
1933	24,743	31,368	11,550	9,435	665	112,319	15,032	27,879	148,520	142,813	22,275
1934	23,676	36,966	12,950	10,080	723	126,118	16,331	29,725	164,903	151,936	24,766
1935	23,652	38,808	13,509	9,721	770	133,745	16,645	30,225	173,185	158,926	25,586
1936	23,554	43,451	14,814	10,099	831	145,488	17,022	31,026	186,610	171,478	28,313

Années	Trains[2] de voyageurs, milles[3])	Moyennes par mille de parcours exploité				Moyennes par mille de train de marchandises		Moyenne par mille de train de voyageurs		Moyenne de tonnage par mille de wagon complet	Distance moyenne de transport marchandises rémunérateur en milles
		Recettes tonnes-milles	Voyageurs-milles	Recettes d'exploitation	Frais d'exploitation	Recettes tonnes-milles	Recettes transport-marchandises	Voyageurs	Recettes-trains de voyageurs		
	(Milliers)			$	$		$		$		
1923	23,914	853,703	66,350	11,784	10,816	502	5·01	60·50	2·49	25·59	325·2
1924	24,145	774,372	62,761	10,958	10,135	517	5·22	56·84	2·38	24·85	322·5
1925	24,619	818,150	62,908	11,370	9,860	541	5·44	56·05	2·31	24·75	327·8
1926	24,915	868,315	65,140	12,279	10,130	544	5·68	57·70	2·36	24·55	316·3

1927	25,929	872,402	66,827	12,386	10,513	531	5·54	57·20	2·31	24·67	314·0
1928	26,900	1,008,634	67,974	13,673	11,210	577	5·87	56·29	2·29	25·20	326·6
1929	27,104	851,279	61,920	12,838	10,938	536	5·98	51·69	2·22	23·89	297·1
1930	27,664	711,187	51,342	10,612	9,674	534	5·83	43·89	1·93	23·78	309·9
1931	24,631	611,609	36,428	8,436	8,385	535	5·48	35·15	1·65	24·13	350·3
1932	19,890	537,138	28,862	6,777	6,529	522	4·94	34·50	1·59	24·97	372·9
1933	18,536	484,397	28,007	6,255	6,015	516	5·04	35·87	1·50	24·34	368·2
1934	18,402	544,722	30,540	6,965	6,417	521	5·09	39·29	1·62	24·32	350·3
1935	18,639	568,318	32,557	7,322	6,719	525	5·23	41·31	1·62	23·99	348·1
1936	18,174	628,293	35,292	7,923	7,280	523	5·14	45·74	1·66	24·11	340·9

Années	Parcours moyen des voyageurs	Recettes moyennes				Nombre d'employés	Bordereau de paye global	Bordereau de paye imputé aux frais d'exploitation	Rapport du bordereau de paye d'exploitation avec les recettes	Rapport des frais d'exploitation avec les recettes
		Par tonne de fret	Par voyageur	Par tonne-mille	Par voyageur-mille					
	(Milles)	$	$	Cents	Cents		(Milliers)	(Milliers)	p. 100	p. 100
1923	61·1	3·24	1·66	·995	2·715	107,007	153,884	137,457	53·49	91·78
1924	60·4	3·26	1·64	1·010	2·713	101,489	145,622	129,423	54·02	92·50
1925	63·7	3·28	1·69	1·001	2·654	92,382	143,963	129,790	52·04	86·72
1926	66·6	3·29	1·77	1·039	2·650	102,890	151,945	135,225	49·90	82·50
1927	72·2	3·26	1·88	1·038	2·601	103,540	159,250	140,457	51·10	84·88
1928	76·9	3·30	1·99	1·011	2·585	107,602	168,728	149,790	49·18	81·99
1929	72·8	3·29	1·93	1·108	2·650	109,096	173,079	151,494	52·15	85·59
1930	69·2	3·36	1·87	1·086	2·710	101,046	159,981	143,348	57·12	91·17
1931	65·6	3·57	1·76	1·020	2·679	91,416	139,785	126,951	63·32	99·41
1932	66·2	3·51	1·67	·942	2·515	76,616	106,912	99,693	61·88	96·34
1933	70·5	3·58	1·59	·972	2·261	70,625	95,632	89,631	60·35	96·16
1934	71·7	3·41	1·62	·974	2·259	74,774	98,408	91,987	55·78	92·14
1935	79·2	3·45	1·71	·990	2·162	75,053	104,862	96,815	55·90	91·77
1936	82·3	3·35	1·69	·982	2·048	78,836	111,221	102,534	54·94	91·89

(1) Transport-marchandises rémunérateur et non-rémunérateur.
(2) Comprend certaines parties de trains-milles mixtes.
(3) Comprend unité de wagons-milles.

PIÈCE N° 26

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE

SECTION DES TRANSPORTS ET UTILITÉS PUBLIQUES, OTTAWA

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN, RECETTES, DÉPENSES, ETC., 1923-1936

Les statistiques de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, y compris ses lignes affermées de chemins de fer à vapeur, pour les quatorze années de 1923 à 1936, sont présentées dans le présent rapport sur une base qui permet de les comparer avec les rapports consolidés, y compris toutes ces lignes affermées, et dressés depuis 1932. Auparavant, il était difficile d'établir un rapport consolidé en se basant sur les données publiées sans répéter certains faits, parce que des rapports séparés étaient présentés pour plusieurs des chemins de fer qui étaient exploités séparément. Les dates, à compter desquelles chacune de ces lignes affermées a été incorporée dans les rapports de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, sont indiqués dans une note inframarginale de la Table 2. D'autres lignes furent affermées au cours de cette période, dont les compagnies Lacombe & North Western et Algoma Eastern Railway, et les statistiques de leur exploitation sont ici comprises, à compter du 1er mars 1928 et du 1er juillet 1931, respectivement.

La Table 1 indique le capital de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, en circulation au 31 décembre de chaque année, de 1922 à 1936. Le parcours en milles exploité par le Pacifique-Canadien au 31 décembre 1936 s'élevait à 17,222.8 milles de lignes, dont 7,164.3 milles étaient exploités sur une base contractuelle ou de location. Pour ce dernier parcours, le loyer est payable à des tiers à l'égard de compagnies possédant 3,588.9 milles de lignes, soit 21 p. 100 du parcours entier en milles. Dans certains cas, le loyer annuel représente l'intérêt sur les obligations ou les dividendes sur les actions en cours, à l'exclusion des holdings du Pacifique-Canadien; dans d'autres cas, il constitue un montant fixe, et dans d'autres, enfin, il forme un pourcentage des recettes brutes ou nettes, ou il représente les deux à la fois. Les tables qu'on trouvera ci-après sont partagées en trois groupes:

A—Dans les cas suivants, le loyer payé pour les propriétés ferroviaires affermées représente un montant égal à l'intérêt sur les valeurs ou sur les dividendes du capital social des compagnies locatrices. Le principal de ces valeurs et la valeur au pair de ce capital social en cours, y compris celui qui est chargé dans le fonds d'assurance de la compagnie, est indiqué en sus de certains détails quant au parcours et au loyer.

Noms des Compagnies locatrices	Parcours en milles au 31 décembre 1936	Valeur au pair ou principal	Loyer en 1936
		$ c.	$ c.
Alberta Railway & Irrigation Co	161·0	26,600 00	1,643 42
Algoma Eastern Railway Co	55·9	2,226,500 00	111,325 00
Atlantic & North West Railway Co	341·1	6,326,666 67	322,563 50
Calgary and Edmonton Railway Co	623·3	5,458,940 00	218,357 60
Dominion Atlantic Railway Co	256·2	3,649,999 99	146,000 00
Joliette & Brandon Railway Co	11·1	125,000 00	5,000 00
Lacombe & North Western Railway Co	112·5	273,700 00	13,685 00
Lake Champlain & St. Lawrence Jct. Rly. Co	60·6	378,000 00	15,120 00
New Brunswick Railway Co	405·2	8,052,060 60	322,082 42
New Brunswick & Canada Railroad Co. (Leased to New Brunswick Railway Co.) (Loué à la New-Brunswick Railway Co.)		399,066 67	13,967 32
Ontario & Quebec Railway Co	680·2	21,497,591 28	1,094,829 56
Quebec Central Railway Co	295·4	13,021,676 73	582,374 42
St. Lawrence & Ottawa Railway Co	56·0	973,333 33	38,933 34
Toronto, Grey & Bruce Railway Co	171·4	3,499,133 33	139,965 34
	3,229·9	65,908,268 60	3,025,846 92

B—Dans les cas suivants le loyer payé sur les propriétés ferroviaires affermées représente un montant fixe.

Noms des compagnies locatrices	Parcours en milles au 31 décembre 1936	Loyer en 1936
		$ c.
Chemins de fer du Gouvernement canadien	31·7	22,500 00
Carleton City of St. John Branch Railroad Co	3·5	1 00
Connecticut & Passumsic Rivers Railroad	69·0	246,000 00
Houlton Branch Railroad Co	3·1	1,680 00
Massawippi Valley Railway Co	36·1	52,380 00
Newport & Richford Railroad Co	21·5	18,000 00
New Brunswick & Canada Railroad Co. (Leased to New Brunswick Ry. Co.) (Loué à la New Brunswick Railway Co.)		35,100 00
St. John Bridge & Railway Extension Co	1·6	17,356 00
*St. Stephen & Milltown Railway Co		2,050 00
Toronto, Hamilton and Buffalo Railway	1·5	8,717 41
	168·0	403,784 41

* 4·6 milles de voies industrielles.

C—Dans les cas suivants, le loyer payé est basé sur les recettes brutes ou nettes.

—	Parcours en milles au 31 décembre 1936	Loyer en 1936
		$ c.
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co	31·1	52,482 05
Glengarry & Stormont Railway Co	27·6	41,250 00
Guelph Junction Railway Co	14·9	26,440 57
Lindsay, Bobcaygeon & Pontypool Railway Co	17·6	20,000 00
New Brunswick Coal and Railway	59·2	.....
Southampton Railway Co	12·6	735 06
Tobique Railway Co., Ltd	28·0	5,378 80
	191·0	146,086 48

SOMMAIRE

Sections	Parcours en milles	Loyer $ c.
A	3,229·9	3,025,846 92
B	168·0	403,784 41
C	191·0	146,086 48
	3,588·9	3,575,717 81

Il y aurait lieu, dans l'établissement de la capitalisation globale du réseau, d'ajouter au total indiqué à la Table 1, le capital en circulation du groupe A et un estimé du capital des groupes B et C basé sur le loyer annuel; les fluctuations dans le groupe C, attribuables à des recettes, formeraient un faible pourcentage du total.

Subsides en espèces.—Les subsides reçus par le Pacifique-Canadien et ses lignes subsidiaires, de la part du gouvernement fédéral, des provinces et des municipalités, sont indiqués dans la Table qui suit. Il n'est pas assumé que le Pacifique-Canadien a reçu l'aide accordée aux lignes qu'il a affermées ou acquises. Dans certains cas, ces lignes furent louées ou acquises plusieurs années après que l'aire en question eut été accordée, et il n'existait aucun rapport entre elles, bien que dans d'autres, la construction de la ligne ait été financée par le Pacifique-Canadien; dans ces cas, le chemin de fer concerné forme à peu près partie du réseau, bien que juridiquement, il constitue une entité distincte. De même, la valeur des octrois en terrains accordés aux chemins de fer n'a pas été établie.

AIDE ACCORDÉE AU PACIFIQUE-CANADIEN, AU 31 DÉC. 1936

SUBSIDES EN ESPÈCES

—	Gouvernement fédéral	Gouvernements provinciaux	Municipalités	Total
	$	$	$	$
Pacifique Canadien	31,632,280	409,657	464,761	32,506,698
Pour terrains rachetés	10,189,521	.....	.....	10,189,521
Valeur au livre des lignes construites par le Gouvernement fédéral et transférés au Pacifique-Canadien(1)	37,791,435	.....	.....	37,791,435
Lignes acquises	3,249,702	3,561,577	25,000	6,836,279
Lignes acquises présentement affermées	8,440,010	5,937,142	2,502,150	16,879,302
Lignes affermées (Groupe A, page 1)(2)	7,700,454	4,229,570	1,545,246	13,475,270
Lignes affermées (Groupe B, page 2)	20,224	18,920	.....	39,144
Lignes affermées (Groupe C, page 2)	937,058	346,500	73,000	1,356,558
Total	99,960,684	14,503,366	4,610,157	119,074,207

OCTROIS DE TERRAINS

—	Acres	Acres	Acres	Acres
Pacifique-Canadien	19,861,357·33	3,765·47	.....	19,865,122·80
Lignes acquises présentement affermées	.....	337,440·00	.....	337,440·00
Lignes affermées (Groupe A, page 1)	3,320,446·19	7,845,368·07	.....	11,165,814·26
Lignes acquises	2,927,184·86	2,648,137·00	.....	5,575,321·86
Total	26,108,988·38	10,834,710·54	.....	36,943,698·92

(1) Valeur au livre du Gouvernement fédéral au moment du transfert, y compris les frais d'arpentage, etc.

(2) Y compris un subside de $5,182, accordé par le Gouvernement provincial à la St. John Bridge and Railway Extension.

Le Pacifique-Canadien détient tout le capital-actions et la majeure partie de la dette fondée de cette ligne.

—	Taux d'intérêt	Montant en cours au 31 décembre 1936
	Pour cent	$
Algoma Eastern Railway Co	5	2,226,500
Calgary and Edmonton Railway Co	4	5,458,940
Joliette and Brandon Railway Co	4	125,000
Lacombe and North Western Railway Co	5	273,700
Quebec Central Railway Co	3½	1,644,933
Quebec Central Railway Co	5	1,644,933
		11,374,006

Le Pacifique-Canadien a garanti le principal et les obligations en cours suivantes de compagnies propriétaires de lignes affermées et exploitées, et dont le loyer comprend l'intérêt sur ces obligations.

—	Taux d'intérêt	Principal en cours au 31 décembre 1936
	Pour cent	$
Aroostook Valley Railroad Co	4½	(1) 455,832
Aroostook Valley Railroad Co	5½	280,500
Lord Nelson Hotel Company	4	600,000
Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Railway Co	4	56,863,000
Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Railway Co	5	8,136,000
Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Railway Co	4	3,500,000
Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Railway Co	5½	(2) 24,066,000

(1) Y compris $166,067 dans le fonds d'amortissement. (2) Y compris $12,500,000 affectés à titre de garantie collatérale d'effets de commerce.

En plus de ce qui précède, le Pacifique-Canadien est tenu conjointement et dans la même mesure que le National-Canadien d'indemniser la province d'Alberta pour son engagement découlant de sa garantie du principal et de l'intérêt d'un montant de $9,420,000 d'obligations assumées par la Northern Alberta Railways Company, et de payer, le 1er juin 1939, le versement final de $5,580,000 sur le prix d'achat. Ainsi, le passif éventuel du Pacifique-Canadien à l'égard du principal de ces obligations se chiffre à $7,500,000. L'intérêt sur les $15,000,000 d'obligations dont il vient d'être question, forme partie des charges fixes de la Northern Alberta Railways Company, et la moitié du manque à gagner de cette compagnie est incluse dans le compte de recettes du Pacifique-Canadien. Le Pacifique-Canadien, le Michigan Central, New York Central et le Canada Southern sont tenus conjointement et solidairement de compenser la Toronto, Hamilton & Buffalo Railway Company de tout intérêt qu'il lui est impossible d'acquitter à l'égard de ces obligations hypothécaires consolidées, 4½ p. 100, au montant de $2,000,000, dont le principal de $128,000 est gardé dans le trésor de la compagnie émettrice. Le Pacifique-Canadien garantit également le paiement aux fiduciaires d'un loyer suffisant pour acquitter l'intérêt et racheter le principal de $719,000 d'obligations de première hypothèque, 5 p. 100, de la South Shore Dock Company venant à échéance par séries en 1945, et il est conjointement et solidairement responsable avec James Playfair du principal et de l'intérêt de l'emprunt de construction, 5 p. 100, dû par la Midland Simcoe Elevator Company, Limited, au montant de $550,000.

La Table 2 indique les résultats d'exploitation du réseau pour les quatorze années de 1923 à 1936, ajusté, comme l'explique la note inframarginale (2), de façon à se comparer complètement aux données compilées pour le "Rapport Duff" et y contenues, lesquelles placent les comptes du Pacifique-Canadien et du National-Canadien sur des bases aussi semblables que possible. En conséquence, les recettes et les frais d'exploitation ne concordent pas avec ces comptes tels qu'ils apparaissent dans les rapports annuels, mais la présente statistique permet d'établir des comparaisons directes entre les deux grands réseaux ferroviaires du Canada.

La Table 3 indique, année par année, les recettes provenant de l'émission de valeurs et les recettes nettes d'exploitation.

La Table 4 indique l'affectation des deniers encaissés, telle qu'indiquée par la Table 3. La différence entre ces tables et la Table 3 du rapport du National-Canadien vient du fait qu'ici "le changement net dans le capital de roulement —autres comptes du bilan" est inclus dans la Table 4 au lieu de la Table 3. Il importe peu que ces entrées soient traitées comme recettes ou dépenses puisque seuls les changements nets sont indiqués.

La Table 5 indique les principales statistiques d'exploitation du réseau. Les chiffres du bordereau de paye consolidé pour 1923-24-25 n'étaient pas disponibles; mais toutes les autres données sont établies sur une base de comparaison et peuvent, en général, se comparer avec les chiffres correspondants des chemins de fer Nationaux du Canada. L'entrée concernant les employés comprend les employés de chemin de fer ainsi que les employés des messageries, dépêches de presse et lignes télégraphiques commerciales, mais elles ne comprennent pas ceux des hôtels et des exploitations extérieures, bien que les chiffres du bordereau de paye global s'appliquent à ces employés. Le bordereau de paye imputé aux frais d'exploitation ne comprend pas le bordereau de paye imputé au capital, mais il comprend le bordereau de paye global du service des fournitures. A ce dernier égard, il diffère des chiffres indiqués dans le rapport du National-Canadien.

TABLEAU 1.—COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

OBLIGATIONS EN COURS

31 décembre	Capital social		Obligations perpétuelles, 4%, consolidées	Obligations, billets et certificats d'effets de commerce	Total
	Ordinaires	Privilégiées 4% non-cumulatives			
	$	$	$	$	$
1922	260,000,000	80,681,921	(2) 248,229,866	70,320,000	659,231,787
1923	260,000,000	93,335,254	254,244,882	16,380,000	623,960,136
1924	260,000,000	100,148,588	264,244,882	56,440,000	680,833,470
1925	260,000,000	100,148,588	264,244,882	54,500,000	678,893,470
1926	260,000,000	100,148,588	264,244,882	81,924,600	706,318,070
1927	(1)294,002,549	100,148,588	264,244,882	77,604,600	736,000,619
1928	(1)299,353,166	105,015,255	276,544,882	72,978,100	753,891,403
1929	(1)333,061,716	117,181,921	276,544,882	129,235,700	856,024,219
1930	335,000,000	129,348,588	291,411,549	166,217,900	921,978,037
1931	335,000,000	137,256,921	291,411,549	187,849,400	951,517,870
1932	335,000,000	137,256,921	291,411,549	202,535,800	966,204,270
1933	335,000,000	137,256,921	291,411,549	226,450,200	990,118,670
1934	335,000,000	137,256,921	291,411,549	210,381,700	974,050,170
1935	335,000,000	137,256,921	291,411,549	207,980,700	971,649,170
1936	335,000,000	137,256,921	291,411,549	(3)215,735,400	979,403,870

(1) Comprend paiements affectés à la souscription de nouvelles obligations ordinaires.
(2) Ne comprend pas principal de $5,000,000 gardé dans le trésor, au 31 décembre 1922, et subséquemment vendu.
(3) N'indique pas un dépôt de $9,290,145 de valeurs, au 31 décembre 1936, entre les mains du fidéicommis du fonds fiduciaire, 5 p. 100 d'achat du matériel.

TABLEAU 2.—COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN(1)

Années	Recettes d'exploitation	Frais d'exploitation	Recettes nettes d'exploitation	Recettes nettes avant paiement du loyer des lignes affermées et de l'intérêt sur la dette fondée	Loyer des lignes affermées	Intérêt sur la dette fondée
	$	$	$	$	$	$
1923	212,218,432	171,902,618	40,315,814	48,730,232	3,335,775	10,950,933
1924	197,546,323	159,056,000	38,490,323	46,757,007	3,378,820	11,502,733
1925	201,176,745	155,492,589	45,684,156	51,121,534	3,288,925	11,912,414
1926	217,359,680	164,743,336	52,616,344	56,121,365	3,451,192	12,321,890
1927	221,420,916	173,817,410	47,603 506	51 679 464	3,671,323	13,107,790
1928	251,567,043	189,602,528	61,964,515	65,497,551	3,633,256	13,007,722
1929	233,339,514	180,404.670	52,934,844	59,221,792	3,648,512	13,800,618
1930	196,211,626	153,750,665	42,460,961	56,082,721	3,615,713	16,769,154
1931	154,963,411	124,448,912	30,514,499	33,899,285	3,632,159	18,765,517
1932	*130,450,800	105,554,579	*24.896,221	23,417,211	3,680,404	20,160,922
1933	*120,430,958	94,870,706	*25,560,252	25,878,276	3,676,150	20,944,965
1934	*131,947,017	101,275,080	*30,671,937	31,235,317	3,625,070	21,140,456
1935	*135,208,669	107,775,586	*27,433,083	26,833,726	3,574,850	20,426,792
1936	143,990,223	115,239,930	28,750,293	29,512,298	3,575,718	19,907,396

—	Recettes nettes avant dividendes	Dividendes		Crédits et débits de profits et pertes	Changement net du solde de profits et pertes	Profits et pertes
		Privilégiés	Ordinaires			
	$	$	$	$	$	$
						[4]141,650,341
1923	34,443,524	3,675,010	26,000,000	.....	4,788,514	146,418,855
1924	31,875,454	3,993,341	26,000,000	— 300,000	1,582,113	148,000,968
1925	35,920,195	4,005,944	26,000,000	— 300,000	5,614,251	153,615,219
1926	40,348,283	4,005,944	26,000.000	124,818	10,467,157	164,082,376
1927	34,900,351	4,005,944	26,000.000	— 304,019	4,590,388	167,672,764
1928	48,856,573	4,067,547	29,353,633	— 476,065	14,959,328	183,632,092
1929	41,772,662	4,674,790	30,750,000	— 683,186	5,664,686	189,296,778
1930	35,697,854	5,005,624	33,242,907	390,345	— 2,941,022	186,355,756
1931	11,501,609	5,410,697	16,750,000	— 107,730	— 10,766,818	175,588,938
1932	— 424,115	2,745,139	.....	— [5]5,349,989	— 8,519,243	167,069,695
1933	1,257,161	.....	.....	— [6]16,333,176	— 15,076,015	151,993,680
1934	6,469,791	.....	.....	— [7]12,550,750	— 6,080,959	145,912,721
1935	[8]2,832,084	.....	.....	— [9]9,240,117	— 6,408,033	139,504,688
1936	[10]6,029,184	.....	.....	— [11]7,001,169	— 971,985	138,532,703

* Revisé.

(1) Les états parus des recettes, dépenses d'exploitation, etc., pour le Pacifique-Canadien, comprennent, depuis le 1er janvier 1932, les chemins de fer Dominion Atlantic, l'Esquimalt and Nanaimo, Montreal and Atlantic et le Québec Central; depuis le 1er juillet 1931, les chemins de fer Fredericton and Grand Lake Coal and Railway et New Brunswick Coal and Railway, et depuis le 1er janvier 1931, les chemins de fer Kettle Valley. Les chiffres pour toutes les époques antérieures aux dates citées ont été indiqués de nouveau pour fins d'uniformité, et de manière à inclure les compagnies subsidiaires qui étaient autrefois exploités séparément.

(2) Comprend les recettes brutes des lignes télégraphiques commerciales, dépêches de presse et messageries; ne comprend pas les commissions sur le trafic océanique.

(3) Comprend le total des déboursés pour pensions; ne comprend pas les frais du trafic océanique.

(4) Ce chiffre a été établi comme suit: Excédent de recettes au 31 décembre 1922, d'après bilan: $129,506,628; solde non-réparti de recettes spéciales compris dans l'excédent d'autres valeurs au 31 décembre 1922; $15,827,414; excédent net des filiales et caisse de retraite non consolidés dans le bilan général du 31 décembre 1922: $4,429,938, moins le compte des dividendes déclarés pour 1922 et attribués le 1er avril 1923: $8,113,639.

(5) Pertes encourues sur lignes abandonnées, désaffection de propriétés non remplacées et débits divers: $2,031,985; provisions pour pertes à l'égard de fonds engagés dans les lignes aux Etats-Unis contrôlées par détention de titres: $4,000,000, moins excédent des déboursés pour pension sur appropriation, au montant de $681,996.

(6) Provision pour dépréciation des navires océaniques et côtiers: $3,854,481; échange relatif au rachat d'obligations (net): $111,478; solde des dépenses de chômage, reporté comme charges différées, au 31 décembre 1932: $6,327,616; pertes sur lignes abandonnées, propriétés désaffectées et non remplacées et débits divers: $2,039,601; provisions pour pertes à l'égard de capitaux engagés dans les lignes aux Etats-Unis contrôlées par détention de titres: $4,000,000.

(7) Provision pour dépréciation des navires océaniques et côtiers: $3,783,660; pertes sur lignes abandonnées, propriétés désaffectées et non remplacées et débits divers: $4,767,090; provisions pour pertes à l'égard de capitaux engagés dans les lignes aux Etats-Unis contrôlées par détention de titres: $4,000,000.

(8) Après déduction de la provision pour dépréciation des navires océaniques et côtiers: $3,550,996. En 1933 et 1934 une pareille provision pour dépréciation avait été déduite des Profits et pertes.

(9) Pertes sur lignes abandonnées, propriétés désaffectées et non remplacées: $4,692,086, débits divers nets: $548,031; provision pour perte à l'égard de capitaux engagés dans les lignes aux Etats-Unis contrôlées par détention de titres: $4,000,000.

(10) Après déduction de la provision pour dépréciation des navires océaniques et côtiers: $3,567,151.

(11) Montant porté au crédit de la réserve pour engagements de capitaux, équivalent aux avances consenties à la Minneapolis, St. Paul and Sault Ste. Marie Railway Company afin de combler le déficit du montant disponible pour rencontrer les charges d'intérêt en 1936 garanti par la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien: $3,659,645; pertes sur lignes abandonnées et sur les propriétés désaffectées et non remplacées: $3,357,400; divers, crédit net: $15,876.

Tableau 3.—COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

Capital encaissé

Années	Capital social (Ordinaire et privilégié)		Obligations perpétuelles, 4% consolidées		Obligations, billets et certificats d'effets, augmentation nette du montant émis			Recettes nettes provenant de l'émission de titres	Recettes nettes du réseau avant dividendes	Total
	Augmentation de la valeur au pair du capital émis	Prime moins frais d'émission	Augmentation de la valeur au pair des obligations émises	Escompte et frais d'émission	Obligations et billets	Certificats d'effets	Escompte et frais d'émission			
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Encaisse au 31 décembre 1922										41,143,893
1923	12,653,333	— 2,796,422	6,015,016	— 1,367,694	— 1,940,000	— 52,000,000		— 39,435,767	34,443,524	— 4,992,243
1924	6,813,334	— 1,427,420	10,000,000	— 2,100,000	10,060,000	30,000,000	— 3,497,924	49,847,990	31,875,454	81,723,444
1925					— 1,940,000			— 1,940,000	35,920,195	33,980,195
1926					29,560,000	— 2,135,400	1,455,611	25,968,989	40,348,283	66,317,272
1927	(1)34,002,549				— 2,940,000	— 1,380,000		29,682,549	34,900,351	64,582,900
1928	(1)10,217,284	17,850,857	12,300,000	— 2,203,976	— 2,470,000	— 2,156,000		33,537,665	48,856,573	82,394,238
1929	(1)45,875,216	20,501,876		— 2,500	58,000,000	— 1,742,400	— 1,500,025	121,132,167	41,772,662	162,904,829
1930	14,104,951	565,013	14,866,667	— 2,430,750	37,250,000	— 267,800	— 1,481,133	62,606,948	35,697,854	98,304,802
1931	7,908,333	— 1,683,745		— 10,100	22,050,000	— 418,500	— 56,515	27,789,473	11,501,609	39,291,082
1932					15,050,000	— 363,600	— 285,784	14.400,616	— 424,115	13,976,501
1933					24,136,000	— 221,600		23,914,400	1,257,161	25,171,561
1934					— 15,593,000	— 475,500	— 635,496	16,703,996	6,469,791	— 10,234,200
1935					— 2,079,000	— 322,000		— 2,401,000	2,832,084	431,084
1936					8,056,500	— 301,800	— 3,031,394	4,723,306	6,029,184	10,752,490
	131,575,000	33,010,159	(2)43,181,683	8,115,020	(3)177,200,500	31,785,100	— 11,943,882	333,123,340	331,480,610	705,747,843

NOTES: (1) Comprend le montant des versements effectués sur le capital ordinaire au cours des années où il a été encaissé.
(2) Comprend $5,000,000 d'obligations perpétuelles, 4 p. 100 consolidées gargées dans le trésor, au 31 décembre 1932; subséquemment vendues.
(3) N'indique pas un dépôt de $9,290,145 de valeurs, au 31 décembre 1936, entre les mains du fiduciaire du fonds d'achat de matériel, 5 p. 100.

57449—4½

TABLEAU 4.—CAPITAL DÉBOURSÉ

Années	Matériel roulant de chemin de fer, navires de navigation intérieure, hôtels, communications et biens divers	Améliorations aux propriétés ferroviaires affermées	Navires océaniques et côtiers	Actions, obligations et autres titres de compagnies de chemins de fer affermées, controlées conjointement et entièrement possédées—Coût	Placements divers—Coût	Avances nettes à des compagnies dépendantes et autres	Changement net dans le capital de roulement, réserves et autres comptes du bilan	Dividendes	Total
	$	$	$	$	$	$	$	$	$
1923	18,291,402	3,474,150	173,083	2,018,900	116,354	— 428,835	— (1)58,312,307	29,675,010	— 4,992,243
1924	16,554,374	— 3,096,605	186,296	7,003,788	46,258	511,793	30,524,199	29,993,341	81,723,444
1925	8,056,109	361,998	111,187	4,118,645	1,009,523	1,132,487	— 10,815,698	30,005,944	33,980,195
1926	13,589,588	886,619	1,860,514	120,199	1,877,720	46,214	17,930,474	30,005,944	66,317,272
1927	20,953,541	1,326,545	14,473,514	2,808,000	1,260,821	— 322,434	— 5,923,031	30,005,944	64,582,900
1928	34,475,316	2,550,534	9,715,262	2,434,173	1,473,396	1,128,357	— 2,803,980	33,421,180	82,394,238
1929	71,639,311	3,861,572	14,685,156	6,310,723	1,710,119	3,431,722	25,841,436	35,424,790	162,904,829
1930	35,033,494	3,807,017	15,985,865	7,548,263	5,760,464	2,401,592	— 10,480,424	38,248,531	98,304,802
1931	22,613,597	8,080,475	2,262,731	9,076,071	7,157,156	— 14,070,002	— 17,989,643	22,160,697	39,291,082
1932	2,454,890	885,739	10,362	1,692,166	— 1,420,112	5,585,176	2,023,141	2,745,139	13,976.501
1933	— 1,061,558	199,455	28,640	7,575,818	3,791,666	· 169,937	14,467,603	.....	25,171,561
1924	— 4,879,804	1,387,424	— 4,379,264	2,543,500	— 3,976,407	5,030,396	— 5,960,050	.....	— 10,234,205
1935	— 1,298,817	— 1,061,439	— 7,037,837	— 3,321,967	933,254	6,160,056	*6,057,834	.....	*431,084
1936	(2)6,534,102	— 1,238,954	— 234,503	— 1,676,868	61,653	4,231,341	20,611,297	.....	28,288,068
Encaisse au 31 décembre 1936	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23,608,315
	242,955,545	21,424,530	47,841,006	48,251,411	19,801,865	15,007,800	5,170,851	281,686,520	705,747,843

NOTES: (1) Comprend réduction de $9,452,380 en espèces et $39,956,612 en valeurs détenues au 31 décembre 1922, pour le rachat de $52,000,000 de certificats d'effets, avec valeur au pair, 6 p. 100, rappelés pour paiement le 10 juillet 1923.

(2) Comprend compte de transfert des recettes nettes de $2,319,340 ci-devant porté au crédit des Placements d'hôtels, au compte de Réserve pour dépréciation sur les hôtels.

*Revisé.

TABLEAU 5.—COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Années	Moyenne du nombre de milles de voie exploitée	Transport-marchandises rémunérateur (milliers de tonnes)	Tonne-mille rémunératrice (Millions)	Voyageurs transportés (Milliers)	Voyageurs-milles (Millions)	Recettes du transport-marchandises (Milliers)	Recettes du transport des voyageurs (Milliers)	Recettes des trains de voyageurs (Milliers)	Total des recettes d'exploitation (Milliers)	Total des frais d'exploitation (Milliers)	Parcours en milles des trains de marchandises (Milliers)
						$	$	$	$	$	
1923	14,617	32,939	14,567	16,224	1,401	139,979	38,050	57,537	212,218	171,903	27,678
1924	14,846	30,621	12,717	15,602	1,282	128,716	35,587	54,097	197,546	159,056	24,811
1925	15,175	32,969	13,364	15,042	1,307	133,716	34,715	53,191	201,177	155,493	26,057
1926	15,372	35,963	14,188	15,075	1,314	147,430	35,811	55,026	217,360	164,743	27,907
1927	15,600	36,874	14,870	15,110	1,328	150,566	36,393	56,041	221,421	173,817	28,915
1928	15,819	42,977	18,423	14,751	1,377	177,863	37,155	57,551	251,567	189,603	33,127
1929	16,090	40,977	14,951	14,054	1,257	160,361	35,877	56,450	233,340	180,405	28,413
1930	16,416	33,733	12,370	12,446	1,026	133,015	29,274	47,578	196,212	153,751	24,784
1931	16,745	27,187	10,793	9,442	743	106,634	20,560	36,085	154,963	124,449	21,221
1932	16,888	22,613	10,067	7,916	645	91,127	16,578	30,057	*130,451	105,555	18,975
1933	17,030	22,020	9,353	7,174	614	85,135	14,163	26,544	*120,431	94,871	17,015
1934	17,015	25,606	10,026	7,593	865	94,787	15,015	28,069	*131,947	101,275	18,420
1935	17,222	26,094	10,522	7,424	696	97,794	15,031	28,268	*135,209	107,776	18,838
1936	17,241	27,985	11,424	7,387	759	105,439	15,539	29,158	143,990	115,240	20,417

Années	Trains de voyageurs-milles	Moyenne par mille de voie exploitée				Moyenne par trains de marchandises-mille		Moyenne par trains de voyageurs-mille		Moyenne du tonnage par mille de wagon chargé	Distance en milles du transport de marchandises rémunérateur
		Recettes en tonnes-milles	Voyageurs-milles	Recettes d'exploitation	Frais d'exploitation	Recettes en tonnes-milles	Recettes du transport-marchandises	Voyageurs	Recettes des trains de voyageurs		
	(Milliers)			$	$		$		$		
1923	20,806	996,575	95,840	14,519	11,760	526	5·06	67·33	2·77	28·18	192·3
1924	20,925	856,642	86,369	13,306	10,714	513	5·19	61·28	2·59	27·18	442·3
1925	21,025	880,679	86,152	13,257	10,247	513	5·13	62·18	2·53	26·49	415·3
1926	21,088	922,968	85,472	14,140	10,717	508	5·28	62·31	2·60	26·64	405·3
1927	21,508	953,189	85,147	14,194	11,142	514	5·21	61·76	2·61	27·15	394·5
1928	21,990	1,164,612	87,069	15,903	11,986	556	5·37	62·64	2·62	27·79	403·3
1929	21,975	929,185	78,103	14,502	11,212	526	5·64	57·19	2·57	26·34	428·7
1930	21,836	753,538	62,527	11,952	9,366	499	5·37	47·01	2·18	25·81	364·9
1931	19,693	644,571	44,356	9,254	7,432	509	5·02	37·72	1·83	26·38	366·7
1932	17,998	596,129	38,181	*7,724	6,250	531	4·80	35·83	1·67	27·64	397·0
1933	16,220	549,211	36,040	*7,072	5,571	550	5·00	37·84	1·64	26·98	445·2
1934	16,025	589,271	40,233	*7,755	5,952	544	5·15	42·72	1·75	26·34	424·8
1935	16,098	610,952	40,443	*7,851	6,258	559	5·19	43·27	1·76	26·44	391·6
1936	16,190	662,619	44,030	8,352	6,684	560	5·16	46·89	1·80	26·72	403·2
											408·2

Années	Parcours moyen des voyageurs en milles	Moyenne des recettes				Nombre d'employés	Bordereau de paye global (Milliers)	Bordereau de paye imputable aux frais d'exploitation (Milliers)	Rapport du bordereau de paye d'exploitation avec les recettes (Pour cent)	Rapport des frais d'exploitation avec les recettes (Pour cent)
		Par tonne de fret	Par voyageur	Par tonne-mille	Par voyageur-mille					
		$	$	Cents	Cents		$	$		
1923	86·35	4·25	2·35	·961	2·716					81·00
1924	82·18	4·20	2·28	1·012	2·775					80·52
1925	86·91	4·06	2·31	1·001	2·655		Non disponibles			77·29
1926	87·15	4·10	2·38	1·039	2·726	68,778	102,336	99,352	45·71	75·79
1927	87·91	4·08	2·41	1·013	2·740	71,465	109,427	105,685	47·73	87·50
1928	93·38	4·14	2·52	·965	2·698	75,709	117,488	113,000	44·92	75·37
1929	89·42	3·91	2·55	1·073	2·855	74,274	115,263	110,453	47·34	77·31
1930	82·47	3·94	2·35	1·075	2·852	69·740	108,090	102,660	52·32	78·36
1931	78·66	3·92	2·18	·988	2·768	60,461	89,231	84,706	54·71	80·31
1932	81·45	4·03	2·09	·905	2·571	53,411	73,383	71,530	*54·83	*80·92
1933	85·56	3·87	1·97	·910	2·308	49,412	63,058	61,876	*51·38	*78·78
1934	90·16	3·70	1·98	·945	2·193	50,650	65,317	64,137	*48·61	*76·75
1935	93·82	3·75	2·02	·929	2·158	50,974	69,797	68,459	*50·63	*79·71
1936	102·76	3·77	2·10	·923	2·047	52,427	37,696	71,846	49·90	80·03

(1) Les états parus des recettes, frais et statistiques d'exploitation du chemin de fer du Pacifique-Canadien comprennent, depuis le 1er janvier 1932, les chemins de fer Dominion Atlantic, Esquimalt and Nanaimo, Montreal and Atlantic et Québec Central; depuis le 1er juillet 1931, les chemins de fer Fredericton and Grand Lake Coal and Railway et New Brunswick Coal and Railway, et depuis le 1er janvier 1931, le chemin de fer Kettle Valley. Les chiffres pour toutes les années antérieures aux dates citées ont été indiqués de nouveau pour fins d'uniformité et de manière à inclure les compagnies subsidiaires qui étaient auparavant exploitées séparément. Les chiffres pour toutes les années comprennent les recettes nettes des lignes télégraphiques commerciales, dépêches de presse et messageries; les commissions sur le trafic océanique ne sont pas incluses dans les recettes d'exploitation; les frais du trafic océanique sont aussi exclus des frais d'exploitation et le bordereau de paye du trafic océanique est exclu du bordereau de paye imputable aux frais d'exploitation.

(2) Duplications au sein du réseau, 1923-1931, non éliminées.

(3) Transport-marchandises rémunérateur et non-rémunérateur.

*Revisé.

PIÈCE Nº 27

MINISTÈRE DU TRANSPORT

ÉTAT Nº 1

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON ET TERMINUS

Sommaire des dépenses au 31 mars 1938

—	Dépenses de capital	Autres dépenses	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
1. Chemin de fer	33,518,454,06	*862,557 56	34,381,011 62
2. Terminus de Port Nelson (abandonné)	6,240,200 86	34,017 02	6,274,217 88
3. Terminus de Churchill (transféré à la Commission des ports nationaux, le 31 décembre 1936)	13,273,202 71	931,530 37	**14,204,733 08
	53,031,857 63	1,828,104 95	54,859,962 58

Chiffre estimatif des dépenses pour l'année financière 1937-38. Chiffres exacts non encore disponibles.

*Détail des déficits d'exploitation pour les années financières 1935-36, 1936-37 et 1937-38 à l'état nº 2.

**Dépenses totales au 31 décembre 1937, y compris $9,443.94 de dépenses de capital et $140,889.61 de déficit d'exploitation, année civile 1937, sous Commission des ports nationaux.

Recettes dérivées principalement de l'exploitation des élévateurs, au montant de $344,586.66, non incluses dans les chiffres ci-haut pour le terminus de Churchill.

Le total de $54,859,962.58 ne comprend pas les dépenses effectuées par le ministère de la Marine comme assistance à la navigation.

ÉTAT Nº 2

MINISTÈRE DU TRANSPORT

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

ÉTAT DES RECETTES ET DES DÉPENSES D'EXPLOITATION

Années financières 1935-36, 1936-37 et 1937-38 (1937-38 estimées)

—	1935-36	1936-37	1937-38 (Estimées)
	$ c.	$ c.	$ c.
Exploitation	272,384 77	268,148 23	205,000 00
Maintien	303,187 01	344,474 94	303,000 00
Frais bruts d'exploitation	575,571 78	612,623 17	508,000 00
Moins recettes brutes	335,869 03	359,768 36	138,000 00
Déficit net d'exploitation	239,702 75	252,854 81	370,000 00
Partage des recettes d'exploitation et diverses—			
Fret	280,136 88	304,781 99	90,600 00
Voyageurs	36,539 69	32,817 65	32,000 00
Messageries et poste	5,664 13	5,549 09	5,900 00
Télégraphes	2,884 95	3,754 46	3,000 00
Wagons-lits	1,182 62	1,341 15	1,300 00
Wagons à diner et wagons-restaurants	850 95	784 95	650 00
Divers	8,609 81	10,739 07	4,550 00
	335,869 03	359,768 36	138,000 00
Transport du grain (quantité de boisseaux)	2,351,663	2,683,415	Nil
	$ c.	$ c.	$ c.
Transport du grain—Recettes	174,060 45	198,895 59	Nil

NOTE: Avant le 1er avril 1935, les déficits d'exploitation étaient compris dans les dépenses de capital.

ÉTAT N° 3

MINISTÈRE DU TRANSPORT

CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON

État des recettes-tonnage, par produits manutentionnés sur le chemin de fer de la Baie-d'Hudson, années civiles 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936 et 1937

Nos	Produits	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
1	Blé	.....	16,348	159,013	85,282	121,851	70,665	80,547	26
3	Avoine	48	5	56	.....	192	21	119	26
8	Farine	135	136	703	373	1,935	258	227	261
9	Autres produits de meunerie	169	139	524	61	3,718	214	2,408	233
10	Foin et paille	208	204	200	175	406	251	238	218
14	Pommes de terre	98	24	68	25	33	90	48	63
15	Autres légumes frais	20	103	.....	9	.....	15	.....	.....
16	Autres produits agricoles	.....	.....	6	.....	7	.....	6	.....
17	Chevaux	31	45	12	.....	43	60	44	21
18	Bétail et veaux	.....	.....	.....	125	292	.....	10	.....
20	Porcs	.....	8	.....	.....	.....	.....	.....	.....
21	Viandes habillées (Fraîches)	92	100	21	14	10	24	.....	15
22	Viandes habillées (Marinées, salées et en conserve)	.....	.....	.....	.....	.....	14	.....	.....
23	Autres produits de salaison (comestibles)	23	.....	.....	11	16	22	59	43
26	Beurre	.....	.....	.....	.....	.....	13	.....	.....
29	Cuirs et peaux	.....	.....	.....	13	25	7	15	6
31	Houille anthraciteuse	248	110	180	248	309	64	36	30
32	Houille bitumineuse	9,080	11,513	5,306	3,697	2,033	2,647	3,556	1,504
33	Lignite	2,630	1,170	1,088	1,639	432	943	625	471
34	Coke	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
37	Autres minerais et concentrés	.....	30	.....	18	.....	289	.....	.....
39	Sable et gravier	160	73	.....	.....	.....	.....	.....	.....
40	Pierre (concassée ou broyée)	.....	.....	88	.....	.....	.....	.....	.....
41	Pierre d'ardoise (taillée ou en blocs)	230	105	54	37	.....	.....	122	.....
43	Asphalte (sous-produit naturel du pétrole)	83	39	.....	.....	.....	.....	.....	.....
44	Sel	14	.....	.....	41	.....	.....	.....	.....
45	Autres produits minéraux	.....	95	.....	80	.....	.....	.....	.....
46	Billes, poteaux, pieux et poutres	1,945	.....	96	.....	26	81	.....	.....
47	Bois de corde et autre bois de chauffage	748	465	129	500	284	278	262	904
48	Traverses	.....	.....	.....	.....	.....	.....	361	.....
50	Bois de charpente, bois à caisses et autres matériaux d'emballage	11,073	10,410	1,108	872	2,856	1,972	898	228
51	Autres produits forestiers	25	20	.....	10	.....	.....	15	15
52	Gazoline	249	353	419	240	776	1,395	559	612
53	Mazout et autres produits du pétrole (à l'exception de la gazoline)	104	89	72	114	191	535	814	1,075
54	Sucre	21	5	23	17	26	47	49	37
56	Rails et fiches	.....	55	.....	40	96	51	92	.....
57	Fer et acier (barres, feuilles, et de canalisations pour construction)	2,580	1,646	1,622	151	101	645	256	192
58	Moules, machines et chaudières	233	1,942	155	101	182	476	156	196
59	Ciment	3,721	8,743	635	86	218	912	415	54
60	Brique et pierre artificielle	55	1,200	.....	30	.....	.....	15	21
61	Chaux et plâtre	.....	40	.....	.....	23	95	145	130
63	Machines agricoles, véhicules, autres qu'automobiles	.....	89	32	60	410	208	70	43
64	Automobiles, camions et pièces détachées	.....	27	.....	.....	.....	5	20	.....
65	Marchandises domestiques et effets de colons	29	12	22	22	12	12	64	94
66	Meubles	11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
67	Boissons	.....	.....	45	72	80	81	82	92
68	Fertilisants, tous types	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
71	Papier-carton, planche de pulpe et planches murales	11	.....	.....	.....	19	18	.....	22
73	Poisson (frais, congelé, mariné, etc.)	160	115	252	168	169	273	345	320
74	Conserves (toutes conserves sauf les viandes en conserve)	.....	13	.....	14	13	48	28	.. ..
75	Autres fabrications et divers	2,437	2,314	1,057	1,136	1,452	2,734	2,187	1,884
76	Marchandises (tout fret en quantités inférieures à un wagon complet)	2,087	2,131	2,107	2,040	2,781	3,127	3,116	3,140
	Total	38,799	59,916	175,093	97,521	141,017	88,580	98,009	11,976

ÉTAT N° 4

MINISTÈRE DU TRANSPORT

État montrant le nombre de voyageurs rémunérateurs transportés sur le Chemin de fer de la Baie d'Hudson au cours des années civiles 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936 et 1937

Années	Nombre de passagers
1930	11,047
1931	10,682
1932	6,099
1933	5,398
1934	8,070
1935	7,733
1936	7,244
1937	6,956

ÉTAT No 5

MINISTÈRE DU TRANSPORT, CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON

DONNÉES DIVERSES

Longueur de la ligne (voie principale)		510.06	milles
Cour, voie et aiguillages		65.89	milles
Total de toutes les voies		575.95	
Longueur des aiguillages	minimum	2,300	pieds
Ecartement, normal	4 pieds 8½ pouces		
Rails	85 livres		
Nombre des aiguillages, terminus exclus		65	
Inclinaisons limite, direction nord, 4/10 de 1%; direction sud, 6/10 de 1%			
Rampe totale, direction nord		2,145	pieds
Pente totale, direction nord		2,993	pieds
Rampe totale, direction sud		2,993	pieds
Pente totale, direction sud		2,145	pieds
Déclivité maximum, 7 degrés		2	seulement
Milles de voie courbée—235 courbes		52.62	milles
Pourcentage de voie courbée		10.3	milles
Plus longue tangente—milles 51.7 à 69.7		18	milles
Elévation du Pas—Déclivité terminale à la gare		881	pieds
Sommet à l'élévation du mille 59.5		961	pieds
Au mille 356		313	pieds
Sommet à l'extension de Churchill, mille 400		420	pieds
Nombre de ponts en acier		6	
Situé sur la rivière Saskatchewan, longueur de la traverse		1.0	
Situé sur la rivière Nelson (Rapides Manitou) longueur de la trav.		241.5	
Situé sur la rivière Nelson (Rapides Kettle), longueur de la traverse		332.1	
Situé sur la rivière Limestone, longueur de la traverse		350.4	
Situé sur la rivière Weir, longueur de la traverse		373.6	
Situé sur la rivière Owl, longueur de la traverse		412.0	
Longueur totale des ponts en acier		3,177	pieds

Terminus de chemins de fer

Le Pas.—Ce terminus comprend environ 10 milles de voie, et peut accommoder environ 250 wagons. Toutes les constructions et facilités du terminus sont modernes et perfectionnées.

Wabowden, mille 137.—Comprend environ 5 milles de voie et possède tous les bâtiments et facilités nécessaires à un terminus. Peut accommoder environ 300 wagons.

Gillam, mille 327.—Comprend environ 5 milles de voie et possède tous les bâtiments et facilités nécessaires à un terminus. Peut accommoder environ 200 wagons.

Churchill.—Comprend environ 12 milles de voie et peut accommoder 300 wagons. Possède tous les bâtiments et facilités nécessaires à un terminus.

MINISTÈRE DU TRANSPORT

LOI DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LES PROVINCES MARITIMES

Total des payements à compte au 31 décembre 1937

—	1er juillet 1927 au 31 déc. 1936	Année civile 1937	Total au 31 déc. 1937
	$ c.		$ c.
Chemins de fer autres que le National-Canadien—			
Atlantic, Quebec and Western Railway	(1)40,776 13	.....	(1)40,776 13
Canada and Gulf Terminal Railway	32,927 77	3,645 49	36,573 26
P.C., y compris Fredericton-Grand Lake Coal & Railway Co. et New Brunswick Coal & Railway Company	2,202,716 28	266,833 77	2,469,550 05
Cumberland Railway and Coal Company	254,422 53	31,432 11	285,854 64
Dominion Atlantic Railway	1,713,271 25	174,952 86	1,888,224 11
Maritime Coal Railway & Power Company	187,179 68	13,771 85	200,951 53
Quebec Oriental Railway	(1)22,418 84	.....	(1)22,418 84
Sydney and Louisbourg Railway	2,196,570 37	283,623 60	2,480,193 97
Temiscouata Railway	198,766 77	20,692 28	219,459 05
Total: Chemins de fer autres que le National-Canadien	6,849,049 62	794,951 96	7,644,001 58
Déficit du N.-C. provenant de la réduction de 20 p. 100 des taux	17,820,695 81	2,387,505 81	20,208,201 62
Total des déficits de tous chemins de fer, provenant de la réduction de 20 p. 100 des taux	24,669,745 43	3,182,457 77	27,852,203 20

NOTE: Du 1er juillet 1927 au 31 décembre 1933 les soldes de déficits des lignes de l'Est du National-Canadien furent comblés sous l'autorité de cette loi, pour un montant de $39,597,353.14.

(1) Pour la période du 1er juillet 1927 au 31 mai 1929. Chemin de fer faisant maintenant partie des Chemins de fer Nationaux du Canada.

BUREAU DU VÉRIFICATEUR DES CHEMINS DE FER,
Ottawa, le 4 avril 1938.

1938

SÉNAT DU CANADA

TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

S'ENQUÉRIR DES MOYENS LES PLUS EFFICACES DE REMÉDIER À LA SITUATION EXTRÊMEMENT GRAVE DES CHEMINS DE FER AU PAYS ET D'ALLÉGER LES LOURDES CHARGES FINANCIÈRES QUI EN RÉSULTENT, ET EN FAIRE RAPPORT

N° 5

Présidents conjoints:
Le très honorable George P. Graham, C.P., et
l'honorable C.-P. Beaubien, C.R.

TÉMOIN

M. S. W. Fairweather, directeur des services économiques des Chemins de fer Nationaux du Canada

PIÈCES PRODUITES

N° 29. Compte rendu des travaux du comité mixte de coopération institué sous l'autorité de la loi concernant le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

N° 30. Liste des demandes d'abandon de voies soumises par les chemins de fer Nationaux du Canada, de 1935 à aujourd'hui.

N° 31. Liste des demandes d'abandon de voies soumises par le Pacifique-Canadien, de 1935 à aujourd'hui.

N° 32. Copie du rapport n° 32 du comité mixte de coopération National-Canadien-Pacifique-Canadien.

N° 33. Copie du rapport n° 23 du comité mixte de coopération National-Canadien-Pacifique-Canadien.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

ORDRE D'INSTITUTION

(Extrait des procès-verbaux du Sénat, 30 mars 1938)

Résolu: Qu'un Comité du Sénat soit institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, et que lui soit conféré le pouvoir de requérir des personnes et documents; et que ledit Comité se compose de vingt sénateurs.

Ordonné: Que ledit Comité spécial soit composé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hugessen, Horsey, Jones, Hardy, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

PROCÈS-VERBAL

SÉNAT,

Le jeudi 5 mai 1938.

Le Comité spécial institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, se réunit à onze heures du matin.

Le très honorable George P. Graham et l'honorable C.-P. Beaubien président conjointement.

Le colonel O. M. Biggar, C.R., conseil du Comité.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Messieurs, êtes-vous prêts à procéder?

L'hon. M. MORAUD: Puis-je faire une proposition, monsieur le président? Hier, nous avons entendu certaines déclarations concernant le transport par terre, mais on ne nous a rien dit, je pense, du transport par eau. Je ne crois pas que nous puissions nous faire une juste idée de toute la question à moins que nous ne soyons au courant de cet autre aspect du problème: le transport par eau. Serait-il possible d'obtenir certains chiffres ou quelque autre documentation sur ce mode de transport?

M. BIGGAR: Monsieur le président, je me suis informé auprès du Bureau de la Statistique à ce sujet, de même que relativement au transport routier. J'ai demandé, à l'égard de ces deux genres de transports, dans quelle mesure les chiffres que nous pourrions obtenir correspondraient à ceux que nous avons relativement au transport ferroviaire. La statistique ferroviaire est très complète, comme vous le remarquerez, mais j'apprends du Bureau de la Statistique que sa documentation sur le transport par eau est loin d'être aussi précise. On possède bien certaines statistiques des dépenses encourues pour les canaux ainsi que pour leur maintien, mais je crois comprendre qu'elles n'ont pas toutes été compilées de la même manière. Il serait donc extrêmement difficile, même en se fondant sur la statistique départementale, d'arriver à une documentation qui soit un tant soi peu révélatrice.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Vous aviez des recettes que vous n'avez plus aujourd'hui.

M. BIGGAR: Il s'en suit que la statistique du transport par eau n'est pas uniformément exacte. Ainsi, nous avons des chiffres précis, établis, si je comprends bien, sur une base différente, pour les vaisseaux à l'arrivée et à la sortie des ports. Mais ces séries de chiffres ne sont pas établies sur la même base, et exigent un rétablissement qui n'a jamais été opéré. Il est ainsi à peu près impossible d'obtenir une documentation précise relativement au transport par eau. Le Comité se rend bien compte, d'autre part, de la difficulté d'établir la statistique du transport routier. Ceci explique donc que le Comité n'ait pas devant lui une documentation plus complète des transports par eau et des transports routiers.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Ne pourrions-nous pas nous enquérir de ce que nous pourrions obtenir à ce sujet? Si les renseignements que nous pourrions obtenir n'en valaient pas la peine, nous n'aurions pas à nous en préoccuper.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Le seul point qui importe, à l'égard de la question posée par le sénateur Moraud, est de connaître le volume de trafic que les voies fluviales ont enlevé aux chemins de fer. C'est là toute la question; ce qui signifie le blé et le blé seulement. Là-dessus nous pouvons obtenir la documentation désirée.

M. BIGGAR: Vous avez déjà ces chiffres pour le canal de Welland, dans la mesure où il est possible de les établir. J'oublie le numéro du graphique où ils se trouvent; ce graphique révèle l'écart du transport-marchandises passant par le canal de Welland. Naturellement, ces chiffres ne comprennent pas tout le volume du blé transporté, puisqu'une partie en est déchargée à Buffalo, et que nous ne possédons pas les chiffres pour cet endroit.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Et que nous ne pouvons pas les obtenir?

M. BIGGAR: Non.

L'hon. M. DANDURAND: La Chambre des communes procède en ce moment à une enquête sur les transports par eau. Nous pourrons sans doute obtenir une somme considérable de renseignements de cette source.

L'hon. M. HAIG: Je crois que le "Grain Exchange" de Winnipeg pourrait vous fournir les chiffres concernant le grain.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Par eau?

L'hon. M. HAIG: Par terre et par eau.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Séparément?

L'hon. M. HAIG: Séparément. Je suis sûr que le "Grain Exchange" a ces chiffres puisque tout le grain est manutentionné par cet organisme. Il doit donc savoir quelle quantité est expédiée par terre et quelle quantité est acheminée par eau.

M. BIGGAR: Je m'enquerrai de nouveau.

L'hon. M. HAIG: Je crois que le secrétaire du "Grain Exchange" serait en mesure de vous fournir ces renseignements. Une partie est dirigée vers l'est, une autre vers l'ouest, une autre vers le sud et une autre, enfin, par voie de Churchill.

M. BIGGAR: En ce qui concerne uniquement le trafic du grain, je pense que nous pourrions obtenir les chiffres désirés. Il me souvient qu'une commission a obtenu ces renseignements il y a cinq ou six ans. M. Sanford Evans possède une documentation très au point quant au transport du grain. Je ne dis pas que nous ne pouvons pas obtenir les chiffres pour une marchandise donnée, comme le grain, mais qu'il est difficile d'obtenir ce qu'on a demandé. Nous pouvons, bien entendu, accumuler des chiffres de tous genres.

Le PRÉSIDENT (Le très hon. M. Graham): Il serait intéressant et en même temps instructif, je crois, de pouvoir mettre le doigt sur les répercussions que les transports maritimes ont pu avoir sur les chemins de fer.

Continuez Colonel Biggar.

M. BIGGAR: Je suppose que nous devrions d'abord revenir à l'exposé qui a été distribué au Comité à la fin de la séance d'hier, et qui sera la Pièce 29. C'est le compte rendu des travaux du Comité mixte de coopération. Je ne sais si les membres du Comité désirent que je le lise, ou peut-être tous les membres l'ont-ils déjà lu, et, dans ce cas, nous pourrions nous dispenser d'en faire lecture.

Le PRÉSIDENT (Le très hon. M. Graham): Ce document doit-il être lu?

L'hon. M. HAIG: Je crois qu'il devrait être lu.

L'hon. M. DANDURAND: L'avez-vous lu?

L'hon. M. HAIG: Je l'ai lu.

L'hon. M. DANDURAND: Alors pourquoi voulez-vous qu'on le lise ici?

L'hon. M. HAIG: Je crois que tous les membres du Comité devraient l'avoir lu ou en entendre la lecture.

L'hon. M. DANDURAND: Si les membres du Comité l'ont lu, il me semble que cela devrait suffire.

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): Nous allons le demander.

L'hon. M. HORSEY: Je l'ai lu; je ne tiens pas à ce qu'on le lise de nouveau.

L'hon. M. HUGESSEN: Je l'ai lu.

L'hon. M. BUCHANAN: Moi aussi.

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): L'avez-vous lu, sénateur Parent?

L'hon. M. PARENT: Oui.

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): Et vous, sénateur Coté?

L'hon. M. COTÉ: Je ne l'ai pas lu.

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): Le seul coupable!

Le PRÉSIDENT (Le très hon. M. Graham): C'est le seul qui a le courage de confesser sa faute. Je crois qu'il serait bon que ce document soit lu, puisque, de cette façon, personne ne pourra plaider ignorance.

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): Messieurs, désirez-vous que ce document soit lu?

QUELQUES HONORABLES SÉNATEURS: Non.

Le PRÉSIDENT (Le très hon. M. Graham): Mais peut-être le Colonel Biggar juge-t-il essentiel, pour l'information du Comité, que ce document soit lu.

M. BIGGAR: Non.

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): Désirez-vous le commenter, monsieur Biggar?

M. BIGGAR: Oui.

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): Je crois que vous feriez bien d'en examiner les points saillants.

M. BIGGAR: Je tiens à attirer l'attention sur deux ou trois faits contenus dans ce rapport. Le rapport, comme tel, est facile à comprendre. Vous remarquerez, au premier Appendice, que M. J.-E. Armstrong, adjoint de l'Ingénieur en chef du Pacifique-Canadien, a fait partie de la section du Pacifique-Canadien du Comité mixte de coopération, dès décembre 1932, et qu'il fut président de cette même section du 10 mai 1934 au 8 février 1938. Il est le seul membre de la section du Pacifique-Canadien qui soit demeuré en fonction jusqu'à cette année. Des trois membres actuels, deux ne le sont que depuis le 8 février de cette année, et le troisième, M. Grout, le président de sa section, en est membre depuis le 20 mai 1936. M. Armstrong est présent et pourra témoigner.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il a signé le rapport.

M. BIGGAR: Oui, pour les motifs indiqués dans la dernière partie du second paragraphe du rapport où il est dit: —

> M. J.-E. Armstrong, qui ne s'est retiré qu'en février dernier, était membre du Comité primitif et il fut président de sa section depuis 1934 jusqu'au moment où il quitta la présidence. A ce titre, il a contribué à l'établissement de la documentation pour le Comité du Sénat, mais M. H.-C. Grout est aujourd'hui président de sa section et agit comme tel à toutes autres fins.

En ce qui concerne la section du National-Canadien, vous noterez que M. S.-W. Fairweather en a été le président depuis son institution, en décembre 1932, et M. C.-S. Gzowsky, ingénieur en chef de la construction, en est membre depuis le début. M. N.-B. Walton, chef des transports, le troisième membre de cette section, en fait partie seulement depuis le 22 décembre 1936.

Le PRÉSIDENT (Le très hon. M. Graham): Ce comité mixte de coopération se compose de deux commissions?

M. BIGGAR: Oui.

Le PRÉSIDENT (Le très hon. M. Graham): Chaque réseau y est représenté par une section. Ainsi, lorsque vous dites que M. un tel est président, puis qu'un autre est aussi président; vous voulez dire qu'il y a deux sections distinctes, une pour chaque réseau, et que ces deux sections se réunissent pour représenter les deux réseaux?

M. BIGGAR: Exactement

Vous remarquerez, à l'égard du sommaire des rapports de projets, à la page 11, qu'il est divisé en six catégories. On voit que 24 projets ont fait l'objet de rapports défavorables; que deux ont été renvoyés pour plus ample étude, et que huit ne sont que des rapports encore à l'état d'ébauche. Par conséquent, les trois premiers groupes comprennent 28 rapports. Le sommaire susmentionné indique que dans 12 cas, les projets dont ils faisaient l'objet ont été mis à exécution; que dans deux cas des ententes ont été conclues, mais qu'elles n'ont pas encore été mises en vigueur, et que dans 14 cas, les projets sont encore en plan, et que les ententes n'ont pas encore été conclues. J'ai fait l'analyse de ces projets, et je constate que 15 avaient trait à l'abandon de certaines lignes. On avait convenu d'abandonner 655.77 milles de lignes, en vue d'économies réalisables se chiffrant à $625,508.

Le très hon. M. MEIGHEN: Où se trouvent ces données?

M. BIGGAR: Elles ne se trouvent pas dans le rapport. J'ai fait ce calcul, cependant, en me basant sur le rapport. La moyenne ressortit donc à $952 par mille. D'un autre côté, 12 rapports ne concernaient pas l'abandon de lignes. Ils visaient certains arrangements relatifs à l'aiguillage, à la mise en commun des terminus et des trains, et autres choses du même genre, en vue d'une économie globale estimée à $1,054,587.

Le PRÉSIDENT: (Le très hon. M. Graham): On peut dire, par conséquent, que la plus grande partie des économies devait être réalisée par ce mode de coopération?

M. BIGGAR: Pas tout à fait les deux tiers; un peu moins que les deux tiers des économies furent réalisées d'autre façon que par l'abandon de lignes, et un peu plus que le tiers par l'abandon de lignes. Je puis vous en indiquer le nombre, au cas où vous tiendriez à vous y reporter. Les rapports concernant exclusivement l'abandon de lignes portent les numéros 25, 30, 31, 33 à 36 inclusivement, 38-A, 39 à 41, inclusivement, 47, 55, 60, 61 et 62.

Les autres projets d'économies qui étaient sur le point d'être mis à exécution, s'ils ne l'ont pas déjà été, et qui n'avaient rien à voir avec l'abandon de lignes, portent les numéros 1 à 4 inclusivement, 9, 12, 20, 22, 24, 27, 28 et 52. Du montant d'économies de $1,054,000 compris dans ce dernier groupe, $879,442 étaient des économies relatives à la mise en commun des trains, entre Toronto-Ottawa, Montréal-Ottawa et Québec-Montréal, laissant à peine $200,000 pour les économies d'autres sources.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Nous pouvons donc conclure, monsieur Biggar, qu'une partie considérable des économies a été réalisée par coopération, en ce qui concerne la mise en commun des trains. C'est là un fait important dont nous devrons nous souvenir. C'est d'ailleurs ce qui ressort clairement des chiffres que vous venez de citer.

M. BIGGAR: Oui. Je dois dire qu'un peu plus des quatre cinquièmes des économies réalisées l'ont été par la mise en commun des trains de voyageurs.

L'hon. M. COTÉ: Ces économies ont-elles été réalisées après ou avant l'abolition du conseil de régie du National-Canadien.

M. BIGGAR: Ces deux rapports portent les nos 4 et 28. Le no 4 est daté du 7 mars 1933, et le no 28, du 29 janvier 1934.

L'hon. COTÉ: Ils datent donc tous deux d'avant l'abolition du conseil de régie?

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: On avait commencé à coopérer même avant l'adoption de la loi.

M. BIGGAR: En anticipation de la loi, et moins de trois mois après la publication du Rapport Duff.

L'hon. M. DANDURAND: L'année précédente, le Sénat avait insisté sur cette coopération.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Est-il exact que l'abandon de lignes ne représente qu'une faible partie des économies?

M. BIGGAR: Oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): L'abandon de lignes a été très restreint.

M. BIGGAR: Ces lignes furent abandonnées en vertu de la loi. Ce sont des mesures de coopération adoptées par cet organisme. Disons, cependant, que d'autres lignes furent abandonnées par les deux réseaux indépendamment l'un de l'autre. J'en ai la liste par devers moi.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): C'est-à-dire des lignes qui ne se faisaient pas concurrence?

M. BIGGAR: Il s'agit de l'abandon de lignes opéré en dehors de toute entente de coopération. Chaque réseau était déterminé d'avance à abandonner certaines lignes indépendamment de tout organisme de coopération.

L'hon. M. HORSEY: Sans consultation à ce sujet?

M. BIGGAR: En tant que je le sache, non. Il s'agissait d'une question d'administration interne. J'ai, ici, une déclaration des deux réseaux à cet effet. Ainsi, pour le National-Canadien, quinze demandes furent accordées, onze furent refusées et cinq sont pendantes.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Refusées par qui?

M. BIGGAR: Par la Commission des chemins de fer. Les cinq que j'ai mentionnées n'ont pas encore fait l'objet d'une décision de la part de la Commission. Je prie le secrétaire de bien vouloir consigner cette Pièce au procès-verbal, sous le nº 30.

(La liste des demandes d'abandon de lignes faite par les Chemins de fer Nationaux du Canada, de 1935 jusqu'à ce jour, est produite et marquée Pièce nº 30.)

M. BIGGAR: Je puis vous indiquer la substance de cet état. La Commission des chemins de fer a approuvé l'abandon de 339.3 milles de lignes, comportant une économie estimée à $286,000, soit $842 par mille. Les demandes refusées intéressent l'abandon de 309.1 milles, et une économie estimée à $196,000 par an...

L'hon. PARENT: Cette demande avait-elle été faite par le Pacifique-Canadien ou par le National-Canadien?

M. BIGGAR: Il s'agit toujours du National-Canadien.

L'hon. M. CALDER: Faite spontanément?

M. BIGGAR: Oui, en dehors de toute coopération. Les demandes refusées concernant l'abandon de 309.1 milles prévoyaient une économie estimée à $196,000, soit de $635 par mille. Quant aux cinq demandes sur lesquelles la Commission n'a pas encore statué, elles couvrent l'abandon de 84.5 milles et représentent une économie globale estimée à $50,000, soit de $590 par mille.

L'hon. M. CALDER: Monsieur Biggar, pouvez-vous nous donner un exemple d'approbation et de refus d'abandon de lignes?

M. BIGGAR: Oui. J'en ai ici la liste. Je ne sais quelles lignes offrent un exemple particulier. Je prends l'abandon le plus considérable, celui d'Iberville-Saint-Hyacinthe, Qué., un parcours de 28-1 milles. L'économie estimée s'élevait à $33,000, soit environ $1,000 par mille. L'abandon le plus considérable qui ait été refusé est celui de Hawkesfury-Hurdman, Ont., une distance de 56.6 milles, et dont l'économie était estimée à $22,000, soit environ $500 par mille.

L'hon. M. GORDON: Il s'agit là d'économies annuelles?

M. BIGGAR: Oui. Les chiffres correspondant intéressant l'abandon de lignes projeté indépendamment par le Pacifique-Canadien n'envisagent pas les économies annuelles. J'ai demandé ces chiffres, mais je ne les ai pas encore reçus. Disons, cependant, qu'il n'y a en tout que six demandes, dont quatre furent agréées, une en plein, une en partie, et les deux autres furent refusées. La demande d'abandon, qui fut accordée intéressait un parcours d'environ 62 milles; une autre de 29.1 milles, qui fut accordée dans la mesure de 15 milles, et une troisième visant l'abandon de 33.1 milles, entre Lardau et Gerrard, C.-B., qui fut refusée. Le parcours le plus considérable dont l'abandon ait été permis est celui de Shore Line Junction, à Bonney River, N.-B., une distance de 28.8 milles.

Cet état du Pacifique-Canadien portera le nº 31.

(La liste des demandes d'abandon de lignes du Pacifique-Canadien de 1935 jusqu'à ce jour, est produite et marquée Pièce nº 31.)

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Monsieur Biggar, nous n'avons par les chiffres des économies estimées?

M. BIGGAR: Non, mais je les ai demandés, et je m'attends à les recevoir. Les calculs présentent certaines difficultés du fait que la comptabilité est établie sur une base différente.

Je crois donc que c'est tout ce que je puis faire d'utile pour le moment. Nous pouvons demander à M. Fairweather de rendre témoignage, si le Comité y consent.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Que veut le Comité? Avons-nous tout ce que nous désirons?

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur Biggar, pouvez-vous nous indiquer l'ordre suivant lequel nous devons poser nos questions, ou encore l'ordre de vos propres questions, de façon que nous ne piétinions pas sur place? Pourriez-vous nous indiquer, par exemple, les cas où le Comité mixte de coopération s'est entendu sur certains projets auxquels on n'a pas donné suite? Serait-il à propos de nous occuper d'abord de ces cas, afin de déterminer pourquoi on n'a pas donné suite à ces projets?

M. BIGGAR: Parfaitement.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'attire l'attention du Comité sur toute une série de projets qui ont fait l'objet de rapports favorables et qui sont restés en plan. Prenons, par exemple, le troisième qui apparaît au sommaire.

M. BIGGAR: Bien. J'ai déjà marqué ces projets.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nº 27. Aucune indication. On trouve seulement la mention "Non encore mis à exécution". La même mention s'applique, je crois, à...

L'hon. M. HAIG: Quatorze.

M. BIGGAR: Il y en a toute une série qui ont fait l'objet de rapports en 1933 et en 1934, mais au sujet desquels on n'a pas encore conclu d'entente. Les économies n'ont donc pas encore été réalisées.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le rapport indique que les ententes n'ont pas été conclues. On note la seule mention "Non encore mis à exécution".

L'hon. M. DANDURAND: Le refus, de la part de la Commission des chemins de fer de sanctionner l'abandon de certaines lignes, peut nous fournir un indice de la ligne de conduite que suit la Commission à cet égard, et il serait intéressant que le Comité en prenne connaissance.

M. BIGGAR: Oui. Aucune raison n'est donnée. Je me suis enquis à ce sujet. La Commission des chemins de fer ne donne aucune raison. Elle refuse tout simplement. J'ai ici copie d'une de ses ordonnances.

L'hon. M. HAIG: Est-ce que M. Fairweather ou M. Armstrong ne pourrait pas nous indiquer quelques-uns des cas qui ont fait l'objet de rapports favorables, et qui ont été refusés par la suite?

M. BIGGAR: La Commission des chemins de fer n'a pas opposé de refus. Elle approuve l'abandon de lignes sur lesquelles les intéressés se sont mis d'accord.

L'hon. M. HAIG: Alors les cas qui ont été refusés étaient donc des projets auxquels l'un ou l'autre réseau avait refusé son agrément.

M. BIGGAR: Non, il s'agissait de demandes faites par l'un ou l'autre réseau, indépendamment de la question de coopération. La demande d'abandon eût été faite, même si le réseau eût été le seul à fonctionner au Canada.

L'hon. M. HAIG: Est-ce que M. Fairweather ou M. Armstrong ne pourrait pas nous donner quelques exemples?

M. BIGGAR: Des exemples de projets de coopération?

L'hon. M. HAIG: Au contraire. De projets en dehors de toute coopération.

M. BIGGAR: Assurément.

L'hon. M. HAIG: Nous serions peut-être portés à croire que la Commission des chemins de fer a eu tort.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): En justice pour la Commission des chemins de fer, nous devons nous rappeler que cette Commission fonctionne sous l'autorité d'une loi, et que, sous l'autorité de cette loi et en fonction de ces obligations, la Commission n'avait peut-être pas la faculté d'accorder ces demandes?

L'hon. M. HAIG: Nous pourrions éprouver le désir de modifier la loi.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Nous ne pouvons pas pour cela condamner la Commission des chemins de fer, parce qu'elle applique la loi.

L'hon. M. HAIG: Nous ne la condamnons pas. Nous constatons seulement qu'elle a refusé une demande faite spontanément par le C.P.R. ou par le National-Canadien.

L'hon. M. MORAUD: Il faut dire qu'il y avait opposition de la part d'une partie du public.

L'hon. M. HAIG: Mais tout de même, nous sommes ici pour nous rendre compte sur quoi ont reposé toutes ces choses.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Il est du devoir de la Commission des chemins de fer—je ne parle en son nom que parce qu'elle n'est pas représentée ici—d'appliquer la loi et d'établir les faits en application de la loi, comme s'il n'avait jamais été question de coopération.

L'hon. M. CALDER: Y a-t-il eu des cas où, après entente entre les deux réseaux, la Commission, à cause d'intervention de la part du public, a refusé d'agréer une demande?

M. BIGGAR: Je crois qu'il ne s'est produit aucun cas de ce genre.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je suis frappé par le fait que du total des projets de coopération, vingt-quatre furent rejetés.

M. BIGGAR: Il n'y avait pas d'économie.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): M. Fairweather doit rendre témoignage; or, il a dit, il y a plusieurs années, que le régime de coopération pourrait épargner $44,000,000.

M. BIGGAR: Pas que je sache, sénateur. Je veux dire que ce chiffre dépasse de beaucoup toute estimation que je connaisse.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je ne crois pas me tromper. Dans l'ensemble des vingt-quatre projets qui furent rejetés, quel est le montant des économies qui pourraient être réalisées? Voici: du total de $44,000,000—et je crois que c'est à peu près exact, $42,000,000 ou $44,000,000, a dit M. Fairweather dans le temps—il se peut que la moitié des projets aient été rejetés parce qu'ils étaient irréalisables ou impraticables. Pourrions-nous avoir un estimé de l'ensemble, en chiffres ronds?

M. BIGGAR: En fait, pour les cas dont vous parlez, les représentants techniques des deux réseaux avaient déjà convenu qu'il n'y aurait aucune économie. Si vous voulez me citer un cas particulier, je pourrai vous communiquer la teneur du rapport.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): J'ai pris connaissance des rapports qui sont résumés en Annexe.

M. BIGGAR: Je les ai ici un peu plus en détail, pas beaucoup plus en détail, je dois l'avouer. Voulez-vous m'indiquer celui qui vous intéresse?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Vous les avez tous sous ces vingt-quatre rubriques.

M. BIGGAR: Prenez-en une en particulier.

L'hon. M. MURDOCK: Prenez le cas nº 58. C'est le plus important de toute la liste.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Une minute. Si ces différents projets ont été discutés, c'est que l'un ou l'autre réseau a jugé qu'il y avait motif à discussion. Autrement, on ne s'en serait pas préoccupé. C'est donc que, de l'avis de quelqu'un, il y avait moyen d'opérer des économies.

M. BIGGAR: Je suppose.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Mais enfin, chacun de ces projets forme partie des $44,000,000 ou $75,000,000 qu'on croyait pouvoir économiser par l'entière coopération des deux réseaux. Par conséquent, si nous en venons aux faits, il est très important de constater qu'après sérieuse étude, l'un ou l'autre réseau a rejeté ces projets comme ne comportant aucune économie. A mon avis, il est important que le Comité connaisse ces faits, puisque nous avons toujours devant nous l'admission des deux réseaux qu'il est possible d'épargner de $44,000,000 à $75,000,000.

L'hon. M. DANDURAND: La théorie et la pratique sont des choses bien différentes.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Il est très important que le Comité soit éclairé là-dessus.

L'hon. M. HAIG: Lisons donc le nº 58.

L'hon. M. MURDOCK: Vous y trouverez tous les renseignements.

L'hon. M. HAIG: On y lit:

> Il est constaté que l'extension de la mise en commun des trains de voyageurs aux termes des rapports nºs 4 et 28, de manière à inclure l'ouest de Toronto, Montréal-Winnipeg, Toronto-Winnipeg et l'ouest de Winnipeg, n'est pas économiquement réalisable.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je ne sais ce que cela représente, mais il est important que nous le sachions.

L'hon. M. MURDOCK: C'est là le projet le plus considérable. Je crois que vous pouvez étayer toute la question sur ce projet particulier.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Lorsque la Commission des chemins de fer est saisie d'une demande—et j'y tiens—le fait qu'une économie puisse être

réalisable ne constitue pas une preuve inéluctable que la ligne doive être fermée. Il est un autre élément, qui est probablement encore plus important, savoir: Est-ce que l'économie qu'on se propose de réaliser compensera suffisamment le public pour ce qu'il perd par l'abandon de la ligne? La Commission des chemins de fer doit examiner toute la question et déterminer ce qu'il y a de mieux à faire. Il se peut fort bien qu'un projet puisse se justifier du point de vue des économies réalisables par les chemins de fer, mais qu'il soit préjudiciable à l'intérêt public; or, d'après la loi, la Commission des chemins de fer a le devoir de le rejeter.

L'hon. M. GORDON: Ne croyez-vous pas qu'il serait utile que le Comité prenne connaissance des motifs pour lesquels la Commission a rejeté certains projets d'abandon de lignes?

L'hon. M. MURDOCK: Ne savons-nous pas tous que l'intérêt public doit primer dans la décision d'abandon de lignes?

L'hon. M. GORDON: Néanmoins, il serait intéressant de connaître les motifs de la Commission.

L'hon. M. DANDURAND: Nous pourrions requérir le président de la Commission de témoigner.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): La Commission des chemins de fer possède dans une large mesure les attributions d'un tribunal. Elle énonce ses motifs dans l'exposé des faits qui ont milité en faveur de sa décision, et je crois que vous pourriez ainsi connaître ses motifs.

L'hon. M. HAIG: M. Biggar est d'avis contraire.

M. BIGGAR: Je crois que non.

L'hon. M. MURDOCK: La Commission n'a pas à faire connaître ses motifs.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Lorsque ces motifs sont évidents, peut-être n'est-il pas nécessaire de les faire connaître.

L'hon. M. HAIG: Je suis d'avis que le sénateur Gordon a raison, et qu'il importe que nous sachions pourquoi la Commission des chemins de fer a approuvé ou refusé certains projets d'abandon de lignes. Que le public sache que si la Commission n'a pas approuvé certains projets, c'est précisément parce que le public y a objecté. On ne pourra ensuite dire que si les chemins de fer voulaient bien s'entendre ils pourraient abandonner certaines lignes. Faisons la lumière sur ces faits de façon que le public comprenne la situation.

Je m'efforce de savoir pourquoi la Commission a refusé d'agréer certains projets d'abandon de lignes. On m'empêche, ou du moins on tente de m'empêcher d'obtenir ce que je désire savoir, sous prétexte que la Commission des chemins de fer est un tribunal tenant ses attributions d'une loi. Je répète que nous devons savoir pourquoi la Commission des chemins de fer a rejeté certains projets d'abandon de lignes. La Commission n'a pas donné ses raisons, contrairement à ce qu'eût fait un tribunal. Nous n'avons donc d'autre alternative que de sommer les fonctionnaires de la Commission de comparaître devant le Comité et de leur demander en toute humilité de bien vouloir nous donner les raisons pour lesquelles la ligne entre Gravelbourg et Moose Jaw n'a pas été abandonnée. Le public saura alors que nous ne pouvons obtenir que certaines lignes soient abandonnées parce que le public s'y oppose.

L'hon. M. PARENT: Soutenez-vous, monsieur Biggar, que la Commission ne donne aucune raison?

M. BIGGAR: C'est ce qu'on me dit.

L'hon. M. PARENT: Ce serait vraiment extraordinaire. Assurément, lorsque la Commission rend un jugement elle doit en donner les motifs. L'ordonnance ne les contient peut-être pas.

M. BIGGAR: Il serait facile de savoir. J'ai demandé un exposé des motifs, et l'on m'a répondu qu'il n'en existait pas.

L'hon. M. HAIG: Le très honorable M. Meighen était justement à indiquer la façon dont nous devrions procéder. Lorsque M. Fairweather et M. Armstrong rendront témoignage, je me propose de leur demander certains éclaircissements au sujet des propositions qu'ils ont faites à la Commission et que celle-ci a rejetées, et quels étaient leurs motifs d'abandonner certaines lignes. Alors, si la Commission n'a pas motivé son refus, je tiens à savoir pourquoi elle a refusé l'abandon de ces lignes.

L'hon. M. GORDON: Monsieur le président, on a mentionné tantôt une ligne de la Colombie-Britannique qu'une compagnie avait demandé la permission d'abandonner, mais permission qui lui fut refusée. M. Neal, du Pacifique-Canadien, est à mes côtés, et il est en mesure de communiquer au Comité les raisons pour lesquelles cette ligne ne pouvait être abandonnée. Dérirez-vous l'entendre?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'existe aucun doute que nous ayons le droit de savoir pourquoi certaines demandes furent rejetées. Pour le moment, je ne tiens qu'à indiquer l'ordre dans lequel nous devons aborder ces questions. Peu m'importe la façon dont nous procéderons. Il me semble, cependant, qu'il serait préférable d'étudier d'abord les projets qui avaient fait l'objet d'ententes mais auxquels il ne fut pas donné suite. Je crois que nous procéderions ainsi plus rapidement.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je crois que le sénateur Haig et le sénateur Parent ont raison. Pourquoi n'écririons-nous pas à la Commission des chemins de fer pour lui demander de nous donner ses raisons, monsieur Biggar?

M. BIGGAR: Nous découvririons peut-être qu'il y a des raisons.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Mais pourquoi ne pas lui écrire et lui demander ses raisons pour chaque cas? Nous les aurions alors lorsque nous aborderons ces cas.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Sénateur Gordon, vous avez fait une proposition, mais je crois que nous devrions continuer ce que nous avons commencé avant d'aborder une autre question de ce genre. Nous nous efforçons de procéder avec ordre et méthode, et nous demanderons les renseignements aux personnes qui sont autorisées à nous les communiquer. Nous allons maintenant aborder l'étude des projets sur lesquels les deux réseaux s'étaient entendus et auxquels, pour une raison ou pour une autre, il ne fut pas donné suite.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ou pour aucune raison.

M. BIGGAR: Le sénateur Dandurand et le sénateur Meighen me prient d'exposer au Comité la situation dans laquelle je me trouve. J'ai déclaré aux deux leaders que tout ce que je devrais faire, à titre de conseil du Comité, est d'interroger les témoins en vue d'élucider et de préciser leurs dépositions; c'est-à-dire le genre de questions que tout président d'un tribunal pourrait poser à un témoin pour éclaircir une situation. Mais le sénateur Dandurand et le sénateur Meighen me proposent maintenant d'aller beaucoup plus loin et de considérer comme faisant partie de mes attributions l'analyse de la documentation dans tous ses aspects, et en particulier en ce qui a trait aux perspectives que laissent entrevoir la coopération et l'autre alternative, celle de l'unification. Je crois avoir exposé la situation tel que convenu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. BIGGAR: J'espère que c'est suffisamment clair.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Alors, procédons.

M. BIGGAR: J'appelle donc M. Fairweather.

M. S. W. FAIRWEATHER est appelé à témoigner.

[M. S. W. Fairweather.]

Par M. Biggar:

Q. Monsieur Fairweather, il serait peut-être plus commode que les fonctionnaires que vous désirez consulter s'assoient derrière vous.—R. Oui, en effet.

Q. Servez-vous donc des chaises qui sont là à cette fin. Vous êtes le directeur des Services économiques des Chemins de fer Nationaux du Canada, n'est-ce pas? —R. Oui, monsieur.

Q. Et vous occupez ce poste depuis plusieurs années?—R. Oui.

Q. Depuis combien de temps?—R. Franchement, la date m'échappe, mais on me dit que c'est depuis 1929.

Q. Vous êtes président de la section du National-Canadien du comité mixte de coopération depuis l'organisation de ce comité, en 1932?—R. Oui.

Q. Et vous êtes ce M. Fairweather, par l'entremise duquel le rapport conjoint imprimé a été soumis au Comité?—R. Oui.

Q. Vous êtes au courant de la discussion qui s'est produite ici au sujet des questions que nous devons aborder. Voulez-vous, par conséquent, commencer par ces 14 projets...

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est 16, n'est-ce pas?

Par M. Biggar:

Q. Peut-être pourriez-vous inclure les deux autres, c'est-à-dire ceux qui ont fait l'objet d'une entente, mais auxquels il n'a pas encore été donné suite, soit les rapports nos 34 et 35, aux dates du 2 novembre 1934 et du 5 novembre 1934, et ayant tous deux trait à l'abandon de certaines lignes. Pouvez-vous nous indiquer pourquoi on n'a pas fait davantage en vue de mettre ces deux projets à exécution? —R. L'entente relative à ces lignes vient d'être conclue et les demandes y afférentes sont encore pendantes devant la Commission des chemins de fer.

Q. Je crois que ce que le Comité désire savoir c'est la raison du délai de quatre ans, de 1934 à 1938, apporté à la conclusion de ces ententes.—R. Je ne sache pas qu'il soit possible de répondre à cette question en deux mots.

Q. Je m'en doute bien.—R. Il est juste de dire, je crois, qu'il est beaucoup plus facile et plus rapide d'obtenir les rapports des ingénieurs sur lesquels s'appuie la décision quant à la possibilité d'abandonner certaines lignes, que l'élaboration d'une entente qui a pour objet de répartir équitablement les charges et les avantages tel que le stipule la loi concernant le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Les questions de génie et d'exploitation relatives à un projet déterminé sont faciles à saisir pour les ingénieurs et les fonctionnaires en charge de l'exploitation, et, en règle générale, il est possible d'en venir à une décision quant à la possibilité de réaliser certaines économies. J'espère que je me suis exprimé clairement.

Q. Non seulement quant à la possibilité de réaliser des économies, mais aussi quant aux principes qui doivent régir la répartition des charges et des avantages.—R. Non, monsieur, j'ai fait une restriction à ce sujet. C'est là une première étape qui peut être franchie assez rapidement. Il faut ensuite envisager la situation suivante. On pourrait aller de l'avant et réaliser immédiatement l'économie proposée et répartir ensuite les charges et les avantages. C'est d'ailleurs ce que nous avons fait dans un ou deux cas au début du régime de coopération. Nous avons constaté, toutefois, que cette façon de procéder rendait difficile l'établissement de l'entente, car l'acte une fois posé, l'entente devenait parfois extrêmement difficile. En conséquence, le National-Canada—je ne peux parler que pour ce réseau—donna instruction à la section du National-Canadien du comité mixte de coopération, à l'effet que, à l'avenir, les projets d'économies ayant fait l'objet d'un rapport favorable ne seraient mis à exécution qu'une fois une entente conclue. La deuxième étape, c'est-à-dire l'établissement des modalités de l'entente...

Q. Il s'agit des ententes entre les deux réseaux.—R. Oui, aux termes de la loi concernant le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, la répartition des charges et avantages met en cause une foule d'éléments affectant le régime de concurrence des deux réseaux. Si un réseau abandonne une ligne et les perspectives qu'elle peut présenter, il tient naturellement à en recevoir une équitable compensation. C'est ainsi que nous eûmes tôt fait de constater que les charges et les avantages, en tant qu'ils pouvaient être estimés de façon tangible, c'est-à-dire en dollars et cents, ne tenaient aucun compte des capitaux engagés dans les propriétés jusqu'à l'époque du projet d'entente. Nous ne tenions pas à nous embarrasser d'autre chose que du partage de l'économie, tout en assurant pour chaque propriété le partage équitable des chances futures en régime de concurrence. Cela peut paraître fort simple, mais lorsqu'il s'agit de transporter ces principes dans le champ de l'investigation, on se trouve en face d'un travail de détail considérable. Ce travail porte sur les questions d'exploitation et sur le trafic. Nous avons pris l'habitude, guidés en cela par l'expérience, de constituer un comité, deux sous-comités, composés de représentants de chaque compagnie de chemin de fer. Un sous-comité est chargé d'étudier toutes les questions matérielles et d'exploitation, c'est-à-dire tout ce qui a trait au nombre de milles de parcours, au nombre de traverses faisant partie de la voie, au ballast et aux rails et d'autres choses de ce genre. Le second sous-comité étudie les perspectives de trafic que présente la ligne en question, appréciées à la lumière du passé et en tenant compte des événements à venir qu'il est possible d'anticiper.

Q. Puis-je vous interrompre? Vous traitez en ce moment de ce qui précède la rédaction d'un rapport?—R. Non, monsieur. J'ai déjà dit que le rapport est fondé sur la documentation touchant les questions de génie et d'exploitation, et qui peut généralement être obtenues assez rapidement, sauf dans les cas très difficiles et très compliqués. J'ai dit également qu'il était à discrétion de l'exécutif de déterminer si, oui ou non, il y avait lieu de donner suite à certains projets avant que les termes d'une entente détaillée aient été arrêtés, quitte à remettre la conclusion de l'entente à plus tard, et que, dans ce cas, l'économie pouvait être réalisée plus rapidement. Je tiens à mettre les choses bien au point là-dessus.

Q. J'aurais cru que vous auriez fait votre enquête quant au parcours des trains, traverses et autres choses de ce genre avant de soumettre un rapport.—R. Oui, monsieur. Mais, ici encore, un comité d'ingénieurs peut envisager les faits généraux relatifs à une ligne donnée et déterminer avec une suffisante précision si, oui ou non, cette ligne doit être abandonnée. Mais il en va bien autrement lorsque l'on tient compte de ces économies aux fins de partager les charges et les avantages qui peuvent résulter de l'abandon ou du maintien de la ligne. Cette seconde façon de procéder exige une étude beaucoup plus détaillée, puisqu'il ne s'agit plus de savoir s'il existe vraiment une économie à effectuer, mais bien comment cette économie sera partagée.

Q. Oui.

Par l'hon. M. Calder:

Q. Chaque partie s'efforce d'obtenir la meilleure part dans ce partage?—R. Chaque partie s'efforce d'obtenir sa juste part.

Par M. Biggar:

Q. De fait le statut dit bien "un partage équitable".—R. Oui, le statut impose cette condition, c'est-à-dire le partage des charges et des avantages.

Q. Vous pourriez peut-être alors nous expliquer les modifications des arrangements au sujet de la préparation de ces ententes, et comment il se fait qu'en 1935 ces ententes furent déférées à votre comité pour rédaction plutôt qu'au comité mixte du siège central, formé d'ingénieurs, d'avocats, de spécialistes en matière de trafic et de comptables, et dont il est question au paragraphe 9 de la Pièce

nº 29.—R. Je crois que la plus courte explication que j'en puisse donner est celle-ci: à l'époque où ce comité, dit du siège central, entreprit de préparer ces ententes, les circonstances étaient telles qu'il devait sans cesse s'en reporter à la section du National-Canadien du comité mixte de coopération afin de connaître par le détail quelles étaient nos idées sur le partage des charges et des avantages, parce qu'il nous incombait de déterminer les grands principes qui devaient régir ces ententes. Et ces principes, je dois le dire, étaient vraiment uniques, à tel point qu'ils marquaient parfois une orientation entièrement nouvelle.

Q. Est-ce que chaque cas ne marque pas une nouvelle orientation?—R. Je n'irais pas jusque là. Mais les principes directeurs marquent une nouvelle orientation, de sorte que les fonctionnaires qui n'avaient pas eux-mêmes établi ces principes étaient embarrassés quant à la manière de les appliquer. C'est pourquoi ils s'en reportaient à la section de du National-Canadien—je ne puis parler qu'au nom du National-Canadien—pour savoir ce que nous ferions.

Q. Dois-je entendre que la section du National-Canadien du comité mixte du siège central s'en reportait à la section du National-Canadien du comité de coopération mixte?—R. Exactement. C'est alors, qu'après un certain temps, à la suite de ces incessantes consultations, il fut décidé de remettre toute la question de la rédaction des ententes entre les mains du comité de coopération, à la seule fin d'expédier la préparation de ces ententes.

Q. De sorte que ce comité devait donner suite à ses propres recommandations?—R. Non pas. J'ai déjà donné une explication partielle, mais je ne voudrais pas qu'on en conclût que je suis complètement satisfait du progrès accompli quant à l'expédition avec laquelle ces ententes ont été préparées. Lorsque je dis que je ne suis pas du tout satisfait, je veux dire qu'il n'était nullement nécessaire de mettre autant de temps que nous paraissons avoir pris, mais nous cherchions notre voie.

A l'heure actuelle onze projets d'abandon de lignes ont fait l'objet de rapports favorables de la part de l'exécutif des deux réseaux, et les comités s'occupent activement de préparer des ententes. Afin de donner une idée exacte de la situation au sujet de l'abandon de lignes, je dois dire que nous avons dû nous engager sur un terrain nouveau pour une large part, établir des principes, et que nous avons piétiné sur place pendant quelque temps, mais qu'à l'heure actuelle les projets d'entente relativement à l'abandon de ces onze lignes sont activement poussés.

Par l'hon. M. Moraud:

Q. Combien de milles ces projets d'abandon visent-ils?—R. En chiffres ronds: 500 milles; entre 400 et 500 milles. Nous avons mené à terme deux de ces ententes; celles de Linwood-Listowel, et Middleton-Bridgetown. Ce sont là des ententes-types.

Par le très hon. M. Meighen:

Q. Vous dites?—R. Que ce sont des ententes-types.

Q. Sont-ce là les projets nºs 34 et 35?—R. Oui.

Par le président (le très hon. M. Graham):

Q. Voulez-vous dire que ce sont des exemples?—R. Oui. Disons, par exemple, que nous avions certaines idées, et que nous avons procédé à leur application dans la forme que nous croyions praticable. Nous avons constaté que la première solution n'était pas satisfaisante et nous avons traité ces deux cas comme cas d'épreuve. Nous nous sommes rendu compte que la seconde solution était très satisfaisante, ce qui nous a permis de procéder beaucoup plus rapidement avec les autres cas du même genre.

Par M. Biggar:

Q. Ce sont là deux ententes qui sont intervenues le mois dernier, n'est-ce pas, depuis le commencement de la présente enquête?—R. Oui, monsieur. Elles seront soumises sous peu à la Commission pour demande d'abandon.

Q. Le sénateur Dandurand désire savoir combien de milles doivent être abandonnés d'après ces onze projets.—R. J'ai dit entre 400 et 500 milles. Si vous le désirez, je pourrai consigner le chiffre exact au procès-verbal.

Par le très hon. M. Meighen:

Q. Ces deux cas comprenaient 29 milles, n'est-ce pas?—R. C'était là des cas d'épreuve, monsieur, et nous avons, de propos délibéré, choisi de courtes lignes afin de simplifier notre problème.

Par le président (l'hon. M. Beaubien):

Q. Trente-sept milles en tout?—R. Pour ces deux cas d'épreuve, oui.

Par l'hon. M. Parent:

Q. C'est une expérience que vous avez tentée, pour commencer?—R. Oui; et elle a été hautement satisfaisante, parce que nous avons accompli un excellent travail.

Par l'hon. M. Murdock:

Q. Pourquoi avoir pris quatre ans à y donner suite?

Par le très hon. M. Meighen:

Q. Pour obtenir les ententes.—R. C'est ce que je me suis efforcé d'expliquer.

Par l'hon. M. Murdock:

Q. Vous avez dit qu'elles avaient été activement poussées. Alors pourquoi a-t-on mis quatre ans à y donner suite?—R. J'ai déjà dit, monsieur, que l'exécutif avait à choisir entre aller de l'avant avec l'abandon des lignes, quitte à préparer les ententes subséquemment, ou à insister sur la préparation préalable des ententes. Nous avons essayé ce moyen en premier lieu, et nous avons trouvé qu'il était de la sorte difficile d'obtenir des ententes. Nous nous sommes donc dit—je ne parle toujours qu'au nom de la section du National-Canadien—"Nous ne donnerons suite à un projet que lorsqu'une entente aura été signée." Ceci explique comment ces choses furent mises de côté et comment il ne fut pas donné suite aux projets en question.

Par le très hon. M. Meighen:

Q. Mais ce n'est pas là une réponse à la question du sénateur Murdock. Sa question est sans doute fondée sur le fait que le comité mixte avait convenu que cet objectif était en soi désirable dès novembre 1934, et qu'il a fallu jusqu'au mois de mars 1938 pour consigner en écrit ce qui avait alors été décidé. Pourquoi a-t-il fallu trois ans et demi pour cela?—R. Vraiment, je dois dire en toute franchise que cela aurait pu se faire plus tôt.

Q. Je suis du même avis.

Par l'hon. M. Murdock:

Q. Chaque section du comité de coopération a-t-elle fait des propositions à l'autre section à ce sujet?—R. Oui.

Q. Combien de fois?—R. Tant de fois qu'il est presque impossible de les compter.

Q. Le Comité pourrait-il obtenir copie des propositions faites par chaque section du comité de coopération, afin que nous puissions nous rendre compte du progrès accompli?—R. J'en doute, car nous avons établi comme ligne de conduite dans notre comité mixte de coopération qu'il est préférable dans notre travail de ne consigner que les choses sur lesquelles nous nous sommes mis d'accord. Il existe une volumineuse documentation des investigations détaillées faites par les deux sections. Mais au sujet de la question qui vient d'être posée, c'est-à-dire la question de savoir comment au cours de nos discussions fut établi le mode de répartition des charges et des avantages, je ne crois pas qu'il existe de documentation un tant soit peu complète pour l'une ou l'autre partie séparément. Il nous a toujours été possible d'en venir à une entente à ce sujet.

Par le très hon. M. Meighen:

Q. Après avoir attendu une année, pourquoi n'avez-vous pas demandé la constitution d'un tribunal, et obtenu quelqu'un qui eût agi pour vous?—R. Je crois, monsieur, que votre suggestion est excellente.

Q. Cela se trouve-t-il dans la loi?—R. Au sujet des choses dont nous discutons, c'est mon humble avis, qu'un tribunal n'aurait pas été d'un grand secours.

Par l'hon. M. Murdock:

Q. Pourquoi?—R. Pour la bonne raison que les ententes ne laissaient pas à désirer.

Par l'hon. M. Coté:

Q. Monsieur Fairweather, pourriez-vous parler avec précision du rapport 34, et nous dire quelle a été la proposition à cet égard et à quels obstacles vous avez eu à faire face?—R. Oui, monsieur. Le rapport 34 portait sur un court embranchement du National-Canadien, depuis Middleton, le long de la vallée d'Annapolis, jusqu'à un point un peu en deçà de Bridgetown. Du point de vue génie, il était évident qu'il y avait duplication de service sur cette ligne, et que la ligne du Pacifique-Canadien, c'est-à-dire la ligne Dominion Atlantic pouvait, à notre avis, suffire aux exigences du public et autres, et nous en arrivâmes à la conclusion qu'on pourrait réaliser là une économie importante.

Q. C'était en novembre 1934?—R. Oui, monsieur. Nous fîmes rapport à cet effet au comité exécutif des deux réseaux. Ce comité approuva notre recommandation le 13 novembre 1934. De ce moment, ce fut là un des projets déférés à un comité composé de fonctionnaires du siège central en vue de la préparation d'une entente détaillée.

Par l'hon. M. Murdock:

Q. Quel était l'objet de cette entente?—R. Le partage des charges et des avantages.

Par l'hon. M. Horsey:

Q. Un comité des fonctionnaires du siège central des deux réseaux?—R. Oui; non pas un comité mixte de coopération.

Q. Un comité spécial?—R. C'était bien un comité spécial. Ce projet fut en instance devant ce comité pendant un certain temps, et lorsqu'il fut apparu que le mécanisme du comité du siège central des deux réseaux n'avançait à peu près pas, le projet fut déféré au comité mixte de coopération pour la préparation de l'entente.

Par l'hon. M. Coté:

Q. Pourriez-vous m'indiquer quel eût été le partage des charges et des avantages en ce qui concerne ce bout de ligne que le National-Canadien eût abandonné?—R. Oui, monsieur. L'abandon de cette ligne par le N.-C. eût entraîné

certaines économies dans les frais d'exploitation. En d'autres termes, le N.-C. n'eût pas eu à faire circuler de trains jusqu'à Bridgetown, n'eût pas eu à maintenir de ligne jusqu'à Bridgetown, et n'eût pas eu d'agent de station à Bridgetown. D'autre part, il eût abandonné le trafic qui avait, en tant que je me rappelle pour le National-Canadien, une valeur de quatre fois le montant à économiser. De toute évidence, bien que la ligne eût dû être abandonnée dans l'intérêt public, il eût été ridicule de la part du National-Canadien de l'abandonner, puisqu'il n'eût ainsi qu'encouru un manque à gagner, et que le Pacifique-Canadien en eût retiré un avantage injuste résultant du trafic qui eût dû nécessairement être dirigé par la ligne du Pacifique. Est-ce clair?

Q. Oui.—R. Alors voici un projet dont l'exécution aurait servi l'intérêt public parce qu'il soulageait le contribuable du fardeau du transport. Ce projet paraissait donc désirable. D'un autre côté se posait le problème de le mettre à exécution de telle manière que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien obtinssent chacun une part équitable des avantages, puisque si le Pacifique devait assumer le service, il n'était que juste qu'il dut en retirer quelque profit, et d'autre part, si le National-Canadien abandonnait sa ligne, il n'était que juste que la liquidation lui soit également profitable.

Par l'hon. M. Murdock:

Q. Est-ce là un résumé exact de la situation? Si, par l'abandon de cette ligne nous devons épargner 25 cents par dollar, et que nous dussions perdre 75 cents, le comité a mis trois ans et demi à déterminer quelle proportion de ces 75 cents il pourrait récupérer au Pacifique-Canadien du fait de l'abandon de cette ligne?—R. C'est exact, sauf une observation que je tiens à faire. Si c'était là le seul cas où une pareille situation se présentait, il serait ridicule de passer un temps considérable à en régler les détails. Mais lorsqu'il y a au Canada des centaines, peut-être des milliers de milles de lignes dont on pourrait ainsi considérer l'abandon, il est manifestement désirable de trouver une formule qui assure un partage équitable des charges et des avantages.

Par l'hon. M. Hugessen:

Q. Vous avez traité ce projet comme un cas d'épreuve?—R. C'était en fait une expérience. Je dois dire, en toute franchise, que je ne suis pas satisfait du progrès accompli. Je suis d'avis qu'on aurait pu procéder plus rapidement, mais c'était une tâche qu'il fallait accomplir si l'on désirait s'en tenir aux dispositions de la loi.

Par l'hon. M. Murdock:

Q. Il s'agissait du principe mis en cause.—R. Précisément. Nous avons mis ensemble un grand nombre de lignes, des centaines de milles, et nous aurions pu en ajouter des centaines d'autres, si nous avions voulu insister sur l'abandon là où il paraissait recommandable. Et nous aurions pu aller plus loin et donner suite aux projets avant même qu'une entente ne fût intervenue, mais l'exécutif a déclaré: "Nous n'irons pas de l'avant avant d'avoir obtenu des ententes."

Q. C'est-à-dire tant que vous ne sauriez pas ce que vous en retireriez?—R. Exactement.

Par le président (l'hon. M. Beaubien):

Q. En d'autres termes, vous recherchiez une formule.—R. Et nous en avons trouvé une.

Q. Et il était très important que cette formule fût équitable pour les deux réseaux?—R. Oui, monsieur, et nous l'avons trouvée.

Q. Il serait assez simple de nous indiquer quelle est cette formule?—R. Assez simple en effet. Cette formule se décompose en deux éléments. L'un s'applique

aux cas du genre de celui de Middleton-Granville, où notre propre compagnie se retire définitivement du territoire. Dans ce cas, elle vend ses droits de trafic pour la moitié de l'économie à réaliser.

Q. De l'économie nette?—R. Oui, de l'économie nette. Elle vend ses droits de trafic pour la moitié de l'économie nette, de sorte que, tout compte fait, elle ne subit pas une perte de trafic et elle obtient la moitié du profit net. Le réseau qui se charge du service et en assure le maintien obtient aussi près que possible la moitié de l'économie. Est-ce clair?

Q. Autrement dit, la compagnie qui continue l'exploitation bénéficie de tout le trafic?—R. C'est exact.

Q. Et elle en déduit ses frais?—R. Précisément.

Q. Elle bénéficie de l'économie nette et attribue à l'autre compagnie 50 p. 100 de ce montant net et elle en garde 50 p. 100. Est-ce cela?—R. Dans une certaine mesure, oui. Mais cet arrangement joue d'une double façon, puisqu'il faut tenir compte des deux parties. Dans le cas qui nous occupe le National-Canadien réalisa une économie d'exploitation. Il dut sacrifier la moitié de cette économie, et l'autre compagnie la moitié de la valeur nette du trafic.

Par le très hon. M. Meighen:

Q. Ne croyez-vous pas que le président de la Commission des chemins de fer eût pu résoudre cette question après une audience d'une journée, dès 1935?—R. Enfin, monsieur, c'est le principe, et je m'efforce simplement de l'expliquer.

Par le président (l'hon. M. Beaubien):

Q. A quelle date cette proposition fut-elle faite?—R. Celle qui prit une forme concrète—c'est le rapport nº 32, en date du 13 octobre 1934.

Q. Alors, depuis octobre 1934, avec une formule aussi simple, naturelle et juste que celle que vous venez d'exposer, vous n'avez pas pu en venir à une entente?—R. Si vous me le permettez, je m'explique en disant que le premier effort d'application de cette formule fut tenté par l'entremise du comité du siège central des deux réseaux. Cette formule, il est vrai, peut s'expliquer en peu de mots, mais lorsqu'il s'agit de détourner le trafic d'une ligne vers une autre, il faut avoir recours à la comptabilité du prix de revient. On ne peut simplement dire que le trafic avait une valeur de $100,000. Il faut déterminer la proportion de bénéfice net, et c'est là une opération qui exige un temps considérable. Je sais que j'entre dans une question ferroviaire hautement technique. Or, la chose la plus difficile que vous puissiez demander à un fonctionnaire des chemins de fer est "Quelle est la valeur de $100,000 d'affaires brutes?" Dans le cas en discussion, bien que les coefficients d'opération des deux réseaux fussent beaucoup plus élevés, et après avoir eu à surmonter bien des difficultés, nous avons fini par résoudre ce problème en prenant comme base un coefficient d'exploitation de 50 p. 100, dans lequel entrait plusieurs autres facteurs.

Q. Cette formule fut-elle appliquée aux autres ententes?—R. Elle tient aujourd'hui lieu de principe. Je tiens aussi à dire au sujet des critiques exprimées quant à la lenteur avec laquelle on a procédé—et je crois qu'une partie de ces critiques est justifiée—qu'à la lumière de ce qui s'était passé auparavant, qu'il ait été sage ou non de mettre tant de temps, nous sommes maintenant en mesure de procéder à ces ententes, et qu'elles sont de fait activement poussées.

Par M. Biggar:

Q. A l'égard de ce genre particulier d'ententes, et en fonction du rapport nº 32, lequel, dites-vous, contient les principes adoptés, est-il assez facile d'obtenir les faits que doivent régir ces principes?—R. Tout dépend, monsieur, de ce que vous entendez par le mot "simple". Cela comporte la détermination d'une période d'essai. Durant cette période la compagnie qui doit abandonner une

ligne établit par le détail son chiffre d'affaires relativement au transport des marchandises, des services de voyageurs, des télégraphes et des messageries pour la ligne qu'il est question d'abandonner. Elle doit ensuite partager ses recettes en recettes de la ligne principale et recettes des divers embranchements qui s'y rattachent, car les chiffres doivent être décomposés de manière à montrer quelles recettes en a retirées la ligne principale. Et pour déterminer ce qui constitue un partage, ou la valeur équitable de ce trafic, il faut procéder de cette façon.

Q. C'est un travail assez simple?—R. C'est là un simple travail de commis. Ces chiffres sont ensuite consolidés en un état.

Les fonctionnaires du trafic discutent ensuite la question. Vous avez devant vous un problème de trafic. Comme conséquence de cet abandon vous convenez qu'un certain trafic sera complètement perdu. C'est ce à quoi vous avez à faire face dans tous les cas. Vous avez à supprimer un service, et, dans ce cas, vous devez étudier la situation afin de déterminer si l'autre compagnie est en mesure d'assurer ce trafic. Cette question peut être sérieuse ou non. Si elle l'est, elle peut être tellement sérieuse qu'on ne donne pas suite au projet d'abandon.

Par le président (le très hon. M. Graham):

Q. Même s'il devait en résulter une économie?—R. Oui. Ce ne serait pas une économie nette. Il suffit d'un léger trafic pour annuler une économie d'exploitation.

Q. C'est ce que je désirais que vous élucidiez. Nous en avons parlé au sujet de certains jugements de la Commission des chemins de fer. Dans ces cas, même s'il paraissait possible de réaliser une économie en argent, vous auriez peut-être privé le public de certains services représentant pour leur région une valeur plus considérable que celle de l'économie à réaliser.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas ce dont il s'agit ici. On n'en est pas encore rendu à la Commission. C'est une question de partage. Bien que j'admette que ce travail soit quelque peu détaillé, j'incline fortement à croire que ce devrait être tout de même une question de jours et non d'années.

L'hon. M. DANDURAND: Mais ils cherchaient leur voie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je sais.

Le TÉMOIN: Me permettra-t-on de m'expliquer clairement? Je n'ai nullement l'intention d'exagérer l'importance de la difficulté. J'admets en toute franchise que, à mon avis, cette affaire a pris beaucoup plus de temps qu'il n'en fallait. Mais je tiens à affirmer que, au cours de la période qu'on pourrait considérer comme retard inutile, nous avons acquis une expérience qui nous permettra, à l'avenir, de procéder beaucoup plus rapidement à ce travail de répartition.

Prenons, par exemple, une entente au sujet d'une ligne dans l'Ouest canadien. Nous constatons que là-bas on a déjà effectué tout le travail dont nous parlions il y a un moment, dans un délai de deux mois tout au plus, ce qui, à mon avis, et sachant ce qui se passait auparavant, est beaucoup moins long que le temps qu'il faudrait pour procéder de toute autre manière. Je crois, monsieur, que vous ne devriez pas dire, parce qu'il a fallu tout ce temps pour accomplir ces choses, qu'il en sera de même à l'avenir. Je tiens que cela soit bien compris. Je pourrais vous soumettre un rapport sur l'état de la question pour démontrer que, alors qu'autrefois ces choses prenaient un temps considérable, on a pu, par la suite, les accomplir beaucoup plus rapidement.

Par l'hon. M. Murdock:

Q. Est-ce que la véritable cause de ce retard ne fut pas que votre section du comité de coopération s'efforçait d'obtenir une certaine part, tandis que l'autre section prétendait faire une répartition toute différente?—R. Non, pas au sujet des ententes du genre de celles qui nous occupent. Dans ce genre d'ententes,

c'est-à-dire celles dont il est question dans le rapport 32, concernant l'abandon de lignes, je puis affirmer que les deux sections se sont appliquées à déterminer le partage des charges et avantages avec un même but, et sans autre motif que l'application de principes raisonnables.

Q. Eh bien, monsieur Fairweather, si en octobre 1934 vous avez adopté les principes généraux qui devait régir l'abandon de lignes, pourquoi ne pouviez-vous pas en novembre 1934 mettre ces principes à exécution? Pourquoi a-t-il fallu près de quatre ans pour appliquer ces principes?—R. Encore une fois, monsieur, je dois dire que ce n'était pas alors le devoir du comité mixte de coopération de mettre ces principes en application. Les exécutifs des deux réseaux, dans leur sagesse, établirent un autre comité connu comme comité du siège central de l'administration.

Par le très hon. M. Meighen:

Q. Vous étiez noyés dans la paperasserie?—R. Franchement, oui. Après quelque temps ils s'en remirent de nouveau à nous.

Par l'hon. M. Hugessen:

Q. C'était en octobre 1935?—R. Oui. Même à cette époque on peut dire que nous ne procédions pas aussi rapidement que nous l'aurions pu. Je l'admets volontiers. Et si vous voulez savoir quelle était la pierre d'achoppement à cette époque, c'était celle-ci: nous avions arrêté une formule en 1932; c'était une formule assez simple en principe, mais on s'aperçut que sa mise en pratique exigeait un travail approfondi et extrêmement détaillé. Après nous être débattus avec ce principe assez longtemps, nous en vînmes à ce qui constitue, à mon sens, un arrangement de gros bon sens. Nous nous sommes dit: "Au lieu de nous occuper de cette affaire par le menu détail, nous allons l'aborder sur la base d'un coefficient moyen d'exploitation" et se changement d'attitude fit toute la différence au monde dans l'expédition des questions envisagées.

Par l'hon. M. Calder:

Q. Monsieur Fairweather, vous étiez convenus de certains principes en 1934? —R. Oui, monsieur.

Q. Mais vous avez dû abandonner ces principes en ce qui concerne l'exploitation?—R. Non pas. Nous n'avons abandonné aucun principe. Nous avons tout simplement changé notre méthode de les mettre en pratique.

Q. Vous vous êtes débarrassés d'une foule de détails?—R. Exactement.

Par M. Biggar:

Q. Je me demande s'il ne serait pas utile pour le Comité que vous soumettiez le rapport dont vous parlez, c'est-à-dire le rapport 32, dans lequel sont exposés ces principes. Je peux le lire rapidement et vous pourrez ensuite faire vos observations.

L'hon. M. MURDOCK: Je crois que nous devrions avoir ce rapport.

M. BIGGAR: Nous pourrons ensuite en verser la copie au procès-verbal.

Par le président (l'hon. M. Beaubien):

Q. Auparavant, il est une chose sur laquelle je voudrais être définitivement fixé. Il n'y a pas eu de retard inutile du fait qu'une ou l'autre compagnie tenait à s'assurer les avantages de l'autre en traitant des économies dont il était question dans tous ces rapports?—R. Il s'agissait, monsieur, de l'abandon de lignes.

Q. Vous avez parfaitement raison sur ce point.—R. C'est ce que j'ai dit, et cela est vrai, c'est-à-dire de l'abandon de lignes.

Q. Il n'y a pas eu de retard à cet égard? Les deux compagnies se sont facilement entendues sur un coefficient raisonnable de répartition des économies qui pourraient être réalisées par l'abandon de lignes? Il n'y eut pas de retard à ce sujet?—R. Je crois que cela est exact.

Q. La deuxième chose est, si je vous comprends bien, qu'en dépit du fait que le principe eût été accepté de part et d'autre, des difficultés surgirent quant à l'application de la formule aux différents cas qui vous ont été soumis? C'est là que surgirent les difficultés, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

Q. Et c'est à cela que vous imputez le motif du retard, n'est-ce pas?—R. Je me proposais d'ajouter à ce sujet que nous avons, dans une large mesure, surmonté cette difficulté particulière.

Q. Je sais, mais nous cherchons la cause du retard. Il me paraît vraiment extraordinaire que vous ayez mis quatre années, ou peu s'en faut, à conclure une entente quant aux économies qui pourraient efficacement être réalisées. Je crois avoir compris par votre témoignage que c'est aussi là votre avis?—R. De fait, c'est bien mon avis.

Q. Nous tenons, par conséquent, à connaître la cause de ce retard. Si je vous ai bien compris, ce ne fut pas le désir de la part de l'une ou l'autre compagnie d'obtenir la meilleure part des ententes qui firent l'objet de discussions, mais la difficulté surgit dans l'application des principes à chaque cas particulier?—R. Relativement à l'abandon de lignes, il y avait cette difficulté qui provenait en partie du fait de l'établissement du comité du siège central qui, à mon avis, tendait à aggraver la situation par la création d'autres comités. Mais nous avons changé tout cela, et nous nous sommes attachés à simplifier la mise en pratique des principes, et je crois que nous y avons raisonnablement réussi.

Par l'hon. M. Murdock:

Q. Il reste encore 16 cas, de ce nombre, qui n'ont pas encore été mis à exécution?—R. Des ententes pour l'abandon de 11 lignes sont en voie de préparation.

Par l'hon. M. Coté:

Q. Je vois que le rapport 31 a trait à:

> *Grand Falls-Edmundston, N.-B.*—Abandon de la ligne du Pacifique-Canadien, depuis Cyr Diamond jusqu'à Edmundston Yard, sauf la section Thériault qui est déjà exploitée en commun (27.6 milles), et l'utilisation conjointe de la ligne du National-Canadien aux termes des principes contenus dans le rapport nº 23. Mis à exécution le 1er juillet 1936.

Naturellement, ce n'est pas exactement le même genre de problème que celui que traite le rapport nº 32.

Q. Ce rapport fut mis à exécution le 1er juillet 1936, soit un rapport qui contenait sans doute quelques-uns des principes de la formule contenue dans le rapport nº 23?—R. Oui, monsieur.

Q. Maintenant, au bas de la page du rapport nº 36 je lis:

> *Bard's Hill-East Selkirk, Man.*—Abandon de la ligne du National-Canadien (15.3 milles) et utilisation conjointe de la ligne du Pacifique-Canadien (12.7 milles) aux termes des principes contenus dans le rapport nº 23. Non encore mis à exécution.

Ces deux rapports, nºs 31-36, furent préparés en 1934, l'un en mars 1934, l'autre en décembre 1934. Le premier—je suppose que c'était un cas d'épreuve, nº 31—fut mis à exécution en juillet 1936; mais le deuxième, nº 36, n'a pas encore été mis à exécution?—R. C'est exact.

Q. Comment expliquez-vous cet état de choses?—R. Disons que cela se ramène encore au comité du siège central.

Par l'hon. M. Dandurand:

Q. Pendant combien de temps ce comité a-t-il fonctionné?—R. Je ne sais exactement à quelle date il fut constitué, mais il cessa d'exister en octobre 1935.

Par le président (le très hon. M. Graham):

Q. Est-ce que ce comité était le cimetière où allaient mourir toutes les questions enchevêtrées?—R. Non, monsieur, pas du tout. Le genre d'ententes qu'il s'efforçait de traiter était d'un type différent, et le progrès accompli par ce comité ne fut pas jugé satisfaisant par l'exécutif. Ce comité ne mérite aucune autre critique, si ce n'est cela. Le travail fut ensuite remis entre les mains du comité mixte de coopération qui dut s'aventurer lui-même dans ce nouveau domaine. C'est alors que nous fîmes un cas d'épreuve d'un autre genre d'entente, le nº 32. Vous allez peut-être me demander pourquoi n'avoir pas pris les 23 cas et ne pas les avoir expédiés en même temps? La seule explication générale que je puisse donner à ce sujet, c'est qu'en tout temps, une grande partie du personnel du comité mixte de coopération était occupée à dresser des projets de coopération suffisamment complets pour qu'ils puissent faire l'objet d'un rapport, et qu'elle était aussi occupée à préparer des ententes pour donner suite aux projets qui avaient déjà été approuvés. Encore une fois, je ne puis parler que de ce qui concerne le National-Canadien. Il faut, en peu de temps, déterminer les questions que l'exécutif désire mener rapidement. Comme vous le savez, nous n'avons qu'un certain nombre de fonctionnaires de régie. Si ces fonctionnaires sont chargés de hâter l'abandon de lignes, le travail ordinaire qui leur est dévolu pour le compte du réseau en souffre d'autant. Il est impossible de séparer ces choses et de tenter d'exécuter ces études et ces recherches, sauf avec les mêmes fonctionnaires que ceux qui sont déjà employés par le chemin de fer. Et c'est là, monsieur, une partie de l'explication.

L'hon. M. SINCLAIR: Monsieur le président, ne devrions-nous pas laisser M. Biggar finir son interrogatoire? Les membres du Comité pourront ensuite interroger le témoin. C'est ce dont nous étions convenu au début. Nous pourrions ainsi procéder plus rapidement.

L'hon. M. MORAUD: Le témoin est à donner certaines explications et certains sénateurs en désirent davantage. Naturellement, je consens à laisser cela à la décision des présidents.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Il me semble assez difficile d'arrêter des questions qui sont posées au moment opportun par les membres du Comité et par d'autres sénateurs.

L'hon. M. SINCLAIR: Si le Comité décide de procéder de la sorte, je crois que les présidents devraient s'en tenir à cette ligne de conduite. A l'égard du rapport nº 36, je crois qu'il s'agit de l'abandon de la ligne qui mène à Grand Beach. A ce sujet, à titre d'explication, je pourrais poser ici une question par la connaissance que j'ai de cette ligne. Il ne devrait pas être difficile de conclure une entente au sujet de cette ligne.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je partage l'avis que mon collègue (l'hon. M. Beaubien) vient de me souffler à l'oreille. Notre Comité est chargé d'une tâche très difficile et très importante. Je crois qu'il est juste de dire que, pour la majorité des membres du Comité, bon nombre de ces expressions de chemin de fer, ententes et autres choses du même genre doivent être expliquées, si nous voulons comprendre exactement les questions que pose M. Biggar. Si donc M. Biggar termine d'abord son interrogatoire, comme le propose le sénateur Sinclair, il nous faudra alors revenir sur l'ensemble de la déposition, pour savoir

ce qu'elle signifie. Je crois que dans un comité comme celui-ci, il vaut mieux laisser les sénateurs poser les questions que bon leur semble. Nous ne pouvons espérer en finir dans une heure sur ce sujet. Il vaut mieux que nous prenions notre temps.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Et que nous accomplissions notre tâche à fond.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): C'est une longue tâche. Devons-nous procéder de la façon que nous avons adoptée depuis le commencement et nous en tenir dans les limites raisonnables?

Par l'hon. M. Moraud:

Q. Monsieur Fairweather, je ne saisis pas exactement ce qui a été accompli. Vous parlez du comité exécutif qui fonctionna de 1934 à 1935...—R. Le comité du siège central.

Q. Mais votre propre comité de coopération fonctionnait en même temps que celui que je viens de mentionner?—R. Oui.

Q. Et il étudiait d'autres problèmes?—R. Oui.

Q. L'abandon de lignes n'était que l'un des nombreux problèmes qui se posaient en ce qui concerne la réalisation d'économies?—R. Exactement, monsieur.

Par M. Biggar:

Q. Revenons au projet d'abandon exposé dans le rapport nº 32, en date du 13 octobre 1934. Vous avez parlé d'une formule qui avait été arrêtée dans le rapport nº 32. C'était un *lapsus linguæ*?—R. Les principes sont exposés dans le rapport nº 32.

Q. Exactement. Je ferais mieux de lire ce rapport au Comité et il pourra ensuite être marqué comme pièce distincte. Ce rapport s'intitule "Comité Mixte de coopération". Il porte la date du 13 octobre 1934, et il est conçu en ces termes:

RAPPORT Nº 32

QUESTION Nº 6 RÉFÉRÉE PAR L'EXÉCUTIF

ABANDON DE VOIES ET SECTIONS CONJOINTES

PRINCIPES RÉGISSANT L'ABANDON DE LIGNES ET DE SERVICES DE TRAINS FAISANT DOUBLE EMPLOI

En ce qui concerne l'abandon de certaines lignes, particulièrement lorsque la voie d'une compagnie ne forme pas partie d'une ligne de circulation, il est possible d'effectuer des économies plus substantielles et plus équitablement réparties, en même temps que d'assurer un meilleur service au public, lorsqu'une compagnie abandonne sa ligne et cesse complètement ses opérations dans le territoire, que si la ligne restante est exploitée comme section conjointe. En conséquence, votre comité recommande l'adoption des principes ci-après énoncés dans la préparation des ententes relatives à l'abandon de lignes de ce genre, à condition que, lorsque l'abandon par une compagnie équivaut à l'abandon par l'autre compagnie, les deux abandons soient considérés comme équivalents, et qu'à cet égard, aucune compagnie ne soit tenue de verser un paiement à l'autre.

Recettes

(*a*) On déterminera les recettes totales réalisées par chacune des compagnies, antérieurement à l'abandon de tout trafic en provenance et/ou se terminant à des points situés dans le territoire concerné qui pourront faire l'objet d'une entente, de même que pour une ou des périodes qui feront l'objet d'une entente.

(*b*) Le territoire concerné sera étudié conjointement, en vue de déterminer aussi exactement que possible les perspectives de trafic pour chaque ligne, si elle n'est pas abandonnée, ainsi que les recettes provenant du trafic que perdront les compagnies, et qui sera détourné vers d'autres lignes de chacune des compagnies, du fait de l'abandon projeté.

(*c*) A la lumière des renseignements obtenus à l'égard des recettes, paragraphe (*a*) et (*b*), ainsi que de tous autres renseignements pertinents, les compagnies s'entendront sur la répartition équitable des recettes brutes qui pourront découler de tout le trafic en provenance, et/ou se terminant aux points convenus de la ligne maintenue, que touchera la compagnie dont la ligne est abandonnée, après qu'elle aura été abandonnée. La compagnie, dont la ligne est maintenue, percevra toutes les recettes provenant de ce trafic et versera mensuellement à la compagnie dont la ligne est abandonnée la part équitable des recettes qui ont fait l'objet de l'entente, moins la proportion de ces revenus qui sera retenue en conformité du paragraphe (*c*), relatif aux dépenses.

(*d*) La compagnie qui abandonne sa ligne cessera de publier les taux applicables aux stations abandonnées.

Dépenses

(*a*) Les deux réseaux établiront conjointement un estimé des économies que réalisera la compagnie dont la ligne est abandonnée et de l'intérêt sur la valeur de récupération de la ligne abandonnée. L'estimé des économies sera basé sur les dépenses totales de la ligne qui doit être abandonnée, de même que sur les déboursés directement imputables (encourus ailleurs que sur la ligne qui doit être abandonnée) pour la manutention du trafic qui doit être détourné.

(*b*) Les deux réseaux établiront conjointement un estimé des dépenses additionnelles que subira la compagnie dont la ligne est maintenue par la manutention du trafic détourné vers sa ligne. Cet estimé sera basé sur les déboursés additionnels directement imputables pour la manutention du trafic détourné.

(*c*) D'après les renseignements acquis conformément aux paragraphes (*a*) et (*b*) relatifs aux dépenses, de même qu'à la lumière de tous autres renseignements pertinents, les compagnies devront convenir du pourcentage de la part de recettes brutes qui doit être versé en conformité du paragraphe (*c*) relatif aux dépenses, à la compagnie dont la ligne est abandonnée, par la compagnie dont la ligne est maintenue, afin de partager équitablement l'économie nette.

La compagnie dont la ligne est maintenue gardera le pourcentage de la part de recettes brutes qui serait autrement payable à la compagnie dont la ligne est abandonnée.

Le pourcentage mentionné au paragraphe (*c*) sera le pourcentage que la moitié de la somme des montants déterminés aux paragraphes (*a*) et (*b*) relatifs aux dépenses représente des recettes annuelles brutes telles qu'estimées et qui reviendrait à la compagnie dont la ligne est abandonnée, conformément au paragraphe (*c*) relatif aux recettes, au même niveau de trafic pour lequel sont déterminés les montants mentionnés auxdits paragraphes (*a*) et (*b*) relatifs aux dépenses.

Dispositions relatives aux changements de condition

La proportion équitable déterminée au paragraphe (*c*) relatif aux recettes et le pourcentage déterminé au paragraphe (*c*) relatif aux dépenses, à compter de la date de l'entente, s'appliqueront d'année en année,

sauf, qu'à la demande écrite de l'une ou l'autre compagnie, elles pourront, par entente mutuelle, être modifiées pour s'adapter aux conditions nouvelles. Pareille modification deviendra effective le premier jour de l'année qui suivra la réception par une compagnie de la notification écrite du désir de l'autre compagnie de modifier l'entente.

Dispositions générales

Les principes contenus dans le rapport n° 23, relativement à la durée de l'entente (par. 3), à la détermination de la valeur de récupération (par. 5), à la construction de couplages (par. 6), au maintien et à l'opération des couplages (par. 8), aux engagements dans la mesure où ils seront nécessaires (par. 16) ainsi qu'au règlement des différends (par. 17), s'appliqueront aussi aux ententes conclues en vertu du présent rapport.

(Le rapport est produit et marqué Pièce n° 32).

Q. Maintenant, avec ce rapport, le n° 23 est celui qui s'applique à l'abandon de l'une de deux lignes?—R. Oui.

Q. Et les deux réseaux utilisent la ligne qui est maintenue.—R. Exactement.

M. BIGGAR: Je crois que je ferais mieux de déposer un exemplaire du rapport n° 23.

(Le rapport n° 23, dans lequel sont exposés les principes régissant l'abandon de lignes lorsque la ligne de la compagnie qui continue l'exploitation doit être utilisée conjointement par la compagnie dont la ligne est abandonnée est produit et marqué Pièce n° 33).

Je ne lirai pas ce rapport car il est beaucoup plus compliqué et beaucoup plus difficile à comprendre que celui que je viens de lire.

L'hon. M. SINCLAIR: Le déposerez-vous au dossier?

M. BIGGAR: Oui, monsieur.

Q. Oui, monsieur Fairweather?

Q. M. Fairweather?—R. Puis-je faire une observation? La section du National-Canadien du comité mixte de coopération désireuse de trouver une méthode plus simple pour expédier l'abandon des lignes, a étudié à diverses reprises l'établissement de lignes qu'on pourrait considérer à peu près comme voies de service. Je puis dire dès maintenant—et je parle avec l'autorité de l'exécutif du National-Canadien—que nous accueillerions volontiers l'occasion de nous charger de certaines lignes lorsque le National-Canadien se retire d'un territoire et que le Pacifique-Canadien se retire d'un autre. Sans la nécessité d'une entente formelle, c'est tout ce que nous aurions à faire. J'ai toujours cru que cette manière d'aborder le problème pourrait donner de bons résultats.

Par le président (le très hon. M. Graham):

Q. Pourriez-vous agir ainsi sans l'approbation de la Commission des Chemins de fer?—R. Oh non! Nous ne saurions faire quoi que ce soit sans l'assentiment de la Commission. Mais dans le partage des charges et des avantages nous pourrions retirer une ligne ici, tandis que le Pacifique-Canadien en retirerait une autre ailleurs, et nous aurions ainsi un partage automatique qu'il ne serait pas nécessaire d'élaborer en détail.

Par M. Biggar:

Q. Vous voulez dire en vous basant sur une simple approximation?—R. Plus ou moins.

Q. Ce serait tout de même une approximation, puisqu'il n'est pas de lignes identiques.—R. Naturellement, parlant comme ingénieur, je dois dire que toutes ces choses sont, en définitive, des approximations; et tout dépend jusqu'à quel point on tient à pousser cette approximation. Je tiens à établir clairement qu'en

tant que la section du National-Canadien est concernée, nous avons proposé de résoudre le problème de cette façon, et je crois que c'est là une utile suggestion.

Par l'hon. M. Moraud:

Q. Et c'est ce que vous avez déjà fait à Québec et à Montréal?—R. Non pas. Je parle en ce moment de l'abandon de lignes.

Par l'hon. M. Horsey:

Q. Quand cette suggestion fut-elle faite?—R. Dans les premiers temps. Mais de concert avec le Pacifique nous avons procédé à l'élaboration d'ententes particulières parce qu'on nous a représenté que ce partage ne serait possible que dans un nombre de cas limité, et que nous finirions par être poussés à ce genre de partage. Je tenais à faire cette observation parce que je tiens à dire que j'ai honte de la complexité du rapport n° 32 qu'on vient de lire. Je fais cette admission pour la paix de ma conscience.

Par le président:

Q. Nous sommes tous avec vous.—R. Je veux dire de plus que dans la mise en pratique des principes, la chose n'est pas aussi rébarbative qu'elle le paraît dans le rapport. Mais je maintiens qu'on pourrait établir opportunément des groupements de lignes et qu'on pourrait ainsi se dispenser de toute entente.

Par l'hon. M. Hardy:

Q. Pourquoi n'a-t-on pas donné suite à cette proposition?—R. Eh bien, monsieur, la section du National-Canadien du comité mixte de coopération ne représente qu'un côté...

Q. C'est exactement ce que je voulais savoir.—R. Je dis simplement que nous avons fait la proposition, que nous avons suggéré l'échange de lignes.

Par M. Biggar:

Q. Il y a combien de temps?—R. Au début.

Par l'hon. M. Casgrain:

Q. Combien de lignes ont été abandonnées par les deux réseaux?—R. Par coopération, le parcours réellement abandonné est de 40 milles.

Q. En cinq ans?

Par l'hon. M. Coté:

Q. Monsieur Fairweather, le rapport n° 32 ne dit-il pas, de fait, que les deux réseaux peuvent échanger certaines lignes? Si j'ai bien entendu, n'est-ce pas la teneur du premier paragraphe?—R. C'est exactement le point que j'ai soulevé. La section du National-Canadien a émis l'idée et la section du Pacifique-Canadien a convenu de l'incorporer au rapport n° 32, comme alternative. Malheureusement nous n'avons pas encore pu la mettre en pratique.

Q. Vous n'avez jamais pu vous entendre?—R. De part et d'autre, non.

Par l'hon. M. Dandurand:

Q. Etes-vous entré dans les détails de ce genre d'abandon de lignes?—R. Oui.

Q. En quoi cela consisterait-il, par exemple?—R. Il me faudra consulter à ce sujet, mais je sais que nous avons fait d'officieuses propositions d'abandonner cette ligne, pour telle autre de l'autre compagnie.

Par le président (l'hon. M. Beaubien):

Q. Monsieur Fairweather, vous avez, je crois, un groupe de lignes que vous êtes prêts à abandonner par échange. Naturellement, en manière de compensa-

tion, le Pacifique-Canadien devrait abandonner un nombre égal de lignes. Pourriez-vous nous donner quelque idée du nombre et de l'importance des échanges que vous avez préparés?—R. Le principjal qui me vienne à l'esprit...

Q. Combien y en a-t-il?—R. Je ne voudrais pas à ce moment sortir des généralités. Mais au Manitoba la situation justifierait ces échanges. Si vous désirez que je soumette un rapport là-dessus, je le ferai volontiers. J'aimerais cependant à me rafraîchir la mémoire sur cette question.

Q. Y en a-t-il plusieurs?—R. Oui.

Q. Pourriez-vous nous donner une idée du nombre? Une douzaine, vingt, trente?—R. Il n'y en a pas trente. Peut-être une demi-douzaine.

Par l'hon. M. Casgrain:

Q. Est-ce que le C. P. R. n'a pas refusé d'adopter votre ligne de Québec, à partir de la Place Viger? Sur cette ligne vous avez une rampe riveraine continue jusqu'à l'Assomption, et ainsi de suite?

Par l'hon. M. Haig:

Q. Monsieur Fairweather, quelle difficulté présente la ligne de Selkirk? C'est simplement une ligne de tourisme jusqu'à Grand Beach. Lorsque cette ligne fut construite nous étions tous d'avis qu'on n'eût pas du l'entreprendre?—R. Cette observation met en lumière une situation qui existe actuellement. Entre l'époque à laquelle il fut décidé d'abandonner cette ligne et l'époque à laquelle nous fûmes prêts à conclure une entente, l'expansion industrielle le long de cette ligne avait évolué à tel point que les conditions étaient entièrement changées. C'est là un facteur dont nous avons dû tenir compte. Les conditions qui existaient au moment du rapport sur cette ligne avaient, de l'avis du National-Canadien, entièrement changé.

L'hon. M. Dandurand:

Je viens de consulter mon très honorable ami, le sénateur Meighen, et lorsque le comité s'ajournera aujourd'hui, à une heure, il restera ajourné jusqu'à mardi prochain à 11 heures. A l'avenir, nous siégerons les mardis, mercredis et jeudis, peut-être aussi dans l'après-midi et même dans la soirée. Etant donné que la Chambre des communes commencera le débat sur le budget, nous aurons peu de choses au feuilleton du Sénat ce qui nous laissera un temps considérable.

Je propose donc que nous ajournions jusqu'à mardi matin à 11 heures.

Le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 10 mai, à 11 heures du matin.

PIÈCE N° 29

COMPTE RENDU

DES TRAVAUX DU COMITÉ MIXTE DE COOPÉRATION, L'UN DES COMITÉS INSTITUÉ EN VERTU DE LA PARTIE II DE LA *Loi concernant le National-Canadien et le Pacifique-Canadien* (1933, CHAP. 33, TEL QUE MODIFIÉ PAR LE CHAP. 25, A. 4, DE 1936.)

1. Pour les fins de la *Loi de 1933 concernant le National-Canadien et le Pacifique-Canadien,* des comités furent institués au siège de l'administration centrale et dans les localités qu'affectaient particulièrement des projets définis. Le comité principal au siège de l'administration est connu sous le nom de "comité exécutif mixte". Ses membres sont choisis parmi les directeurs et les administrateurs des deux réseaux. Le présent mémoire traite des fonctions et des travaux d'un autre comité fonctionnant au siège de l'administration et se composant de techniciens des deux compagnies. Ce dernier comité, tout d'abord désigné sous le nom de "comité technique mixte", reçut plus tard le nom de "comité mixte de coopération", nom sous lequel ce comité est depuis lors connu. Ce nom fut ainsi modifié parce qu'il existait déjà, au siège de l'administration et ailleurs, des comités techniques mixtes s'occupant de questions spéciales. Plusieurs comités mixtes régionaux furent aussi institués, sous la direction du comité mixte de coopération, en vue d'appliquer la loi sus-mentionnée.

2. Ce comité fut institué, en décembre 1932, en anticipation de la promulgation de la *Loi de 1933 concernant le National-Canadien et le Pacifique-Canadien,* laquelle ne fut mise en vigueur que le 23 mai 1933. Ce comité s'est toujours composé de six membres, dont trois de chaque chemin de fer. Le personnel en a été modifié de temps à autre et, à une certaine époque, il comptait dix fonctionnaires du Pacifique-Canadien et cinq fonctionnaires du National-Canadien. Deux des membres actuels représentant le National-Canadien, M. S. W. Fairweather, directeur des services économiques, et M. C. S. Gzowski, ingénieur en chef de la construction, sont membres de ce comité depuis son institution. Par ailleurs, M. Fairweather a toujours été président de sa section. A l'heure actuelle, aucun membre de la section du Pacifique-Canadien n'a fait partie du Comité sans interruption. M. J. E. Armstrong, qui s'en retira en février dernier, faisait partie du comité depuis son institution, et avait été président de sa section depuis 1934 jusqu'à son départ. A ce titre, il a préparé la documentation destinée au Comité du Sénat, mais M. H. C. Grout est le président de section actuel et agit en cette qualité à toutes autres fins. On trouvera en annexe au présent compte rendu, la liste des membres qui ont, de temps à autre, formé chaque section du Comité, ainsi que leurs termes d'office respectifs.

3. Au début, les deux sections du comité avaient l'habitude de se réunir assez fréquemment, parfois jusqu'à deux fois par semaine. Par la suite, cependant, cette pratique fut modifiée. Chaque section du comité poursuivit ses délibérations en particulier au bureau du chemin de fer auquel appartenaient ses membres, puis les présidents des deux sections conférèrent en vue d'atteindre de concert des conclusions conjointes. Le comité plénier n'est plus convoqué que dans des cas extraordinaires. Bien que des divergences d'opinion se soient produites entre les membres d'une section du comité au cours de l'étude de certains projets définis, elles ont toujours été résolues, et sur toute question traitée conjointement par les deux sections, les membres de chacune ont toujours été unanimes dans leur approbation ou leur désapprobation des vues des membres de l'autre section.

4. Le comité exécutif mixte a étendu, de temps à autre, le mandat du présent comité à l'étude de projets visant la coopération qui pourrait être établie entre les deux chemins de fer, aux termes de la *Loi de 1933 concernant le National-Canadien et le Pacifique-Canadien,* sur les chefs suivants: mise en commun des trains, bureaux de billets conjoints, mise en commun des services de passagers et de marchandises, abandon de voies, aiguillages conjoints, transport des marchandises et double emploi des bureaux de télégraphe. La question des bureaux de billets détachés des gares qui, pendant un temps, fut étudiée par le comité lui fut plus tard retirée.

5. Des projets spécifiques qui ressortissent à la compétence du comité sont parfois abordés par le comité exécutif conjoint puis, référés au comité dont il est ici question, ou encore ils émanent du comité lui-même. Dans les deux cas, le projet est d'abord élaboré dans ses grandes lignes par le comité qui fait l'objet du présent compte rendu. Cette tâche s'exécute parfois assez facilement mais, dans d'autres cas, elle présente de très sérieuses difficultés. Les principes qui doivent guider une enquête et la nature de la documentation à recueillir ont, dans certains cas, donné lieu à de longues délibérations de ce comité. Cependant, lorsque ces grandes lignes ont été établies, le projet, accompagné d'un questionnaire approprié, et transmis par le Président de section aux Vices-présidents compétents, avec prière que soit institué un comité régional mixte composé de fonctionnaires compétents des deux réseaux, et au courant des conditions régionales. Ce comité régional conjoint est chargé de recueillir tous les faits et d'en faire rapport. La complexité des détails d'une question fait que cette enquête régionale exige un temps considérable, même si les principes qui doivent la guider sont relativement simples. Lorsque ces principes sont eux-mêmes complexes, il faut parfois dresser un second rapport parce que la documentation recueillie est insuffisante.

6. Lorsque le comité régional a présenté un rapport complet, celui-ci est étudié séparément par les deux sections de ce comité et, la documentation qu'il contient est étudiée à la lumière des questions techniques de caractère général plutôt que d'intérêt régional qu'il peut soulever. On peut dire, généralement, que les questions qui exigent une étude très attentive à cette étape sont les suivantes: (*a*) le montant global des économies brutes que permettrait de réaliser, pour les deux réseaux, l'adoption du projet en question; (*b*) les dépenses de capital, s'il en est, nécessaires pour réaliser ces économies; (*c*) les conséquences que pourrait avoir l'adoption du projet sur les opérations de l'un ou l'autre chamin de fer, et (*d*) la perte ou l'augmentation de trafic, s'il en est, qui paraît devoir résulter de l'adoption du projet en question. Dans bien des bas, il n'y a lieu d'étudier que les questions d'ordre purement technique qui n'intéressent que les chemins de fer en tant qu'entreprises ferroviaires; mais dans d'autres cas, il faut également considérer les conséquences que peut avoir l'adoption du projet sur les facilités offertes au public. En pareil cas, la portée de pareilles conséquences est aussi étudiée par le comité.

7. Lorsque après avoir analysé tous les éléments de la question, le comité juge que, dans l'ensemble, le projet en est un qu'il serait sage de mettre à exécution si une entente amiable pouvait être conclue entre les deux chemins de fer, il aborde l'étude des principes d'après lesquels pareille entente pourrait être conclue, en vue de répartir équitablement les charges et les avantages entre les deux chemins de fer.

8. Dès les débuts, le comité fut chargé de préparer un rapport sur les principes généraux pouvant servir de base à tous les projets de coopération. En mai 1933, cependant, le comité présenta le rapport nº 7 dans lequel il signalait que tous principes qui pourraient être arrêtés seraient nécessairement trop vagues pour être de quelque utilité, puisque les questions dont le comité était saisi étaient tellement variées et portaient sur des méthodes tellement nouvelles, qu'il

n'était pas opportun de tenter leur solution d'après des principes rigidement arrêtés. Le comité se déclara confiant qu'il y aurait moyen d'appliquer des principes appropriés à chaque projet particulier, mais qu'il considérait que l'établissement de principes généraux entraverait plutôt qu'il ne faciliterait la poursuite du but en vue. Par la suite, en novembre 1933 et en octobre 1934, le comité put établir les principes qui devraient servir de base aux ententes relatives à l'abandon de l'une de deux lignes faisant double emploi dans les cas où (*a*) l'une des deux lignes devait être abandonnée et l'autre utilisée conjointement par les deux chemins de fer et (*b*) où l'une des compagnies devait cesser complètement ses opérations dans le territoire concerné. (Rapports nos 23 et 32.) Dans les cas autres que ceux d'abandon de voies, les principes qui devraient régir la répartition des charges et des avantages doivent être de nouveau déterminés pour chaque projet, selon les conditions particulières. A ce point, il ne s'agit plus de déterminer la répartition, mais seulement d'établir la base sur laquelle elle doit être effectuée.

9. Un rapport contenant les recommandations quant à l'exécution du projet est alors préparé pour le comité exécutif mixte, et lorsque celui-ci approuve le rapport, la question est de nouveau référée à ce comité qui arrête les modalités de l'entente, puis au service juridique des deux chemins de fer qui lui donne sa forme légale. Pendant un certain temps, en 1934-35, la tâche d'arrêter la forme légale et les modalités d'exécution et d'entente, après l'approbation des rapports de ce comité, était dévolue à un autre comité, désigné sous le nom de "comité mixte des administrations centrales", composé de fonctionnaires de l'exploitation, du génie, du service juridique, du trafic et de la comptabilité. Toutefois, cette façon de procéder ne donna pas satisfaction, et le 8 octobre 1935, ce travail fut confié à ce comité. Cette tâche comporte des tractations qui prennent parfois un temps considérable. Et dans la plupart des cas, il faut que la Commission des chemins de fer donne son assentiment avant que l'entente telle que définitivement arrêtée puisse être mise à exécution.

10. On trouvera en annexe au présent compte rendu une série de tableaux indiquant les relations de ce comité avec les autres comités intéressés, ainsi que l'état de la question, relativement à l'exécution ou à d'autres initiatives se rattachant au travail de chacun de ces comités à l'égard de chaque proposition étudiée.

11. On trouvera aussi la liste des soixante-deux rapports que ce comité a soumis, de temps à autre, au comité exécutif mixte. Le premier de ces rapports, qui ne porte pas de date, fut de fait présenté vers la fin de février 1933. Les autres furent soumis de temps à autre, le dernier (no 38-A) portant la date du 20 août 1937. Huit de ces rapports (nos 5, 6, 7, 8, 10, 23, 26 et 32) étaient de caractère général, ayant trait au progrès accompli par le comité ou aux principes qui pourraient s'appliquer à son travail. Douze avaient trait à des propositions qui firent plus tard l'objet d'ententes formelles qui ne furent pas mises à exécution (nos 1, 2, 3, 4, 9, 12, 20, 22, 24, 25, 28 et 31). Dans deux autres cas (nos 34-35), des ententes formelles ont été conclues et demande a été faite à la Commission des chemins de fer de permettre qu'ils soient mis à exécution, mais cette Commission n'a pas encore rendu sa décision. Quatorze autres rapports ont été approuvés et onze ententes sont en voie de préparation (nos 27, 30, 33, 36, 38A, 39, 40, 41, 52, 55, 60, 61 et 62). Dans vingt-quatre autres cas, le rapport du comité s'opposait à toute action (nos 13-19, 21, 37, 42-46, 48-51, 53, 54 et 56-59). Dans deux autres cas relativement auxquels la commission avait émis un rapport favorable, les rapports ont dû être retirés, du fait que d'autres facteurs étaient survenus, lesquels affectaient sérieusement la possibilité d'exécuter ces projets. Les rapports modifiés à cet égard n'ont pas encore été présentés (nos 11 et 29).

12. Ces soixante-deux rapports représentent une bien faible partie de la tâche accomplie par le comité. En effet, le comité a dû consacrer un temps con-

sidérable à l'étude de propositions définies et au sujet desquelles il avait été autorisé à faire une enquête par le comité exécutif mixte. Il y a lieu de signaler à ce sujet dix-neuf propositions que les comités régionaux sont à étudier, soit en vue d'établir des ententes, soit qu'une enquête quant aux faits soit en cours. Les détails de ces propositions sont donnés dans les tableaux susmentionnés.

13. Les enquêtes entreprises par les comités mixtes régionaux sur les propositions que le comité mixte conjoint a permis d'étudier, doivent être subordonnés aux exigences du fonctionnement ordinaire des chemins de fer. A cause de ce fait, un grand nombre de fonctionnaires et d'employés des chemins de fer sont présentement occupés à des études portant sur des questions de coopération, et le comité mixte de coopération n'a pas jugé à propos de surcharger ces comités régionaux, puisque le travail ne serait pas accompli plus rapidement. Lorsque certaines des enquêtes en cours auront été terminées, il sera facile d'en entreprendre de nouvelles, en se fondant sur la documentation que possède déjà le Comité. La documentation recueillie quant aux propositions qui ont déjà été étudiées ou qui sont présentement à l'étude, est très considérable. Il est impossible d'étudier ces questions sans l'assistance des fonctionnaires attachés au fonctionnement ordinaire du réseau qu'ils représentent. Eux seuls sont au courant de la situation, condition indispensable à l'établissement de la documentation nécessaire, si l'on veut obtenir une idée juste de la possibilité de réalisation des changements proposés, de même que des avantages ou désavantages qui peuvent en résulter.

14. Il convient de noter que ni l'une ni l'autre des sections du comité mixte de coopération, non plus qu'aucun membre de ces sections n'a jamais montré de dispositions à désapprouver les projets techniques d'opérer efficacement des économies sur une base de coopération. Les fonctions de ce comité mixte de coopération se réduisent à déterminer les économies qui peuvent être effectuées, aux termes des propositions soumises et leur réalisation pratique, ainsi qu'à arrêter les moyens de répartir équitablement les charges et les avantages qui en découlent.

15. Au nombre des travaux dont il a été chargé, le comité a examiné des douzaines de propositions distinctes et d'alternatives visant la mise en commun de trains. Abstraction faite des cas où la commodité du public était un tant soit peu sérieusement concernée, on a généralement constaté que les difficultés d'ordre technique étaient insurmontables, ou que les perspectives d'économie dépendaient à tel point de l'intensité de la circulation, que l'économie anticipée était si incertaine, qu'il fallait rejeter la proposition. Ainsi, le projet de mise en commun des trains de passagers à l'est de Winnipeg fut laissé en plan par suite des difficultés d'exploitation qu'il offrait, et à cause des dépenses qu'eût entraînées l'établissement d'un raccordement satisfaisant entre les stations du National-Canadien et celles du Pacifique-Canadien à Winnipeg, et aussi pour d'autres motifs. D'un autre côté, un projet de mise en commun des trains de voyageurs, à l'est de Sudbury, bien qu'on lui reconnût le mérite de permettre de substantielles économies, en tant que le permettaient les conditions physiques du problème, dut être en partie rejeté parce que l'économie en vue aurait entièrement disparu, à moins que le trafic brut n'eût augmenté de pas plus que 10 p. 100 de son volume actuel.

16. Le rapport nº 59 contient d'autres exemples d'obstacles inattendus à la réalisation de certains projets qui furent envisagés. A certains points de vue, la création d'un terminus conjoint, soit à MacTier, soit à South Parry, paraissait hautement recommandable, mais on constata par la suite que la valeur des maisons construites par les employés du Pacifique-Canadien à MacTier était telle que, pour payer la compensation prescrite à ces employés, en vertu de l'article 179 de la *Loi sur les chemins de fer*, si l'on devait fermer le terminus de MacTier, serait plus élevée que l'économie réalisable; d'autre part, si l'on avait adopté MacTier comme point de terminus conjoint, il en serait résulté une perte annuelle

à cause des salaires additionnels qu'il aurait fallu payer aux équipes du National-Canadien, à cause du trajet supplémentaire qu'ils auraient eu à parcourir entre South Parry et MacTier, pour se rendre à ce point. En conséquence, ces deux projets furent écartés. On trouvera un autre exemple de ce genre dans le rapport nº 29. Après qu'un rapport favorable eut été soumis par ce comité, et favorablement accueilli par le comité exécutif mixte, on découvrit que le comité régional conjoint avait omis d'indiquer que trois ponts que devaient utiliser les deux chemins de fer devraient être reconstruits pour accommoder le trafic mis en commun. Le coût de cette reconstruction aurait dépassé les économies qu'on aurait pu autrement réaliser.

17. Le présent mémoire a été préparé conjointement en vue de montrer le caractère général du travail accompli par le comité mixte de coopération, dans l'exécution des fonctions qui lui ont été dévolues.

S. W. FAIRWEATHER,
JOHN E. ARMSTRONG,

MONTRÉAL, P.Q., le 27 avril 1938.

LISTE DU PERSONNEL DES DEUX SECTIONS DU COMITÉ MIXTE DE COOPÉRATION, DE DÉCEMBRE 1936 À AVRIL 1938.

SECTION DU PACIFIQUE-CANADIEN:

Le 22 décembre 1932, la section primitive se composait des membres suivants:

Président—H. J. Humphrey, Adjoint du Vice-Président.
J. E. Armstrong, Adjoint de l'Ingénieur en Chef.
E. A. Leslie, Sous-Contrôleur.

Le 3 février 1933, un nouveau Président fut nommé et la section se composait des membres suivants:

Président—George Hodge, Chef de la Régie du personnel.
J. E. Armstrong, Adjoint de l'Ingénieur en Chef.
E. A. Leslie, Sous-contrôleur.

Le 10 mai 1934, un nouveau Président fut nommé, ainsi qu'un nouveau membre, et la section se composait des membres suivants:

Président—J. E. Armstrong, Adjoint de l'Ingénieur en Chef.
E. A. Leslie, Sous-contrôleur.
T. C. Macnabb, Ingénieur du Service de construction, lignes de l'Ouest.

Le 1er novembre 1934, un nouveau membre fut élu, et la section se composait des membres suivants:

Président—J. E. Armstrong, Adjoint de l'Ingénieur en Chef.
E. A. Leslie, Sous-contrôleur.
F. A. Gaby, Adjoint du Président.

Le 15 janvier 1935, un nouveau membre fut nommé, et la section se composait des membres suivants:

Président—J. E. Armstrong, Adjoint de l'Ingénieur en Chef.
F. A. Gaby, Adjoint du Président.
C. E. Marchell, Vérificateur général.

Le 20 mai 1936, un nouveau membre fut nommé, et la section se composait des membres suivants:

Président—J. E. Armstrong, Adjoint de l'Ingénieur en Chef.
C. E. Marchell, Vérificateur en Chef.
H. C. Grout, Adjoint du Vice-Président.

Le 18 février 1938, un nouveau Président fut nommé, ainsi que deux nouveaux membres, et la section se composait des membres suivants:

Président—H. C. Grout, Adjoint du Vice-Président.
R. B. Jones, Assistant-Ingénieur.
G. C. Brooks, Comptable en Chef des facilités conjointes.

SECTION DU NATIONAL-CANADIEN:

Le 22 décembre 1932, la section primitive se composait des membres suivants:

Président—S. W. Fairweather, Directeur des Services économiques.
D. Crombie, Chef des Transports.
C. S. Gzowski, Ingénieur en Chef de la Construction.

Le 6 février 1936, un nouveau membre fut nommé et la section se composait des membres suivants:

Président—S. W. Fairweather, Directeur des Services économiques.
C. S. Gzowski, Ingénieur en Chef de la Construction.
J. W. Wardlaw, Surintendant du Service des trains de marchandises.

Le 22 décembre 1936, un membre fut changé et la section se composait des membres suivants:

Président—S. W. Fairweather, Directeur des Services économiques.
C. S. Gzowski, Ingénieur en Chef de la Construction.
N. B. Walton, Chef des Transports.

MONTRÉAL, P.Q., le 23 avril 1938.

LISTE DES RAPPORTS DU COMITÉ MIXTE DE COOPÉRATION SOUMIS JUSQU'À CE JOUR AU COMITÉ EXÉCUTIF MIXTE

Numéro du rapport et date	—	Estimation des économies nettes, réalisables annuellement pour les deux réseaux	
		Projet en voie d'exécution	Projet non encore mis à exécution
		$	$
1. Sans date.	*Québec, P.Q.*—Fusion des personnels des services des wagons, sous la surveillance du Pacifique-Canadien. Effective depuis le 12 juin 1933	17,736	.....
2. Sans date.	*St. John, N.-B.*—Fusion des personnels des services des wagons, sous la surveillance du National-Canadien. Effective depuis le 1er décembre 1933	10,163	.....
3. Sans date.	*Gladstone, Man.*—Mise en commun des facilités et fusion des personnels des services du fret et des passagers, sous la surveillance du National-Canadien. Effectives depuis le 3 juillet 1933	2,800	.....
4. 7 mars 1933	Mise en commun restreinte des trains de passagers entre *Ottawa-Toronto* et entre *Montréal-Toronto*. Effective depuis le 2 avril 1933. Economie annuelle nette pour les deux réseaux estimée à $587,558. Certains services de trains du National-Canadien furent subséquemment repris, ce qui réduisit l'économie prévue de $92,558	495,000	.....
5. Sans date.	Liste des lignes permettant d'effectuer des économies par l'abandon de voies ou par quelque autre mesure de coopération. *Rapport à l'état d'ébauche seulement*	.....	.....

LISTE DES RAPPORTS DU COMITÉ MIXTE DE COOPÉRATION SOUMIS JUSQU'À CE JOUR AU COMITÉ EXÉCUTIF MIXTE—*Suite*

Numéro du rapport et date	—	Estimation des économies nettes, réalisables annuellement pour les deux réseaux	
		Projet en voie d'exécution	Projet non encore mis à exécution
		$	$
6. 15 avril 1933	*North Bay, Ont.*—Etude de la possibilité d'utiliser conjointement la station de voyageurs du Pacifique-Canadien, remise jusqu'à ce qu'elle puisse être abordée en fonction de l'abandon des voies. *Rapport à l'état d'ébauche seulement.* Voire rapport n° 55	.....	.....
7. Sans date.	Le comité mixte de coopération se trouve dans l'impossibilité d'établir les principes qui doivent régir les entreprises de coopération, relativement à toutes les autres entreprises de ce genre. *Rapport à l'état d'ébauche seulement.*	.....	.....
8. 19 juin 1933	Rapport sur l'état de la question. *Rapport à l'état d'ébauche seulement*	.....	.....
9. 22 juin 1933	Projet de transport du grain du National-Canadien jusqu'à la côte par le Pacifique Canadien, de *Calgary à Vancouver*, et par le National-Canadien d'une quantité équivalente du blé transporté jusqu'à la côte par le Pacifique-Canadien d'*Edmonton à Vancouver*. Projet réalisé le 13 novembre 1933, de *Calgary à Kamloops* et d'*Edmonton à Kamloops*	60,000	.....
10. 11 août 1933	Demandes d'instructions à l'égard de l'utilisation des stations de voyageurs de Montréal, par les trains mis en commun. *Rapport à l'état d'ébauche seulement*	.....	.....
11. 19 août 1933	*Okanagan Valley, C.-B.*—Mise en commun des trains et des services maritimes. Ce rapport fut approuvé par le Comité exécutif mixte et subséquemment renvoyé pour plus ample étude	.....	.....
12. 18 sept. 1933	*Portage la Prairie, Man.*—Arrangements conjoints concernant l'aiguillage. Effectifs depuis le 1er novembre 1933.	7,500	.....
13. 18 sept. 1933	*Kelowna, C.-B.*—Aucune économie réalisable par aiguillage conjoint	.....	.....
14. 19 sept. 1933	*Calgary, Alta.* Aucune économie réalisable par aiguillage conjoint	.....	.....
15. 18 sept. 1933	Estevan-Bienfait, Sask. Aucune économie réalisable par aiguillage conjoint (6·0 milles)	.....	.....
16. 30 sept. 1933	*Estevan, Sask.*—Aucune économie réalisable par aiguillage conjoint	.....	.....
17. 2 oct. 1933	*Parry Sound, Ont.*—Aucune économie réalisable par aiguillage conjoint	.....	.....
18. 2 oct. 1933	*St. John, N.-B.*—Aucune économie réalisable par aiguillage conjoint	.....	.....
19. 2 octl 1933	*Toronto, Ont.*—Aucune économie réalisable par aiguillage conjoint à la gare Union et utilisation conjointe des cours à wagons de voyageurs	.....	.....
20. 4 oct. 1933	*Fredericton, N.-B.*—Fusion des services de voyageurs et de marchandises sous la direction d'un personnel conjoint. Effective depuis le 1er mars 1934	8,895	.....
21. 25 oct. 1933	*Chatham, Ont.*—Aucune économie réalisable par aiguillage coinjoint	.....	.....
22. 31 oct. 1933	*Fredericton, N.-B.-Vanceboro, Me.*—Projet de transport du fret du National-Canadien par les trains du Pacifique-Canadien. Réalisé le 1er décembre 1933	9,000	.....

LISTE DES RAPPORTS DU COMITÉ MIXTE DE COOPÉRATION SOUMIS JUSQU'À CE JOUR AU COMITÉ EXÉCUTIF MIXTE—*Suite*

Numéro du rapport et date	—	Estimation des économies nettes, réalisables annuellement pour les deux réseaux	
		Projet en voie d'exécution	Projet non encore mis à exécution
		$	$
23. 21 nov. 1933	Principes généraux relatifs à l'abandon des voies lorsque les lignes de la compagnie abandonnant ces voies doivent être utilisées conjointement par ladite compagnie. *Rapport à l'état d'ébauche seulement*	.....	.....
24. 1er déc. 1933	*Sherbrooke, Qué.*—Augmentation du trafic par charges de wagon complet ou par quantités moindres que charges de wagon complet à Sherbrooke, au lieu de Lennoxville. Effective depuis le 1er janvier 1934	4,416	.....
25. 7 déc. 1933	*Saint-Jean-Farnham, Qué.*—Abandon de la ligne du National-Canadien entre S.S. & C. Junction et Farnham (10·9 milles) et utilisation conjointe de la ligne du Pacifique-Canadien entre Iberville et Farnham (12·8 milles) suivant les principes énoncés dans le rapport n° 23. Effective depuis le 26 avril 1936	12,347	.....
26. 4 janv. 1934	*Linwood-Listowel, Ont.*—Aucune économie réalisable par l'abandon de la ligne du Pacifique-Canadien et par l'usage conjoint de la ligne du National-Canadien, en conformité des principes contenus dans le rapport n° 23. La question devant être reconsidérée lorsque les principes régissant l'abandon des voies des territoires abandonnés auront été déterminés. *Rapport à l'état d'ébauche seulement.* Voir Rapport n° 35	.....	.....
27. 19 déc. 1933	*Toronto, Ont.*—Aiguillage conjoint dans les régions d'aiguillage de Mimico-Swansea et North Toronto-Leaside. Non encore mis à exécution	16,430	.....
28. 29 janv. 1934	Extension de la mise en commun restreinte des services de trains de voyageurs aux termes du rapport n° 4, de façon à inclure la ligne *Québec-Montréal*, et de plus, les services de trains de voyageurs *Montréal-Toronto*, Effective depuis le 11 mars 1934	477,000	.....
29. 6 fév. 1934	*Arnprior-Eganville, Ont.*—Abandon de la ligne du National Canadien entre Arnprior et Eganville (38·5 milles), et utilisation conjointe de la ligne du Pacifique-Canadien entre Arnprior et Eganville (41·2 milles), en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 23. L'approbation subséquente de ce rapport fut retirée à la demande du comité mixte de coppération, afin de permettre une enquête plus complète	.....	.....
30. 10 fév. 1934	*Bala Park-Wanup, Ont.*—Abandon de la ligne du National-Canadien, sauf à Parry Sound, mais y compris la ligne de Key Junction, à Key Harbour (141·2 milles), et utilisation conjointe de la ligne du Pacifique-Canadien (123·4 milles) en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 23. Non encore mis à exécution	161,900	.....
31. 23 mars 1934	*Grand Falls-Edmundston, N.B.*—Abandon de la ligne du Pacifique-Canadien, de Cyr Diamond à Edmundston Yard, à l'exception de la section Thériault, qui est déjà exploitée conjointement (27·6 milles), et utilisation conjointe de la ligne du National-Canadien en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 23. Effectifs depuis le 1er juillet 1936	30,000	.....
32. 13 oct. 1934.	Etablissement des principes généraux devant régir l'abandon de voies lorsque la compagnie abandonnant ses voies, quitte en même temps le territoire de la compagnie qui continue l'exploitation. *Rapport à l'état d'ébauche seulement*	.....	.....

LISTE DES RAPPORTS DU COMITÉ MIXTE DE COOPÉRATION SOUMIS JUSQU'À CE JOUR AU COMITÉ EXÉCUTIF MIXTE—*Suite*

Numéro du rapport et date	—	Estimation des économies nettes, réalisables annuellement pour les deux réseaux	
		Projet en voie d'exécution	Projet non encore mis à exécution
		$	$
33. 25 oct. 1934	*Red Deer-Rocky Mountain House, Alta.*—Abandon de certaines parties de la ligne du National-Canadien (11·9 milles), et de certaines parties de la ligne du Pacifique-Canadien (53·44 milles) dans ce territoire, et utilisation conjointe des sections maintenues des deux lignes, en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 23. Non encore mis à exécution	.....	41,376
34. 2 nov. 1934	*Middleton Junction-Granville Centre, N.-E.*—Abandon de la ligne du National-Canadien (21·84 milles), et du territoire desservi par le National-Canadien, en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 32. Le National-Canadien a abandonné sa ligne Bridgetown-Granville Centre, et une entente est intervenue en mars 1938 visant l'abandon en coopération de sa ligne entre Middleton Junction et Bridgetown (13·33 milles). Non encore mis à exécution. Aux termes du rapport, les économies annuelles nettes réalisables par les deux réseaux étaient estimées à $16,800. Aux termes de l'entente, elles sont de	.....	15,454
35. 5 nov. 1934	*Linwood-Listowel, Ont.*—Abandon de la ligne du Pacifique-Canadien (16·5 milles), et abandon du territoire par le Pacifique-Canadien, en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 32. Une entente a été conclue en mars 1938 visant l'abandon de cette ligne. Non encore mise à exécution. Aux termes du rapport, les économies annuelles nettes pour les deux réseaux étaient estimés à $13,000. Aux termes de l'entente elles sont de	.....	29,725
36. 3 déc. 1934	*Bard's Hill-East Selkirk, Man.*—Abandon de la ligne du National-Canadien (15·3 milles), et utilisation conjointe de la ligne du Pacifique-Canadien (12·7 milles), en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 23. Non encore mis à exécution	.....	11,181
37. 3 déc. 1934	Extension de la mise en commun des trains de passagers, en conformité des rapports n°s 4 et 28, de façon à inclure les services Montréal-Boston, ce qui est impossible dans les circonstances actuelles	.....	.....
38. 29 nov. 1934	*Holmfield-Deloraine, Man.*—Abandon de la ligne du National-Canadien (50·5 milles), et abandon du territoire par le National-Canadien, en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 32, sauf qu'à Holmfield, le National-Canadien abandonne 0·9 milles de ligne, et utilise conjointement les facilités du Pacifique-Canadien, en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 23. Les économies annuelles nettes pour les deux réseaux étaient estimées à $26,044, mais ce rapport fut subséquemment remplacé par le rapport n° 38-A	.....	.....
38-A. 20 août 1937	*Louise-Deloraine, Man.*—Abandon de la ligne du National-Canadien (56·3 milles), et abandon du territoire par le National-Canadien, en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 32. Non encore mis à exécution	.....	30,000
39. 25 janv. 1935	*Reston, Man.—Wolseley, Sask.*—Abandon de la ligne du Pacifique-Canadien (122·4 milles) et abandon du territoire par le Pacifique-Canadien, en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 32. Non encore mis à exécution.	.....	104,550
40. 18 janv. 1935	*Langdon-Beiseker, Alta.*—Abandon de la ligne du National-Canadien entre Beiseker et Irricana (10·0 milles), et de la ligne du Pacifique-Canadien entre Irricana et Langdon (22·6 milles), et utilisation conjointe de la ligne du Pacifique-Canadien entre Beiseker et Irricana, et de la ligne du National-Canadien, entre Irricana et Calgary, en conformitédes principes énoncés dans le rapport n° 23. Non encore mis à exécution	.....	30,500

LISTE DES RAPPORTS DU COMITÉ MIXTE DE COOPÉRATION SOUMIS JUSQU'À CE JOUR AU COMITÉ EXÉCUTIF MIXTE—*Suite*

Numéro du rapport et date	—	Estimation des économies nettes, réalisables annuellement pour les deux réseaux	
		Projet en voie d'exécution	Projet non encore mis à exécution
		$	$
41. 30 janv. 1935	*Alix-Nevis, Alta.*—Abandon de la ligne du National-Canadien (9·5 milles), et utilisation conjointe de la ligne du Pacifique-Canadien (9·4 milles), en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 23. Non encore mis à exécution.	.....	6,135
42. 9 avril 1935	*Glen Tay-Shannonville, Ont.*—L'abandon de la ligne du Pacifique-Canadien (69·0 milles), et l'utilisation conjointe de la ligne du National-Canadien Smiths Falls-Napanee-Shannonville (84·14 milles) résulterait en une perte pour les deux réseaux	.....	.....
43. 17 avril 1935	*Ottawa-Pembroke, Ont.*—Les économies annuelles nettes réalisables par les deux réseaux, par l'abandon alternatif de la ligne du National-Canadien, avec parcours alternatifs pour le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, ne justifient pas l'abandon de cette ligne	.....	.....
44. 27 avril 1935	*Young-Colonsay, Sask.*—Les économies annuelles nettes réalisables par les deux réseaux, par l'abandon alternatif de la ligne du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, ne justifient pas l'abandon de ces lignes	.....	.....
45. 17 mai 1935	*Smiths Falls-Yarker, Ont.*—Les économies annuelles nettes réalisables par les deux réseaux par l'abandon de la ligne du National-Canadien Smiths Falls-Sydenham et Harrowsmith-Yarker (51·3 milles), avec l'utilisation conjointe de la ligne du Pacifique-Canadien Smiths Falls-Shannonville (84·23 milles), ne justifient pas l'abandon de ces lignes	.....	.....
46. 21 mai 1935	*Scott Junction-North jusqu'au fleuve, P.Q.*—Les économies annuelles nettes réalisables par les deux réseaux par l'abandon alternatif des lignes du Québec-Central et du National-Canadien, dans ce territoire, ne justifient pas l'abandon de ces lignes	.....	.....
47. 7 juin 1935	*Saint-Canut-Cushing Junction, P.Q.*—Abandon de la ligne du National-Canadien (22·6 milles) et abandon du territoire par le National-Canadien, en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 32. Non encore mis à exécution.	.....	24,000
48. 20 juillet 1935	*Federal-Smiths Falls, Ont.*—Les économies annuelles nettes réalisables pour les deux réseaux, par l'abandon de la ligne du National-Canadien (33·8 milles), et l'utilisation conjointe de la ligne Ottawa-Smiths Falls du Pacifique-Canadien ne sont pas suffisantes pour justifier l'abandon de ces lignes	.....	.....
49. 30 juillet 1935	*Saskatoon, Sask.*—Aucune économie réalisable par aiguillage conjoint	.....	.....
50. 2 août 1935	*Régina, Sask.*—Aucune économie réalisable par aiguillage conjoint	.....	.....
51. 20 sept. 1935	*Ottawa-Ouest-Carleton Place, Ont.*—Les économies annuelles nettes réalisables pour les deux réseaux, par l'abandon de la ligne du Pacifique-Canadien (24·0 milles), et l'utilisation conjointe des lignes du National-Canadien, en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 23, ne sont pas suffisantes pour justifier l'abandon de ces lignes	.....	.....
52. 8 oct. 1935	*Ottawa, Ont.*—L'utilisation conjointe des remises terminales à locomotives du Pacifique-Canadien, à Ottawa-Ouest, et d'une partie des remises terminales du National-Canadien à Deep Cut, de même que des facilités d'approche nécessaires. Non encore mis à exécution	.....	38,205

LISTE DES RAPPORTS DU COMITÉ MIXTE DE COOPÉRATION SOUMIS JUSQU'À CE JOUR AU COMITÉ EXÉCUTIF MIXTE—*Suite*

Numéro du rapport et date	—	Estimation des économies nettes, réalisables annuellement pour les deux réseaux	
		Projet en voie d'exécution	Projet non encore mis à exécution
		$	$
53. 4 oct. 1935	*Lanoraie-Joliette ou l'Epiphanie-Joliette, P.Q.*—L'Abandon de la ligne du Pacifique-Canadien, Lanoraie-Joliette (6·3 milles) ou de la ligne du National-Canadien Paradis-Joliette (10·6 milles) avec, dans l'un ou l'autre cas, utilisation de l'autre ligne, en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 23 résulterait en une perte annuelle nette pour les deux réseaux, au lieu d'une économie annuelle nette.....	.....	.....
54. 12 nov. 1935	*Bélair-Lachevrotière, P.Q.*—Plusieurs alternatives d'abandon de voies du Pacifique-Canadien et du National-Canadien dans ce territoire, avec l'utilisation conjointe de la ligne maintenue en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 23, ne comportent pas une économie annuelle nette suffisante pour justifier l'abandon de l'une ou l'autre ligne. Aucune autre alternative ne peut être envisagée, du fait que le National-Canadien a concédé l'abandon de certaines lignes dans le territoire à l'étude.....	.....	.....
55. 27 nov. 1935	*North-Bay-Yellek, Ont.*—L'Abandon de la ligne du National-Canadien (7·9 milles), et l'utilisation conjointe de la ligne du Pacifique-Canadien (9·0 milles), avec l'utilisation conjointe de la station des voyageurs du Pacifique-Canadien, à North Bay, le tout en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 23. Non encore mis à exécution.	.....	37,200
56. 13 déc. 1935	*West Tower-Deer, Man.*—Les économies annuelles nettes réalisables pour les deux réseaux, par l'abandon de la ligne du National-Canadien (23·9 milles), et l'utilisation conjointe de la ligne du Pacifique-Canadien (24·3 milles), en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 23 ne justifient pas l'abandon de cette ligne.....	.....	.....
57. 16 déc. 1935	*Rossburn Junction-Orrville, Man.*—Les économies annuelles nettes réalisables pour les deux réseaux, par l'abandon de la ligne du National-Canadien (9·2 milles), avec utilisation conjointe de la ligne du Pacifique-Canadien, en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 23, ne justifient pas l'abandon de cette ligne.....	.....	.....
58. 20 fév. 1936	L'extension de la mise en commun des trains de passagers, envisagée dans les rapports 4 et 28, de manière à comprendre ceux qui circulent à l'Ouest de Toronto, de Montréal à Winnipeg, de Toronto à Winnipeg et à l'Ouest de Winnipeg, ont paru économiquement impossible.....	.....	.....
59. 5 fév. 1936	*MacTier et South Parry, Ont.*—La consolidation des remises à locomotives et des facilités terminales du Pacifique-Canadien à MacTier, avec celles du National-Canadien à South Parry ou inversement, ont paru économiquement impossible.....	.....	.....
60. 14 avril 1936	*Fresnière-Shawbridge et Joliette-Montfort Junction, P.Q.*—L'abandon de (44·3 milles) de la ligne du National-Canadien, dans ces territoires, et l'utilisation conjointe de 46·5 milles de la ligne du Pacifique-Canadien, en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 23. Non encore mis à exécution.....	.....	25,040
61. 24 juin 1936	*Dranoel-Medonte, Ont.*—L'abandon de la ligne du Pacifique-Canadien (74·1 milles), l'affermage de la ligne Lindsay-Bobcaygeon (16·2 milles) au National-Canadien, et l'abandon du territoire par le Pacifique-Canadien, en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 32. (Le Pacifique-Canadien a, depuis, abandonné exclusivement sa ligne Lindsay-Orillia (41·3 milles), en conformité du présent rapport). L'entente coopérative relative à cet abandon n'a pas encore été mise à exécution.....	.....	55,700
62. 6 août 1936	*Sainte-Thérèse-Saint-Eustache, P.Q.*—l'Abandon de la ligne du Pacifique-Canadien (5·7 milles), et l'abandon du territoire par le Pacifique-Canadien, en conformité des principes énoncés dans le rapport n° 32. Non encore mis à exécution.....	.....	9,400

	Sommaire	Estimation des économies annuelles nettes pour les deux réseaux
12	Projets en vigueur (nos 1, 2, 3, 4, 9, 12, 20, 22, 24, 25, 28 et 31).....	$ 1,134,857
2	Projets au sujet desquels des ententes sont intervenues, mais qui n'ont pas encore été mis à exécution (nos 34 et 35).....	45,179
14	Projets non encore mis à exécution et au sujet desquels des ententes n'ont pas encore été conclues (nos 27, 30, 33, 36, 38-A, 39, 40, 41, 47, 52, 55, 60, 61 et 62).....	591,617
2	Projets renvoyés pour plus amples détails (nos 11 et 29).....	.....
24	Projets ayant fait l'objet d'un rapport défavorable. (nos 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 37, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 56, 57 et 59)....	.....
8	Rapports à l'état d'ébauche. (Nos 5, 6, 7, 8, 10, 23, 26 et 32).....	.....
62	Rapports.....	$ 1,771,653

Montréal, P.Q.,
21 avril 1938.

PIÈCE N° 30

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

DEMANDES D'ABANDON DE LIGNES, DE 1935 À AUJOURD'HUI

Demandes approuvées

	Milles	Economie annuelle estimée	Ordonnance n°	Dates
*Jonction St-Léonard—Nicolet, Qué.	14.7	$23,000	53012	15- 4-36
			53417	8- 9-36
Iberville—Saint-Hyacinthe, Qué.	28.1	33,000	52350	9- 9-35
Noyan Jct.—Iberville, Qué.	21.9	19,000	52493	25-11-35
Rockland—Clarence Creek, Ont.	4.6	3,000	53224	12- 6-36
Tweed—Bannockburn, Ont.	19.5	14,000	52032	20- 6-35
Trenton—Brighton, Ont.	9.9	12,000	52012	7- 6-35
Ronnac—Greenburn, Ont.	41.8	26,000	52610	26-12-35
Port Perry—Cresswell, Ont.	13.1	13,000	52747	6- 2-36
Brant Co. Siding—Paris Jct., Ont.	6.0	22,000	52052	27- 6-35
Hickson—Tavistock Jct., Ont.	6.5	9,000	52254	18- 9-35
Burgessville—Woodstock, Ont.	9.2	10,000	52519	4-12-25
Simcoe Jct.—Otterville, Ont.	14.2	17,000	52185	19- 8-35
Jarvis—Port Dover, Ont.	9.0	11,000	51934	13- 5-35
Peace River Jct.—Darson Jct., Alta.	32.6	36,000	52949	30- 3-36
Foothills—Lovett, Alta	4.6	5,000	52183	15- 8-35
Patricia Bay Jct.—Patricia Bay, C.-B.	15.8	8,000	52114	31- 7-35
Stoneham—Loretteville, Qué.	10.0	5,000	55343	18-12-37
Dombourg—St-Marc, Qué.	22.3	20,000	55671	3- 3-38

Demandes refusées

Elgin—Havelock, N.-B.	26.1	13,000	52206	3- 9-35
Hampton—St. Martins, N.-B.	28.8	20,000	52408	6-11-35
Victoriaville—St-Grégoire, Qué.	30.4	32,000	52443	6-11-35
Saint-Hyacinthe—Bellevue Jct., Qué.	31.3	32,000	52371	19-10-35
†Farnham—Frelighsburg, Qué.	18.4	8,000	52425	4-11-35
Saint-Rémi—Hemmingford, Qué.	14.9	8,000	52772	11- 2-36
Hawkesbury—Hurdman, Ont.	56.6	22,000	53224	12- 6-36
Golden Lake—National Jct., Ont.	20.2	20,000	52184	9- 8-35
Port Hope—Peterborough, Ont.	28.0	20,000	52621	31-12-35
Whitby—Port Perry, Ont.	16.9	11,000	52747	6- 2-36
Two Rivers—Ravensworth, Ont.	37.5	10,000	Demande retirée	

Demandes pendantes

Bridgetown—Granville-Centre, N.-E.	7.6	4,000
Morency Spur Branch, Qué.	6.2	3,000
Farnham—Frelighsburg, Qué.	18.4	8,000
Simcoe—Port Rowan, Ont.	16.9	10,000
Twin City—Mackies, Ont.	35.4	25,000

*Il fut ordonné au National-Canadien de fournir le même service jusqu'à Nicolet que celui qu'il fournit présentement, mais par voie d'Aston Junction et Saint-Grégoire. Ce nouveau parcours a eu pour effet de réduire l'économie annuelle probable de $14,000.

†Nouvelle demande pour le projet d'abandon refusé le 4 novembre 1935.

PIÈCE N° 31

PACIFIQUE-CANADIEN

DEMANDES D'ABANDON DE LIGNES, DE 1935 JUSQU'AUJOURD'HUI

Demandes approuvées

	Milles	Ordonnance n°	Dates
Shore Line Junction—Bonney River, N.-B.	28.8	52453	8-11-35
Part Stobie Branch—Blezard Mine, Ont.	3.42	52444	7-11-35
O'Donell—Turbine, Ont.	16.4	53415	8- 9-36
West End—Archibald, C.-B.	17.4	52310	27- 9-35
		52476	21-12-35

Demandes en partie refusées

			15.05 milles
International Boundary—Eastman, Qué.	29.1	52622	31-12-35

Demandes refusées

Lardau—Gerrard, C.-B.	33.1	52366	15-10-35

PIÈCE N° 32

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER NATIONAL-CANADIEN—COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

Au président de la compagnie du chemin de fer National-Canadien.

Au président de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

RAPPORT N° 32

QUESTION N° 6 RÉFÉRÉE PAR L'EXÉCUTIF

ABANDON DE VOIES ET SECTIONS CONJOINTES

PRINCIPES RÉGISSANT L'ABANDON DE LIGNES ET DE SERVICES DE TRAINS FAISANT DOUBLE EMPLOI

En ce qui concerne l'abandon de certaines lignes, particulièrement lorsque la voie d'une compagnie ne forme pas partie d'une ligne de circulation, il est possible d'effectuer des économies plus substantielles et plus équitablement réparties, en même temps que d'assurer un meilleur service au public, lorsqu'une compagnie abandonne sa ligne et cesse complètement ses opérations dans le territoire, plutôt que si la ligne restante est exploitée comme section conjointe. En conséquence, votre comité recommande l'adoption des principes ci-après énoncés dans la préparation des ententes relatives à l'abandon de lignes de ce genre, à condition que, lorsque l'abandon par une compagnie équivaut à l'abandon par l'autre compagnie, les deux abandons soient considérés comme équivalents, et qu'à cet égard, aucune compagnie ne soit tenue de verser un paiement à l'autre.

Recettes

(*a*) On déterminera les recettes totales réalisées par chacune des compagnies, antérieurement à l'abandon de tout trafic en provenance et/ou se terminant à des points situés dans le territoire concerné qui pourront faire l'objet d'une entente, de même que pour une ou des périodes qui feront l'objet d'une entente.

(*b*) Le territoire concerné sera étudié conjointement, en vue de déterminer aussi exactement que possible les perspectives de trafic pour chaque ligne, si elle n'est pas abandonnée, ainsi que les recettes provenant du trafic que perdront les compagnies, et qui sera détourné vers d'autres lignes de chacune des compagnies, du fait de l'abandon projeté.

(*c*) A la lumière des renseignements obtenus à l'égard des recettes, paragraphes (*a*) et (*b*), ainsi que de tous autres renseignements pertinents, les compagnies s'entendront sur la répartition équitable des recettes brutes qui pourront découler de tout le trafic en provenance, et/ou se terminant aux points convenus de la ligne maintenue, que touchera la compagnie dont la ligne est abandonnée, après qu'elle aura été abandonnée. La compagnie, dont la ligne est maintenue, touchera toutes les recettes provenant de ce trafic et versera mensuellement à la compagnie dont la ligne est abandonnée, la part équitable des recettes qui ont fait l'objet de l'entente, moins la proportion de ces recettes qui sera retenue en conformité du paragraphe (*c*) relatif aux dépenses.

(*d*) La compagnie qui abandonne sa ligne cessera de publier les taux applicables aux stations abandonnées.

Dépenses

(*a*) Les deux réseaux établiront conjointement un estimé des économies que réalisera la compagnie dont la ligne est abandonnée et de l'intérêt sur la valeur de récupération de la ligne abandonnée. L'estimé des écono-

mies sera basé sur les dépenses totales de la ligne qui doit être abandonnée, de même que sur les déboursés directement imputables (encourus ailleurs que sur la ligne qui doit être abandonnée) pour la manutention du trafic qui doit être détourné.

(*b*) Les deux réseaux établiront conjointement un estimé des dépenses additionnelles que subira la compagnie dont la ligne est maintenue par la manutention du trafic détourné vers sa ligne. Cet estimé sera basé sur les déboursés additionnels directement imputables pour la manutention du trafic détourné.

(*c*) D'après les renseignements acquis conformément aux paragraphes (*a*) et (*b*) relatifs aux dépenses, de même qu'à la lumière de tous autres renseignements pertinents, les compagnies devront convenir du pourcentage de la part de recettes brutes qui doit être versé en conformité du paragraphe (*c*) relatif aux dépenses, à la compagnie dont la ligne est abandonnée, par la compagnie dont la ligne est maintenue, afin de partager équitablement l'économie nette.

La compagnie dont la ligne est maintenue gardera le pourcentage de la part de recettes brutes qui serait autrement payable à la compagnie dont la ligne est abandonnée.

Le pourcentage mentionné au paragraphe (*c*) sera le pourcentage que la moitié de la somme des montants déterminés aux paragraphes (*a*) et (*b*) relatifs aux dépenses représente des recettes annuelles brutes telles qu'estimées, et qui reviendrait à la compagnie dont la ligne est abandonnée, conformément au paragraphe (*c*) relatif aux recettes, au même niveau de trafic pour lequel sont déterminés les montants mentionnés auxdits paragraphes (*a*) et (*b*) relatifs aux dépenses.

Dispositions relatives aux changements de conditions

La proportion équitable déterminée au paragraphe (*c*) relatif aux recettes et le pourcentage déterminé au paragraphe (*c*) relatif aux dépenses, à compter de la date de l'entente, s'appliqueront d'année en année, sauf, qu'à la demande écrite de l'une ou l'autre compagnie, elles pourront, par entente mutuelle, être modifiées pour s'adapter aux conditions nouvelles. Pareille modification deviendra effective le premier jour de l'année qui suivra la réception par une compagnie de la notification écrite du désir de l'autre compagnie de modifier l'entente.

Dispositions générales.

Les principes contenus dans le rapport n° 23, relativement à la durée de l'entente (par. 3), à la détermination de la valeur récupération (par 5), à la construction de couplages (par. 6), au maintien et à l'opération des couplages (par. 8), aux engagements dans la mesure où ils seront nécessaires (par. 16), ainsi qu'au règlement des différends (par. 17), s'appliqueront aussi aux ententes conclues en vertu du présent rapport.

Pour faciliter la référence, copie des paragraphes dont il est question, et signés pour identification, est ci-annexée.

(Signé) S. W. FAIRWEATHER, *Président,*
Section du National-Canadien.

(Signé) JOHN E. ARMSTRONG, *Président.*
Section du Pacifique-Canadien.

MONTRÉAL, le 13 octobre 1934.

PIÈCE N° 33

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER NATIONAL-CANADIEN—COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

COMITÉ MIXTE DE COOPÉRATION

RAPPORT N° 23

Au président suppléant
Compagnie du chemin de fer National-Canadien
Au président
Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien

QUESTION N° 6 RÉFÉRÉE PAR L'EXÉCUTIF

ABANDON DE VOIES

PRINCIPES GÉNÉRAUX

Une plus ample étude exécutée par votre comité révèle que les principes généraux ci-après énoncés devraient être suivis dans la préparation des ententes visant l'utilisation par une compagnie de la ligne de l'autre compagnie, dans les cas d'abandon de voies faisant double emploi:

1. Le principe fondamental de pareille entente est que la compagnie dont la ligne doit être maintenue et utilisée conjointement reçoive compensation pour les dépenses additionnelles qu'elle encourt en raison de cette utilisation conjointe, que les économies nettes résultant de l'abandon de la ligne soient également réparties entre les deux compagnies, et que tout dérangement du trafic des compagnies l'une vis-à-vis de l'autre et l'utilisation conjointe de la ligne qui est maintenue soient ajustés de manière que ni l'une ni l'autre ne subisse un désavantage forcé,
2. A l'égard de l'utilisation conjointe de la ligne maintenue, la compagnie dont la ligne est abandonnée devient dans la situation de locataire de la compagnie dont la ligne est maintenue, les termes de cette location devant être tels qu'ils puissent former la base d'une entente en conformité des principes généraux contenus dans le présent rapport, et que les occasions d'expansion éventuelle de la compagnie locataire ne soient pas compromises du fait que celle-ci accepte de devenir locataire et du fait qu'elle abandonne sa ligne.
3. La compagnie locataire détient, à perpétuité, le droit d'utiliser la ligne maintenue; mais advenant que la compagnie locataire désire cesser d'exercer son droit d'utilisation, elle peut se retirer de l'entente contractée suivant tels termes équitables qui pourront être arrêtés dans le temps, et fondés sur le principe que les deux compagnies reprendront respectivement la même position vis-à-vis l'une de l'autre que si la location n'avait pas été exercée. De même, advenant que la compagnie dont la ligne est maintenue désire cesser d'exercer son droit d'utilisation, elle peut remettre ses biens à la locataire, si celle-ci le désire à telles conditions équitables qui pourront être établies dans le temps, et basées sur le principe que la compagnie locataire devra payer à la compagnie dont la ligne est maintenue, pour les facilités équivalentes à celles qu'elle abandonne, un montant égal à la valeur nette de récupération de la ligne abandonnée, et pour toutes facilités additionnelles qu'elle désire conserver, la valeur marchande équitable à cette époque, afin que, sauf la substitution des facilités, la compagnie tenancière se trouve dans la même position vis-à-vis de l'autre compagnie que si la location n'eût été exercée.

4. Le principe adopté dans la plupart des ententes concernant l'utilisation conjointe de facilités, savoir que la compagnie locataire est tenue de payer un loyer égal à la moitié de l'intérêt sur le capital engagé dans la ligne maintenue, ne s'applique pas à ces ententes.

5. A titre de compensation partielle pour la location, la compagnie locataire devra partager à parts égales avec la compagnie dont la ligne est maintenue, la valeur nette de récupération provenant de l'abandon, en versant à cette compagnie, chaque année, la moitié de cinq pour cent de la valeur marchande équitable de pareille récupération. La détermination de la valeur nette de récupération sera la valeur marchande équitable des terrains abandonnés et/ou des voies et/ou des facilités, dans leur ensemble, ou prises individuellement, en tenant compte du coût de récupération. Si les deux réseaux ne peuvent s'entendre sur ce qui constitue une valeur équitable, cette valeur sera alors établie par soumissions de firmes concurrentes, demandées par la compagnie propriétaire de la ligne qui doit être abandonnée, des deux réseaux, et de telles autres entreprises qui désirent faire une offre, ces offres devant avoir comme principe que l'enchérisseur assumera la totalité des frais de récupération. La plus haute enchère sera acceptée et constituera la valeur nette de récupération, la compagnie propriétaire de la ligne à abandonner se réservant le droit d'accepter cette enchère. Toutefois, si en vertu de quelque stipulation légale la compagnie qui abandonne sa ligne doit garder l'emprise, aucune valeur de récupération ne sera attribuée pour le terrain ainsi gardé.

6. La compagnie propriétaire de la ligne à abandonner effectuera et deviendra propriétaire de tels changements et construction additionnelle sur lesquels les deux compagnies se seront entendues comme étant nécessaires à amener la ligne à la limite de l'emprise de la ligne qui doit être maintenue, ou à tel autre point qui aura fait l'objet d'une entente entre les deux compagnies. La compagnie propriétaire de la ligne qui doit être maintenue construira les raccordements et effectuera tous changements y afférents tel que convenu entre les deux compagnies comme étant nécessaires sur son emprise ou jusqu'à tel point convenu entre les deux compagnies, et ce, aux frais de la compagnie locataire. La compagnie propriétaire de la ligne qui doit être utilisée conjointement allouera chaque année à la compagnie locataire un crédit, en réduction des montants autrement payables, égal à cinq pour cent de la moitié de tous déboursés subis aux fins ci-haut mentionnées.

7. La compagnie locataire doit verser à la compagnie dont la ligne est maintenue cinq pour cent annuellement sur la moitié des dépenses de capital nettes additionnelles effectuées pour additions ou améliorations qui, de consentement mutuel, pourront être apportées aux lignes conjointes. Tout désaccord, s'il s'en produit, quant à la proportion des frais d'additions ou d'améliorations désirées par une compagnie et opposées par l'autre, lesquels seront payés exclusivement par la compagnie qui désire ces additions ou améliorations, ou quant à la proportion qui sera payée par la compagnie dont la ligne est maintenue et inclue comme dépenses de capital additionnelles portant intérêt tel que stipulé ci-haut, sera soumis à l'arbitrage pour les fins de la présente entente.

8. Ecriture doit être tenue de toutes dépenses additionnelles de maintien et d'opération aux points de raccordement, et ces dépenses seront subies, à parts égales, par les deux compagnies.

9. La compagnie locataire versera mensuellement à la compagnie dont la ligne est maintenue, à l'égard des dépenses pour le maintien de stations, autres que les dépenses additionnelles pour les stations aux points de raccordement, un montant qui sera établi comme suit:

La moyenne juste et équitable des dépenses annuelles pour le maintien de stations sur la ligne qui doit être abandonnée sera établie aux termes d'une entente.

La moyenne juste et équitable des dépenses annuelles pour le maintien de stations, dans les conditions existant antérieurement à l'utilisation conjointe de la ligne qui doit être maintenue, sera établie aux termes d'une entente.

La moyenne estimative des dépenses annuelles additionnelles pour le maintien de stations qui seront contractées par suite de l'utilisation conjointe de la ligne qui doit être maintenue, sera établie aux termes d'une entente.

La proportion que représente la moitié de ces dépenses pour le maintien de stations sur la ligne à abandonner, plus la moitié des dépenses estimées additionnelles qui devront être subies pour le maintien de stations par la compagnie dont la ligne doit être maintenue, par rapport aux dépenses totales pour le maintien de stations sur la ligne maintenue suivant les conditions estimatives de l'utilisation conjointe, sera traitée comme pourcentage. Ce pourcentage sera appliqué mensuellement aux dépenses réelles de stations de la ligne utilisée conjointement.

Le pourcentage établi tel que susdit sera appliqué aux comptes d'année en année, mais à la demande de l'une ou l'autre compagnie afin de faire disparaître toute injustice qui persistait du fait de l'application de la présente formule, une nouvelle détermination sera effectuée et deviendra effective au début de l'année suivante, en vue de donner effet aux principes généraux énoncés au paragraphe un des présentes.

10. Les matériaux et fournitures ordinaires que pourra fournir la compagnie dont la ligne est maintenue seront payés aux termes de l'arrangement normal en vigueur de temps à autre entre les deux compagnies, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

11. Lorsque la compagnie dont la ligne est retenue exécute des travaux pour le compte de la compagnie locataire, le paiement de tels services doit être réglé sur la base d'usage, à la condition que pareille base d'usage ne crée pas d'injustice dans le partage de l'économie nette résultant de l'abandon et de l'utilisation conjointe.

12. Il sera établi un estimé des dépenses occasionnées par le déplacement des trains, que la locataire a subies en transportant son trafic sur la ligne qui doit être abandonnée. Un semblable estimé sera établi du coût subi par la compagnie locataire en amenant son trafic sur la ligne qui doit être utilisée conjointement. Un estimé sera aussi établi de tout changement apporté dans ces dépenses de manutention du trafic de la compagnie dont la ligne est maintenue du fait de l'utilisation conjointe. L'avantage net ou désavantage net, exprimé en espèces, sera partagé à parts égales entre les deux compagnies.

13. La compagnie locataire paiera mensuellement à la compagnie dont la ligne est maintenue, pour les frais de maintien autres que les frais additionnels de maintien aux points de raccordement, un montant qui sera déterminé comme suit:

Les deux compagnies s'entendront sur un estimé de la moyenne juste et équitable des frais annuels de maintien de la ligne à abandonner, moins la moyenne juste et équitable des frais annuels de maintien de la nouvelle construction de la ligne affermée nécessaire pour rejoindre la limite de l'emprise de la ligne qui doit être maintenue ou tel autre point dont seront convenues les deux compagnies.

Les deux compagnies s'entendront sur un estimé de la moyenne juste et équitable des frais annuels de maintien de la ligne qui doit être utilisée conjointement dans les conditions existant antérieurement à l'utilisation conjointe.

Les deux compagnies s'entendront sur un estimé des frais annuels additionnels de maintien à supporter par la compagnie dont la ligne est maintenue, du fait de l'utilisation conjointe.

Dans l'établissement de ces estimés il sera tenu compte du principe que les frais de maintien de la voie et des constructions sont partageables en deux parties: l'une, fixe ou indépendante du trafic; l'autre, variable et dépendante du trafic.

La proportion, que représente la moitié des frais de maintien convenus pour la ligne à abandonner, plus une moitié des frais additionnels de maintien convenus et qui doivent être supportés à l'égard de la ligne à maintenir, par rapport au total des frais de maintien estimés aux termes de l'utilisation conjointe de la ligne à maintenir, sera traitée comme pourcentage.

Ce pourcentage sera appliqué mensuellement aux dépenses réelles de maintien de la ligne utilisée conjointement.

Le pourcentage établi comme ci-dessus sera appliqué aux comptes d'année en année, mais à la demande de l'une ou l'autre compagnie afin de faire disparaître toute injustice persistant du fait de l'application de la présente formule, une nouvelle détermination sera effectuée et deviendra effective au début de l'année suivante, en vue de donner effet aux principes généraux énoncés au paragraphe un des présentes.

14. La compagnie locataire paiera annuellement à la compagnie dont la ligne est maintenue la moitié de toute économie d'impôts résultant de l'abandon de sa ligne, ainsi que la moitié de toute augmentation du coût des impôts subie par la compagnie dont la ligne est maintenue du fait de l'utilisation conjointe.

15. Les deux parties s'entendront sur les termes qui régiront l'octroi de droits de trafic, la compagnie locataire ayant le droit de choisir:

(*a*) d'exercer des droits de trafic conjoints et égaux avec la compagnie dont la ligne est maintenue,
(*b*) d'exercer des droits de trafic restreints,
(*c*) de ne pas exercer de droits de faire commencer ou de terminer son trafic sur la ligne utilisée conjointement.

Dans l'étude des termes auxquels seront accordés des droits de trafic, les rapports actuels ou éventuels de la ligne à abandonner avec la ligne à maintenir seront considérés comme ils existaient au moment du choix exprimé par la compagnie locataire, et les frais de location pour droits de trafic seront déterminés par entente.

Les deux compagnies devront tenir écriture, sujette à vérification, du parcours en milles des wagons à marchandises et à voyageurs, et des locomotives, ainsi que toute autre documentation requise pour donner effet aux arrangements énoncés dans les présentes.

16. La responsabilité pour dommages subis sur les lieux conjoints sera établie conformément à la pratique ordinaire d'utilisation conjointe des facilités.

17. Tout différend né de l'utilisation conjointe et ne pouvant être réglé à l'amiable par les deux compagnies sera soumis à l'arbitrage, chaque compagnie devant nommer un arbitre, et ces deux derniers devant choisir un troisième, ou le différend pourra être déféré à la Commission des chemins de fer.

(Signé) S. W. FAIRWEATHER,
Président,
Section du National-Canadien.

(Signé) G. HODGE,
Président.
Section du Pacifique-Canadien.

MONTRÉAL, le 21 novembre 1934.

1938

SÉNAT DU CANADA

TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

S'ENQUÉRIR DES MOYENS LES PLUS EFFICACES DE REMÉDIER À LA SITUATION EXTRÊMEMENT GRAVE DES CHEMINS DE FER AU PAYS ET D'ALLÉGER LES LOURDES CHARGES FINANCIÈRES QUI EN RÉSULTENT, ET EN FAIRE RAPPORT

N° 6

Présidents conjoints:
Le très honorable George P. Graham, C.P., et
l'honorable C.-P. Beaubien, C.R.

TÉMOIN:

M. S. W. Fairweather, Directeur du bureau technique
des chemins de fer Nationaux du Canada

PIÈCES PRODUITES:

N° 34. Etat comparatif des salaires des employés de chemin de fer au Canada et aux Etats-Unis.

N° 35. Etat déposé par le Pacifique-Canadien concernant l'augmentation des frais d'exploitation, du 1er janvier au 31 mars 1938.

N° 36. Etat déposé par les Chemins de fer Nationaux du Canada concernant l'augmentation des frais d'exploitation, du 1er janvier au 31 mars 1938.

N° 37. Analyse de 28 projets de coopération recommandés par le comité mixte de coopération.

N° 38. Exposé des détails devant accompagner le rapport n° 34 du comité mixte de coopération, relativement à l'abandon de la ligne du N.-C. entre Middleton Junction et Bridgetown, N.-E.

N° 39. Exposé des détails devant accompagner le rapport n° 35 du comité mixte de coopération, relativement à l'abandon de la ligne du P.-C. entre Linwood et Listowell, Ont.

N° 40. Copie d'un document mentionné par M. Fairweather, exposé préparé par la section du National-Canadien du comité mixte de coopération pour l'information de l'exécutif du National-Canadien.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

ORDRE D'INSTITUTION

(Extrait des procès-verbaux du Sénat, 30 mars 1938)

Résolu: Qu'un Comité du Sénat soit institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, et que lui soit conféré le pouvoir de requérir des personnes et documents; et que ledit Comité se compose de vingt sénateurs.

Ordonné: Que ledit Comité spécial soit composé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hugessen, Horsey, Jones, Hardy, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

57822—1½

TÉMOIGNAGES

SÉNAT

Le mardi, 10 mai 1938.

Le Comité spécial institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la statut extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent et en faire rapport, se réunit à onze heures du matin.

Le très honorable M. Graham et l'honorable M. Beaubien président conjointement.

Le colonel O. M. Biggar, conseil du Comité.

PRÉSIDENT (le très honorable M. Graham): Messieurs, M. Biggar a quelque chose à vous annoncer.

M. BIGGAR: A la dernière réunion du Comité, on a parlé de deux choses qui devraient être expédiées immédiatement. Tout d'abord, il s'agit des motifs donnés par la Commission des chemins de fer en rejetant un certain nombre de demandes d'abandon de lignes, formulées indépendamment par chaque réseau. J'ai découvert que ces motifs avaient effectivement été exprimés et qu'il était possible de les connaître. J'ai le dossier complet par devers moi.

LE PRÉSIDENT (le très honorable M. Graham): Sont-ce là les motifs pour lesquels la Commission des chemins de fer a rejeté les demandes?

M. BIGGAR: Oui.

LE PRÉSIDENT (le très honorable M. Graham): Je croyais bien que cette affirmation était inexacte.

M. BIGGAR: Il y a eu malentendu entre les personnes avec qui j'ai communiqué. Je propose donc que des exemplaires soient remis au secrétaire du Comité qui les tiendra à la disposition des membres du Comité qui désirent les consulter. Si le Comité le désire, je puis les communiquer brièvement ces motifs. Le document compte, en tout et partout, quarante ou cinquante pages d'imprimé.

L'hon. M. DANDURAND: Vous pourriez peut-être nous en donner la substance.

M. BIGGAR: Volontiers.

LE PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ces motifs n'intéressent en aucune façon la coopération entre les deux chemins de fer.

M. BIGGAR: Non.

L'hon. M. DANDURAND: Dans ce cas je tiens à poser une question. Le président, M. Beaubien, vient de nous dire que ces motifs ne touchent pas à la coopération entre les deux réseaux. Est-ce que les embranchements à l'égard desquels les deux réseaux pouvaient agir indépendamment de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien font partie des 5,000 milles de lignes exploitées et qu'il serait possible d'abandonner?

LE PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Le rapport Duff déclare que de 4,000 à 5,000 milles de lignes font double emploi. Si je comprends bien, les lignes que les chemins de fer ont abandonnées n'étaient pas toutes des lignes faisant double emploi.

L'hon. M. DANDURAND: C'est précisément là l'objet de ma question.

LE PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ce ne sont pas toutes des lignes faisant double emploi.

M. BIGGAR: J'ai tenté de vérifier les faits, et il me semble qu'un certain nombre de ces lignes coïncident avec les projets d'abandon de 1932, tandis que d'autres ne font pas partie de ce groupe.

L'hon. M. DANDURAND: Est-ce que le compte rendu des délibérations de la Commission Duff contient quelque état présenté soit par le Pacifique-Canadien, soit par le National-Canadien, des lignes qui devraient être abandonnées?

M. BIGGAR: Oui. Il contient la liste des lignes dont on devrait envisager l'abandon.

L'hon. M. DANDURAND: Et formant partie de ces 5,000 milles?

M. BIGGAR: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Assurément, ces motifs sont de la plus haute importance, car, si nous devons déterminer s'il y a eu progrès quant à la suppression de lignes inutiles par le moyen de la coopération, nous devons connaître les principes dont s'est inspirée la Commission des chemins de fer.

M. BIGGAR: Précisément.

L'hon. M. BLACK: Très bien. Je crois que cette question est de la plus haute importance.

M. BIGGAR: Je remets donc au secrétaire les documents imprimés qui se rapportent à cette question, et j'exposerai au Comité, dans un moment, la nature des motifs de la Commission.

Les projet d'abandon dont il est question sont ceux qui sont décrits dans les Pièces 30 et 31, que l'on trouvera à la page 137 des délibérations du Comité. Ils se partagent en deux groupes. On y trouve d'un côté les refus opposés aux demandes des Chemins de fer Nationaux, vers le milieu de 1922, et au bas, une demande du Pacifique-Canadien, qui fut rejetée. Dans leur ordre ce sont:

Hampton-Saint-Martin: 28 milles .8. La Commission des chemins de fer reconnaît que la population de cette région a diminué, mais elle affirme qu'une certaine partie de la population habite à trente milles de tout autre mode de transport; que les accidents qui surviennent aux ouvriers, dans les forêts, je crois, exigent un moyen de transport rapide; que le transport du bois et du gravier exigent ce service et que, conséquemment, il n'est pas opportun, dans l'intérêt public, de supprimer cette ligne.

Victoriaville-Saint-Grégoire: 30 milles .4. La Commission se déclare d'avis qu'il ne lui appartient pas d'annuler une entente assurant l'exploitation du chemin de fer, intervenue entre la compagnie et la municipalité en 1858. La Commission estime que l'article 35 de la Loi des chemins de fer lui interdit de permettre l'abandon de cette ligne. La Commission déclare que le service est insuffisant et que les pertes seraient moins onéreuses si la compagnie accordait un meilleur service. Elle signale aussi que, par l'abandon de cette ligne, de dix-sept à vingt employés perdraient leur emploi, et que cette considération prend une importance particulière eu égard au chômage qui sévit actuellement.

Saint-Hyacinthe-Bellevue Junction: 31 milles .3. Cette ligne dessert une population de 40,000 habitants. L'abandon de cette ligne forcerait ces gens à émigrer. Les pertes actuellement subies pourraient être réduites par l'amélioration du service. D'autre part, la ligne est indispensable aux besoins commerciaux, sociaux et religieux de la population.

Farnham-Frelighsburg: 18 milles .4. L'adjoint du sous-commissaire, M. Garceau, a rendu ce jugement, auquel ont adhéré les commissaires Norris et Stone. Toutefois, les commissaires n'ont pas ratifié tous les motifs. Le principal motif allégué par le commissaire Garceau est que les chemins de fer constituent un service public, qu'ils ont été sinon construits à même les deniers publics, du moins hautement subventionnés, et qu'ils sont implicitement ou formellement dans l'obligation de servir le public, même à perte. Aucune preuve n'a été faite montrant que les recettes ne pouvaient pas être augmentées.

Saint-Rémi-Hemmingford: 14 milles .9. La Commission déclare qu'en dépit des pertes substantielles subies par le réseau, les inconvénients qui résulteraient de l'abandon de la ligne seraient si sérieux que, pour le moment du moins, la demande doit être rejetée. La Commission fait aussi remarquer qu'une douzaine d'employés perdraient leur emploi.

Hawkesbury-Hurdman: 56 milles .6. Les recettes ont augmenté de 1933 à 1935, ou plutôt, les pertes ont été moins lourdes, en dépit de la diminution de la population. Les marchandises transportées sont principalement le foin, l'avoine et la paille, et conséquemment, la demande est rejetée.

Golden Lake-National Junction: 20 milles .2. La Commission prétend qu'un nombre considérable de gens serait affecté, du fait qu'ils n'ont pas d'autre moyen de transport. La demande est rejetée.

Port-Hope-Peterborough: 28 milles. La Commission maintient que les chemins de fer n'ont pas prouvé leur point relativement à la concurrence du transport routier. Je crois que la demande fut agréée pour une distance de deux ou trois milles, mais qu'elle fut rejetée quant au reste du parcours.

Whitby-Port-Perry: 16 milles .9. D'après l'ordonnance de la Commission, les pertes en 1934 ont été moins élevées qu'au cours des années antérieures, et l'abandon de la ligne entre Cresswell et Port-Perry est accordé, mais il est refusé entre Port-Perry et Whitby. L'ordonnance ne donne pas la distance entre Cresswell et Port-Perry.

Two-Rivers-Revensworth: 37 milles .5. La demande fut retirée du fait que la province offrit de remettre l'impôt sur les sociétés pour l'année en question, la province étant directement intéressée dans l'exploitation du chemin de fer.

L'hon. M. COPP: Quelle province?

M. BIGGAR: Ontario.

Nous arrivons ensuite à la ligne du Pacifique-Canadien de Lardau à Gerrard, en Colombie-Britannique, une distance de 33 milles .1. L'ensemble de la population desservie par cette ligne se chiffre à 125 âmes, mais, comme le fait remarquer la Commission, ces gens sont venus s'établir dans cette région en vue des développements miniers anticipés, et il est fort douteux qu'un autre mode de transport soit satisfaisant, en dépit du fait que l'exploitation du chemin de fer est onéreuse à cause de la neige, en hiver, particulièrement, et il n'est pas opportun d'agréer à cette demande.

L'hon. M. GORDON: Quel est la longueur de cette ligne?

M. BIGGAR: Trente-trois milles.

L'hon. M. GORDON: Et seulement 125 personnes?

M. BIGGAR: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce qui revient à dire qu'avec la Loi des chemins de fer actuelle, autant vaut abandonner tout espoir de réduire les parcours.

L'hon. M. BLACK: M. Biggar, le rapport offre-t-il quelque alternative pour desservir la population de cette région? J'en connais bien certaines parties, et il me semble que des autobus et des camions pourraient les desservir beaucoup plus économiquement.

M. BIGGAR: Dans certaines localités il faudrait tenir compte de l'état des routes et de la mesure dans laquelle les camions pourraient y circuler. Mais enfin, je ne puis exprimer d'avis là-dessus.

L'hon. M. BLACK: Certains chemins de fer auraient pu économiser en établissant un système d'autobus et de camions. Je me demande si on y a même songé.

M. BIGGAR: J'ai lu les jugements et je n'en suis pas sûr. Je ne saurais dire si on y a pensé dans plusieurs cas, mais on y a peut-être songé dans un ou deux cas.

Le second point sur lequel le Comité a demandé des éclaircissements concerne la différence entre les salaires payés au Canada et aux Etats-Unis.

L'hon. M. CALDER: Avant que nous abordions cette question, je désire souligner un point qu'on a mentionné. Il s'agit du fait que certaines personnes perdraient leur emploi si la demande d'abandon était accordée. Savez-vous si les compagnies de chemins de fer ont pris des dispositions en vue de régler cet aspect de la question?

M. BIGGAR: Je ne possède aucun détail à ce sujet, monsieur le sénateur. Je crois savoir que cet aspect de la question ressortit, en partie du moins, aux ententes entre les compagnies et les syndicats de travailleurs. Je ne puis, vous dire, cependant, dans quelle mesure cette question est envisagée dans les ententes.

L'hon. M. CALDER: Pourrons-nous avoir ces renseignements?

M. BIGGAR: Nous pourrons nous renseigner.

Le second point sur lequel le Comité s'est enquis porte sur la différence des salaires des employés de chemins de fer au Canada et aux Etats-Unis. J'ai ici un mémoire des deux réseaux, conçu dans les mêmes termes. Je crois qu'il devrait être imprimé. J'en donnerai lecture, mais il n'est pas nécessaire de le consigner au compte rendu.

(Etat comparatif des salaires des employés de chemins de fer au Canada et aux Etats-Unis lu, déposé et marqué comme Pièce nº 34.)

L'hon. M. COTÉ: Monsieur Biggar, avez-vous quelques chiffres relativement aux salaires des employés de chemins de fer au Canada, comparativement à ceux qui sont versés pour les mêmes services dans d'autres entreprises?

M. BIGGAR: Je ne possède là-dessus aucun chiffre qui puisse être présenté au Comité. J'ai pris connaissance de certains chiffres à ce sujet, mais je crois qu'il faudrait un travail assez considérable pour que ces renseignements puissent être de quelque utilité.

L'hon. M. MURDOCK: Qu'entendez-vous par "mêmes services"?

L'hon. M. COTÉ: Disons, par exemple, le chauffeur d'un train de camions...

L'hon. M. MURDOCK: ...comparé à un ingénieur?

L'hon. M. COTÉ: Parfaitement. Je n'ai pas la moindre idée de la différence des salaires payés à ces deux catégories d'employés. Je crois, cependant, qu'une comparaison de ce genre ne manquerait pas d'intérêt.

L'hon. M. BLACK: Comparer le salaire versé à un garde-voie à celui que touche un ouvrier exécutant un travail analogue.

M. BIGGAR: Ce serait là une tâche extrêmement difficile. Je puis demander au Bureau de la statistique s'il possède quelque documentation qui puisse nous être utile sur ce point.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je crois que ces renseignements seraient d'une très grande utilité.

M. BIGGAR: L'autre point sur lequel le Comité a demandé des éclaircissements touche l'augmentation des frais d'exploitation des deux chemins de fer pour les trois premiers mois de cette année, comparativement à la période correspondante de l'année dernière. J'ai un mémoire distinct de chaque réseau, que je consigne au dossier et qui seront marqués comme Pièces nºs 35 et 36.

(Etat présenté par le Pacifique-Canadien pour expliquer l'augmentation des frais d'exploitation du 1er janvier au 31 mars 1938, comparativement à la période correspondante en 1937, déposé et marqué comme Pièce nº 35.)

(Etat présenté par le National-Canadien pour expliquer l'augmentation des frais d'exploitation du 1er janvier au 31 mars 1938, comparativement à la période correspondante de 1937, déposé et marqué comme pièce nº 36.)

M. BIGGAR: L'état soumis par le Pacifique-Canadien déclare que:

"Au début de 1937, une déduction générale de 10 p. 100 du salaire de base des employés était en vigueur. Cette déduction fut réduite à 9 p. 100 le 1er février 1937, à 8 p. 100, le 1er avril, à 7 p. 100 le 1er juin, à 6 p. 100, le 1er août, à 5 p. 100, le 1er octobre, à 4 p. 100, le 1er décembre, à 2 p. 100, le 1er février 1938, et elle fut complètement supprimée le 1er avril de cette année."

Le très hon. M. MEIGHEN: A quoi s'appliquent ces pourcentages?

M. BIGGAR: A la déduction. Cette déduction fut réduite graduellement aux dates mentionnées; 1er février, 1er avril, 1er juin, 1er août, 1er octobre, 1er décembre, 1er février 1938, et elle fut complètement supprimée le 1er avril de cette année.

L'hon. M. MURDOCK: Mais il ne faut pas oublier qu'il y eut une déduction globale de 20 p. 100 c'est-à-dire deux déductions de 10 p. 100.

L'hon. M. BLACK: Ces déductions ont-elles été entièrement supprimées?

L'hon. M. MURDOCK: Non.

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): Seulement la moitié.

L'hon. M. HAIG: La moitié?

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-il exact que la moitié de la déduction a été supprimée?

M. BIGGAR: Je me basais sur le mémoire. Il se lit: "Au début de 1937, une déduction générale de 10 p. 100 du salaire de base était en vigueur".

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est-à-dire qu'à ce moment-là il n'y avait qu'une déduction de 10 p. 100 en vigueur.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Par "salaire de base" il faut entendre le taux normal de rémunération, je suppose.

L'hon. M. BLACK: On m'apprend que la déduction a été complètement supprimée.

M. BIGGAR: C'est ce que je comprends d'après le mémoire.

L'hon. M. BLACK: Entendons-nous bien là-dessus. Ce que j'ai entendu dire à maintes reprises, c'est que toute déduction avait été supprimée.

M. BIGGAR: C'est ce que le mémoire semble indiquer. Je me renseignerai s'il existe quelque différence à cet égard. Le mémoire continue:

L'augmentation de $894,000 des dépenses pour le premier trimestre de 1938, comparativement à 1937, s'explique amplement du fait de déductions proportionnellement moins élevées du taux de base des salaires des employés en vigueur en 1938, comparativement à 1937. La comparaison de ces déductions, sur une base mensuelle, s'établit comme suit:

	1938	1937	Diminution de la déduction
Janvier	4%	10%	6
Février	2%	9%	7
Mars	2%	9%	7

On estime que la remise des déductions a ajouté environ $1,200,000 aux dépenses de la compagnie pour les trois premiers mois de 1938. Si les déductions en 1938 avaient été maintenues au même niveau qu'en 1937, les dépenses eussent accusé une réduction de plus de $300,000.

On estime de plus que si les taux de base restaurés le 1er avril dernier sont maintenus pour le reste de l'année, l'augmentation globale des dépenses imputables à la réduction du taux de la déduction se chiffrera à environ $5,000,000 pour toute l'année.

L'état des Chemins de fer Nationaux, Pièce n° 36, se lit comme suit:

L'explication de l'augmentation de $2,294,943 des frais d'exploitation au cours des trois premiers mois de 1938, comparativement à la période correspondante de l'année dernière est la suivante:

Augmentation des taux des salaires	$1,752,000	
Augmentation du coût des matériaux et approvisionnements..	836,000	
Augmentation des frais d'enlèvement de la neige..	123,000	
Augmentation de deux jours de travail dans les ateliers de réparations..	350,000	$3,061,000
Diminutions:		
Entretien des voies et des structures..	162,000	
Transport, attribuable à l'augmentation du trafic..	530,000	
Divers..	74,057	766,057
Augmentation nette..		$2,294,943

Le très hon. M. MEIGHEN: De combien cette augmentation des dépenses excède-t-elle celle qu'a occasionnée le relèvement des salaires?

M. BIGGAR: De $1,300,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: En plus?

M. BIGGAR: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans le cas du Pacifique-Canadien ces dépenses furent réduites de $300,000.

M. BIGGAR: Non. Je ne crois pas que ce soit là la comparaison. Le Pacifique-Canadien déclare effectivement que "Si nous n'avions pas été forcés de relever les salaires, nous eussions épargné $300,000."

Le très hon. M. MEIGHEN: Non. Ce n'est pas ce que déclare le Pacifique-Canadien. Il déclare que le relèvement des salaires fut de tant, l'augmentation des dépenses de tant, et que cette dernière fut inférieure de $300,000 à l'augmentation des dépenses.

M. BIGGAR: C'est exact. Si les déductions en 1938 avaient été maintenues au niveau de celles de 1937, les dépenses eussent accusé une diminution de plus de $300,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est bien cela. En d'autres termes, en dépit d'une augmentation des salaires qui a coûté un peu plus d'un million de dollars, les dépenses n'ont augmenté que d'environ $300,000. D'autre part, dans le cas du National-Canadien, en dépit d'une augmentation de salaires qui s'est chiffrée à un peu plus que $1,300,000, les dépenses ont augmenté de $1,300,000.

M. BIGGAR: Non. Le National-Canadien possède d'autres crédits. Si vous établissez votre comparaison sur la même base, la situation se résume à ceci: même s'il n'y avait pas eu augmentation des salaires, le National-Canadien eût quand même accusé une perte d'environ $550,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quel chemin de fer?

Le PRÉSIDENT (L'hon M. Beaubien): Le National-Canadien.

M. BIGGAR: Exactement.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'état donne les montants déboursés pour l'augmentation des salaires et qui s'ajoutent aux dépenses, mais il ajoute "Nos dépenses ont augmenté de $1,300,000 en plus de cela".

M. BIGGAR: Oui, mais nous avons certains crédits.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je sais. Mais l'état donne les détails de cette somme de $1,300,000, et les montants respectifs dépassent le chiffre des crédits. Mais, en somme, le résultat revient à une augmentation de $1,300,000, en sus des salaires, d'un côté, et à une amélioration de $300,000, à l'exclusion des salaires.

M. BIGGAR: Je crois qu'il serait plus juste de dire que l'augmentation des frais d'exploitation du Pacifique-Canadien ne représente que les deux tiers de l'augmentation provoquée par la hausse des salaires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, puisque l'augmentation causée par les salaires est plus considérable.

M. BIGGAR: Oui. L'augmentation des frais d'exploitation est d'environ les deux tiers de celle causée par les salaires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. BIGGAR: Pour le National-Canadien...

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle est de 190 p. 100.

M. BIGGAR: Non. La différence est réellement de $1,752,000 contre $2,294,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non pas. C'est précisément le contraire.

M. BIGGAR: Je puis me tromper...

L'hon. M. BLACK: La situation n'est-elle pas la suivante. Si l'on ne tient pas compte des salaires, l'augmentation des dépenses du Pacifique-Canadien eût été inférieure de $300,000, et celle du National-Canadien, de $500,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle serait de $1,300,000.

L'hon. M. BLACK: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous raisonnerons cette affaire demain.

M. BIGGAR: Vous avez les chiffres.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Il conviendrait que ce point soit tiré au clair. Donnez-nous le montant de l'augmentation des salaires pour chaque compagnie.

M. BIGGAR: Pour le Pacifique-Canadien: $1,200,000; pour le National-Canadien: $1,752,000.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): L'augmentation pour tous les matériaux, et ainsi de suite?

M. BIGGAR: Nous n'avons pas ces chiffres pour le Pacifique-Canadien. Leur état n'indique aucune autre augmentation.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Sauf l'augmentation pour salaires?

M. BIGGAR: C'est exact.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Mais le Pacifique a économisé une si forte somme, si l'on ne tient pas compte des salaires.

M. BIGGAR: Tout ce que nous savons c'est que les frais d'exploitation du Pacifique-Canadien auraient accusé une diminution de $300,000 au lieu d'une augmentation de $894,000 si cette compagnie n'avait pas versé une somme additionnelle de $1,200,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est exact.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ce qui signifie que le Pacifique a économisé une partie de l'augmentation pour salaires.

L'hon. M. HAIG: Quel est le montant de cette économie?

M. BIGGAR: Au delà de $300,000 d'après le mémoire.

L'hon. M. CALDER: M. Biggar, si les deux mémoires en question étaient établis sur la même base vous n'auriez pas cette difficulté, n'est-ce pas?

M. BIGGAR: Non.

L'hon. M. CALDER: Les deux états sont établis sur des bases différentes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, sénateur, je vous demande pardon.

L'hon. M. CALDER: L'état du National-Canadien tient compte de certaines améliorations.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je sais; afin d'expliquer l'augmentation de la perte. Une compagnie a accordé une augmentation de salaires et elle a épargné $300,000 de ce montant par certaines économies; l'autre a aussi accordé une augmentation de salaires, mais sa perte s'élève à $1,300,000 de plus que celle de l'autre compagnie.

L'hon. M. CALDER: Peut-être.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non. L'état déclare qu'il en est bien ainsi.

L'hon. M. BLACK: Je crois que lorsque nous aurons ces chiffres imprimés demain, les choses apparaîtront clairement.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Quel est le montant de l'augmentation des salaires pour le National-Canadien?

M. BIGGAR: $1,752,000.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Le National-Canadien a-t-il réalisé quelques économies pour compenser ce montant, et dans quelle mesure?

L'hon. M. HAIG: Aucune.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Un instant.

M. BIGGAR: C'est là une question extrêmement difficile.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): C'est ce que nous voulons savoir.

M. BIGGAR: Les frais d'exploitation du National-Canadien ont augmenté non seulement de $1,752,000 mais d'une somme additionnelle de $550,000.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Précisément. Cette compagnie n'a rien épargné, et elle a de plus ajouté $500,000 à sa perte.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et vous étiez dans l'erreur colonel Biggar.

M. BIGGAR: Il est vrai que l'état du National-Canadien en indiquant une augmentation du coût des matériaux, du coût de l'enlèvement de la neige et deux jours de travail additionnels dans les ateliers de réparations accuse une différence en plus de l'augmentation...

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement.

M. BIGGAR: ...de $1,300,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'état donne les débits et crédits en détail et accuse une perte de $1,000,300, plus l'augmentation pour salaires.

M. BIGGAR: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: D'autre part, le Pacifique-Canadien ne donne pas le détail des débits et crédits, mais le résultat net est une économie de $300,000.

M. BIGGAR: Précisément.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que je vous ai dit dès le commencement.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Quelle est l'impression du Comité à cet égard? Nous aurons quelqu'un qui nous expliquera la situation en détail. Personnellement, je crois que les deux états ne sont pas établis sur la même base d'un bout à l'autre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais ils le sont, sauf qu'un état donne des détails et que l'autre n'en contient pas.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): L'une des critiques qu'on adresse le plus souvent aux chemins de fer est de ne pas établir leurs rapports sur la même base comme le prescrit la loi.

M. BIGGAR: Nous avons ensuite un mémoire que j'ai préparé et qui, je crois, simplifiera la discussion avec M. Fairweather relativement aux économies réalisées

par le moyen de la coopération. Il s'agit d'une simple analyse des projets qui ont été discutés et à l'égard desquels des économies avaient été recommandées dans la Pièce n° 29, c'est-à-dire le mémoire préparé conjointement par les deux présidents du comité mixte de coopération. Si l'on partage ces projets en trois groupes, on a d'un côté ceux qui ne comportent pas l'abandon de lignes, ceux qui comportent l'abandon de lignes et enfin ceux qui comportent la suppression d'une ligne et l'abandon du territoire par la compagnie dont la ligne est supprimée.

Les numéros des rapports pour chaque groupe—et je regrette qu'ils ne soient pas imprimés—sont pour le groupe I, ne comportant pas l'abandon de lignes, les rapports nos 1, 2, 3, 4, 9, 12, 20, 22, 24, 27, 28 et 52; pour le groupe II, comportant l'abandon d'une ligne et l'utilisation commune de l'autre, les rapports nos 25, 30, 31, 33, 36, 41, 45, 55 et 60; et pour le groupe III, comportant l'abandon d'une ligne et du territoire par une compagnie du territoire, les rapports nos 34, 35, 38A, 39, 47, 61 et 62.

Je crois qu'il vaudrait mieux marquer ce mémoire comme pièce n° 37.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ce mémoire sera-t-il consigné au compte rendu?

M. BIGGAR: Oui.

Je suis maintenant prêt à examiner M. Fairweather. Je fais une proposition au Comité: J'indiquerai d'abord le sujet des quelques questions que j'entends poser sur un point donné, puis j'indiquerai que mon interrogatoire est terminé sur ce point. Les membres du Comité pourront alors discuter cette question à loisir. Cette façon de procéder nous permettra de nous en tenir à certains points déterminés.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): J'espère que vous ne serez pas trop contrarié si les choses ne se passent pas exactement ainsi, monsieur Biggar?

M. BIGGAR: Pas du tout.

L'hon. M. HAIG: L'idée est excellente si elle peut être mise en pratique.

M. S. W. FAIRWEATHER est rappelé.

M. Biggar:

D. M. Fairweather, je vous ai remis copie de la dernière pièce, et je suppose qu'elle est en bonne forme. Elle pourra être corrigée par la suite, au besoin, mais pour le moment, supposons qu'elle est exacte.—R. Oui.

D. A l'ajournement mardi, vous étiez à expliquer le troisième groupe, la partie III du mémoire, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

D. Et vous notez que les deux projets figurant dans ce groupe ont trait aux rapports nos 34 et 35, et que les ententes ont été conclues le 15 janvier 1938? —R. Oui, monsieur.

M. BIGGAR: Maintenant, monsieur le président, j'ai l'intention de poser quelques questions à M. Fairweather au sujet des autres ententes qui font aussi partie de ce groupe.

M. Biggar:

D. Tout d'abord, M. Fairweather, pouvez-vous nous dire, au sujet de ces ententes, comment il se fait qu'il existe une différence entre les montants des économies proposées qui apparaissent aux ententes, et ceux qui sont données dans les rapports nos 34 et 35?—R. Les chiffres des économies qui figurent dans les rapports constituent une estimation préliminaire, mais suffisamment précise pour justifier un rapport à l'exécutif en vue d'obtenir des directives. Les chiffres des économies que contiennent les ententes sont les chiffres établis après une enquête beaucoup plus détaillée et beaucoup plus attentive, exécutée en vue de la rédaction de l'entente.

D. Ces deux enquêtes sont-elles faites par la même organisation?—R. En général, oui.

D. Prenons, par exemple, le n° 34. Dans ce rapport les économies anticipées se chiffrent à $15,454; dans l'entente, elles sont établies à $16,800. Ce devrait être le contraire. Il n'y a qu'une différence de $1,400.—R. Oui.

D. Je tiens à bien éclaircir ce point. Si je ne me trompe, le projet d'abandonner cette ligne fut d'abord étudié dans ses grandes lignes par le comité mixte de coopération?—R. Oui.

D. Et, probablement, certains questionnaires furent soumis aux fonctionnaires régionaux?—R. Oh, oui. Des instructions furent données au comité local sur la manière de procéder.

D. Le comité local a ensuite fait enquête et rapport au comité mixte de coopération?—R. Oui.

D. Sur la foi du rapport du comité local le comité mixte de coopération a fait, à son tour, rapport à l'exécutif général?—R. Oui, monsieur.

D. L'exécutif ayant ensuite approuvé le renvoi à neuf de la question au comité mixte de coopération, et après qu'elle fût demeurée pendant un certain temps entre les mains du comité mixte de l'administration centrale, le comité mixte de coopération a entrepris une nouvelle enquête pour son propre compte? —R. Le comité mixte de coopération après avoir reçu l'approbation du projet d'abandon, s'est occupé d'établir les modalités de l'entente.

D. Je désire savoir exactement ce que le comité mixte de coopération a fait à ce moment-là. A-t-il fait une enquête pour son propre compte, ou cette enquête fut-elle confiée à un comité local?—R. On a procédé des deux façons.

D. Qui a fait la première enquête—R. Le comité mixte de coopération s'est d'abord occupé d'établir les principes d'entente qui pourraient s'appliquer à l'abandon de cette ligne en particulier.

D. Continuez.—R. Ce faisant, le comité a laissé de côté les montants desquels dépendraient la répartition des charges et des avantages. Les principes établis furent transmis à deux comités constitués à cette fin, l'un étant chargé de toutes les questions intéressant l'exploitation, l'autre, du trafic.

D. Ces comités étaient-ils situés au siège de l'administration centrale?—R. Oh, non. Ces organismes étaient des comités locaux, car seul un comité local peut traiter efficacement ces questions.

D. Ces comités sont-ils des comités mixtes?—R. Oui. Le comité mixte de coopération leur donne certaines instructions quant à la manière de procéder, et dans bien des cas...

D. Suffit. Je ne veux envisager qu'un cas à la fois.—R. Je parle des rapports. Mais, sur plusieurs points, les instructions données au comité local sur la façon de répartir les charges et les avantages ont inévitablement un caractère technique. Le comité local fait alors son rapport...

D. Lequel? Le comité chargé de l'exploitation ou le comité chargé du trafic?—R. Les deux. Les rapports des comités locaux sont ensuite vérifiés par le comité de coopération, puis incorporés dans les principes sur lesquels l'entente doit être établie avec les chiffres nécessaires. Le projet est ensuite déféré au comité juridique chargé de rédiger l'entente.

D. Et les deux comités juridiques finissent par rédiger l'entente?—R. Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: "Finissent", exactement!

L'hon. M. DANDURAND: Mais vous n'avez pas appliqué au Comité le rôle du comité mixte de coopération.

M. BIGGAR: Il fut dissous.

L'hon. M. Dandurand:

D. Pendant combien de temps fonctionna-t-il?—R. Pendant environ un an et demi.

M. Biggar:

D. De septembre 1935 à janvier 1938?—R. Octobre 1935.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'autre comité en avait été saisi antérieurement.

L'hon. M. Dandurand:

D. Pendant combien de temps le comité mixte de l'administration centrale fonctionna-t-il?—R. Pendant Environ un an et demi.

D. De qui se composait-il?—R. Le comité mixte de l'administration centrale se composait pour les Chemins de fer Nationaux, de M. Temple, du service juridique, de M. C. B. Brown, du service du génie, de M. A. C. Egan, représentant le service de la comptabilité et de M. Fairbairn, représentant le service du trafic. Ces messieurs représentaient l'administration centrale, mais ils avaient la faculté de s'adjoindre tels autres fonctionnaires qui pouvaient être intéressés. De fait, il y avait habituellement dix membres représentant le National-Canadien.

D. Et combien pour le Pacifique-Canadien?—R. Le même nombre, je crois. Ordinairement le même nombre.

L'hon. M. Horsey:

D. Comment le comité de coopération transmettrait-il ses instructions aux deux autres comités?—R. Par instructions écrites conjointes, monsieur.

M. BIGGAR: Je tiens à éclaircir ce point. Ce comité mixte de l'administration centrale eut le rapport n° 34 en mains seulement à compter d'octobre 1935, jusqu'au moment de sa dissolution?—R. Exactement.

D. De sorte que le comité mixte de coopération l'eut en mains jusqu'en janvier 1938?—R. Oui.

D. Si je comprends bien, ce rapport fut annexé à l'entente sous forme d'une feuille détachée. Peut-être pourriez-vous rendre ces calculs plus facilement intelligibles si vous vous reportez à la feuille sur laquelle est établi le partage des charges et des avantages. L'avez-vous par devers vous?—R. Je regrette, monsieur, mais je n'ai pas toutes les ententes par devers moi.

D. J'ai pensé qu'il serait bon d'expliquer cela au Comité. Je suis moi-même renversé par une pareille complexité; le Comité ne s'est peut-être pas rendu compte de toute la complexité de cette question. Je vais vous procurer le document en question. Avec ce que vous avez, pouvez-vous expliquer brièvement ce document au Comité? J'avais l'intention de vous dire un mot ici, ce matin, je n'ai pu vous atteindre.—R. Ce document représente l'annexe à l'entente résumée, le partage des charges et des avantages établi par le comité mixte, et la répartition de ces charges et avantages entre les deux compagnis. Il débute par le détail de la ligne qui doit être abandonnée, laquelle représente en l'espèce un parcours de 14.79 milles. On y trouve ensuite une partie de la ligne qui devait être raccordée à celle du Pacifique-Canadien pour lui permettre de continuer son exploitation jusqu'à Bridgetown. Cette partie représente un parcours de 1 mille .46. De sorte que l'abandon net, en ce qui concerne le côté économique, était de 13 milles .33. Le National-Canadien a effectivement abandonnée 14 milles .79, mais il a continué d'exploiter 1 mille .46; l'abandon véritable est donc de 13 milles .33.

Le point suivant est la ligne de raccordement qui devait être construite. Il fallait établir un raccordement entre les deux lignes ce qui représente .43 de mille additionnel. L'abandon net fut donc de 12 milles .9.

Le reste du document est un exposé de la situation concernant le trafic et l'exploitation lorsque la ligne aura été abandonnée. Naturellement, la différence nette entre ces chiffres constitue l'économie nette du point de vue du chemin de fer, et le reste, le partage.

En ce qui concerne le trafic, dans le cas qui nous occupe, ce trafic était un trafic-voyageurs—avant l'abandon il n'y avait effectivement aucun trafic-voyageurs, puisque le National-Canadien n'avait aucun trafic-voyageurs appréciable à partir de Bridgetown.

D. C'est pourquoi il est indiqué comme nul.—R. Il se chiffre à $9.45, mais il est si infime qu'on peut le considérer comme nul.

D. Mais vous avez pris ce $9.45?—R. Oui, mais seulement pour la forme. Pour une autre ligne, ce montant pourrait être très important.

D. Les chiffres définitifs que vous avez obtenus comprennent ce montant de $9.45?—R. Oui, mais dans ce cas-ci le trafic n'avait aucune importance.

Le trafic-marchandises se chiffrait à environ $41,000.

D. Il s'agit toujours du National-Canadien.—R. Oui, et telle est la raison pour laquelle le National-Canadien ne pouvait abandonner cette ligne autrement qu'aux termes d'une entente; ce montant de $41,000 représentait un montant plus élevé que celui de l'économie à réaliser par l'abandon de 14 milles de ligne. Telle est la raison de cette mesure de coopération.

L'exploitation télégraphique n'était pas mise en cause, car aux termes de l'arrangement intervenu, le National-Canadien maintenait son bureau de télégraphe à Bridgetown.

Les messageries n'étaient pas non plus affectées, puisque nous avions cessé nos opérations de messageries depuis plusieurs années parce qu'elles étaient déficitaires.

Le président (le très honorable M. Graham):

D. Le Pacifique-Canadien continua-t-il de maintenir son service de messageries?—R. Oui. Il y avait une agence à la station, mais comme il n'y avait pas concurrence, nous n'avions pas à en tenir compte.

M. Biggar:

D. C'est pourquoi il est indiqué comme nul?—R. Précisément.

Le président (le très honorable M. Graham):

D. Mais la population n'a pas été privée d'un service de messageries?—R. Oh, non, monsieur. Nous avions abandonné notre bureau de messageries, comme notre service de voyageurs, d'ailleurs, car si nous pouvions fournir un service de transport-marchandises dans cette localité, il nous était impossible d'assurer des services de voyageurs ou de messageries. Nous avons donc abandonné ces services qui furent cependant maintenus sur la ligne du Pacifique-Canadien. Mais tout cela s'est passé des années auparavant.

M. Biggar:

D. Avant que vous terminiez cette question, il est deux points qui me paraissent difficiles à saisir. Vous avez "trafic en provenance de la ligne ou y aboutissant" et "trafic de la ligne même". Voulez-vous expliquer ces deux expressions?—R. Les recettes du trafic résultant de la ligne et du trafic sur la ligne même qui sont indiquées ici—représentent une estimation que nous avons dû opérer afin de pouvoir établir l'économie à réaliser.

D. Je sais, mais pourquoi?—R. Cela se rattache au coefficient des recettes d'exploitation dont j'ai déjà parlé. La valeur nette du trafic ferroviaire est extrêmement difficile à établir, et nous avons en définitive conçu cette formule. Nous avons décidé de prendre les recettes qui résultent de cette ligne et d'en partager le montant entre les recettes qu'on peut attribuer à la ligne elle-même et celles qui proviennent de services du reste du réseau. Quant à la deuxième partie qui, dans ce cas-ci forme 95 p. 100 des recettes...

D. C'est-à-dire $40,000.—R. $39,333. Nous avons décidé, sans plus ample examen, et sans établir le coût de cette exploitation, que les frais d'exploitation se chiffraient, pour chaque compagnie, à 50 p. 100 des recettes brutes.

D. Vous passez maintenant aux colonnes représentant la situation après l'abandon, n'est-ce pas?—R. J'explique la raison d'être de cette répartition.

D. Mais vous vous reportez aux colonnes contenant les chiffres une fois l'abandon de la ligne accompli?—R. Vous m'avez demandé pourquoi ces deux choses étaient ainsi partagées.

D. Oui, mais vous reportez-vous aux colonnes représentant la situation avant ou après l'abandon?—R. Je cite les chiffres après l'abandon.

D. Oui?—R. Le premier pas dans l'établissement de la valeur nette des affaires consistait à partager les recettes en recettes applicables à l'embranchement même, et recettes découlant des services du reste du réseau.

D. Comment avez-vous effectué ce partage? Faut-il entendre, dans le cas du trafic-marchandises sur cet embranchement, qu'une partie de l'opération est imputable à l'orientation de ce trafic vers l'embranchement en question, et une autre partie de l'opération en l'orientant vers le reste du réseau?—R. Oui, et nous avons établi un prorata par mille.

D. Et vous avez dû déterminer la destination de chaque tonne de marchandises transportées sur cet embranchement et l'origine de chaque tonne de marchandises venant aboutir à l'embranchement?—R. Oui, exactement.

D. C'est ce que vous avez dû faire, n'est-ce pas?—R. Cette détermination s'applique naturellement au trafic par charge de wagon complet.

D. Et comment les chiffres que vous aviez indiquent-ils les recettes pour le trafic par charges moindres qu'un wagon complet?—R. Pour ce dernier trafic nous avons procédé par périodes d'essai de quatre mois, que nous avons ensuite réunies en un total.

D. Que vous avez ajouté aux chiffres des autres recettes?—R. Oui et cette opération n'a pas produit d'erreur.

D. Les expressions " recettes de la ligne même ", " recettes du trafic en provenance de la ligne ou y aboutissent ", signifient donc les recettes tirées du trafic de la ligne même et les recettes découlant du trafic en provenance de l'embranchement ou y aboutissant.—R. Oui, monsieur.

D. Je crois qu'il y a une autre expression dans la première colonne. N'y a-t-il pas une autre expression technique?—R. Bien entendu, la plupart des expressions sont de caractère technique.

D. Cela commence par " voyageurs " et continue par " marchandises sur la ligne même " et " fret en provenance de la ligne ou y aboutissant ", puis " au compte de compagnies étrangères ". Que veut dire cette dernière expression?—R. C'est la partie des recettes gagnées par d'autres compagnies.

D. Mais comment cete question figure-t-elle dans le projet d'abandon de cette ligne?—R. Il faut tenir compte de ceci: il y a un certain trafic sur cette ligne; il est orienté dans un certain sens à l'heure actuelle, c'est-à-dire vers certains points de jonction jusqu'aux raccordements. Le trafic n'est pas entièrement destiné à des points situés sur le parcours du National-Canadien; une partie est à destination du Pacifique-Canadien, et une autre à destination du *Michigan Central*. Bref, ce trafic est dirigé sur tous les points du monde. Si, par conséquent, vous remettez ce trafic au Pacifique-Canadien, il faut tenir compte de la route que suivra ce trafic par les voies du Pacifique-Canadien.

D. C'est pourquoi je vous demande d'expliquer ces chiffres?—R. Cela signifie naturellement que le Pacifique-Canadien ne pourra peut-être pas garder une aussi forte proportion des recettes brutes...

D. Nous n'avons pas encore abordé ce point. Vous êtes à expliquer les chiffres de cette colonne en fonction des recettes de la ligne même et du trafic en provenance de la ligne ou y aboutissant, d'autres lignes.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Vous tentez de suivre ce trafic afin de déterminer sa destination et d'expliquer comment vous établissez ces chiffres?—R. Oui, vous pouvez soit gagner, soit perdre.

M. Biggar:

D. Vous reportez ensuite ces mêmes item dans les colonnes après que l'abandon a été effectué? C'est ce que vous avez fait sur cette feuille, n'est-ce pas?—R. Nous partageons le trafic de la façon dont il s'oriente véritablement par le National-Canadien, et...

D. Permettez. Je vous demande si vous avez bien deux colonnes avant l'abandon?—R. Oui.

D. Vous partagez de nouveau ces deux colonnes en deux après l'abandon?—R. Oui.

D. Et de cette façon vous ne pouvez pas inclure tout le trafic que vous avez dans les deux premières colonnes, parce qu'il doit y avoir perte totale d'une partie de ce trafic?—R. Précisément.

D. De fait, il y a une note qui indique que vous ne tenez pas compte d'une certaine partie du trafic qui doit être complètement perdue?—R. Oui, $619.66 de recettes brutes de transport-marchandises.

D. Et les chiffres dans ces deux groupes de colonnes sont établis en conséquence?—R. Oui.

D. Puis vous reportez ces chiffres vers le bas de la page et vous établissez exactement le montant de l'économie qui doit résulter pour le National-Canadien et le montant du gain que fait le Pacifique-Canadien?—R. Oui.

D. Et, en définitive, à l'angle inférieur de droite, vous arrivez à un chiffre qui, dans ce cas-ci, est de $53,000, en capital, et qui doit être versé par le Pacifique-Canadien au National-Canadien au taux de $292 par mois, n'est-ce pas?—R. Je ne me souviens pas de cela. Je crois que vous référez à l'ajustement du payement que le Pacifique-Canadien doit verser au National-Canadien, représentant, dans ce cas-ci, un montant de $3,506 par année.

D. C'est-à-dire $292 par mois?—R. Oui.

D. Et il y a une disposition pour amortissement par le payement d'une somme de $53,000?—R. Si vous désirez capitaliser, oui.

D. Il y a une disposition à cet effet, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Il reste une chose que je tiens à bien comprendre. Dans la première des deux colonnes avant l'abandon, la plupart des entrées sont indiquées comme "nul". Voulez-vous nous en donner l'explication?—R. Vous parlez du Pacifique-Canadien?

D. Oui.—R. A l'égard du transport-voyageurs, cela signifie que le transport-voyageurs du Pacifique-Canadien n'est pas concerné. En d'autres termes, le Pacifique ne perd ni ne gagne de trafic-voyageurs.

D. C'est la raison de la mention "nul". Et le même raisonnement s'applique, je suppose, à toutes les autres entrées, sauf une?—R. Permettez que je donne une explication. Cette question est hautement technique. Franchement, je donne parfois des réponses, et je crains qu'on ne se méprenne sur le sens de mes paroles. Je puis généraliser certaines choses et m'exprimer clairement par des généralités, mais lorsqu'il s'agit d'expliquer un état de caractère technique, il convient de bien analyser certaines données qui peuvent prêter à contradiction.

D. Il s'agit simplement d'expliquer la signification de cet état écrit.—R. Je sais, monsieur, et je tiens sincèrement à expliquer la situation. Mais je tiens également à ne pas faire de déclarations inexactes. La raison pour laquelle ces entrées portent la mention "nul" dans la colonne réservée au Pacifique-Canadien est la suivante: nous avons ici un groupe d'opérations commerciales découlant de la ligne du National-Canadien. Nous avons donc déterminé sa destination et son parcours ferroviaire. Par exemple, de ce chiffre de $39,330 représentant le transport-marchandises sur cette ligne, le Pacifique-Canadien, du fait que nous avons échangé certains services avec lui, possédait $1,542.50. Naturellement, il a fallu tenir compte de ce montant, car autrement le Pacifique-Canadien eût réalisé un bénéfice qui lui était déjà assuré par notre ligne. Me suis-je exprimé clairement?

[M. S. W. Fairweather.]

D. Oui.—R. Ceci explique la mention "nul". Ainsi, comme je vous l'ai déjà dit, le Pacifique-Canadien n'a retiré aucun avantage au point de vue du trafic-voyageurs du fait du nouvel arrangement. Il en est de même du trafic sur la ligne même, puisque le Pacifique-Canadien n'avait pas de transport entre Middleton et Bridgetown. D'un autre côté, en ce qui concerne le trafic en provenance de la ligne ou y aboutissant, le Pacifique obtenait de nouvelles affaires, c'est-à-dire que nous opérions un certain transport sur notre ligne jusqu'à une jonction du Pacifique-Canadien, et que celui-ci réalisait des recettes sur le transport à partir de cette jonction jusqu'à son point d'arrivée. Nous avons dû également tenir compte de ce fait. Nous n'avons pas échangé de services télégraphiques, ce qui explique qu'ils ne sont pas mentionnés dans l'état. Comme nous n'avions pas de services de messageries, le Pacifique-Canadien ne pouvait donc obtenir de nouvelles affaires à cet égard. Il en va de même des autres opérations qui apparaissent à l'état avant l'abandon de la ligne, c'est-à-dire que le Pacifique-Canadien n'avait pas de services sur la ligne même, mais quant aux services en provenance de la ligne ou y aboutissant, relativement au montant de $1,542, nous avons dû tenir compte d'une valeur de $771 en services assurés par le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. Hugessen:

D. C'est-à-dire exactement 50 p. 100.—R. Maintenant nous continuons ainsi jusqu'à la fin et donnons l'analyse des dépenses et des bénéfices du Pacifique-Canadien, et nous constatons que nous avons un bénéfice net. Nous avons alors dit au Pacifique-Canadien: "Avant l'abandon de la ligne nous réalisions un bénéfice net de $774 par année du fait que le National-Canadien a fourni certains services à Bridgetown et du fait que le trafic a été orienté de cette façon." Nous avons ensuite établi notre position et constaté qu'elle se chiffrait à un montant net de $3,486.96. Nous faisons ensuite un pareil calcul après l'abandon. Nous trouvons alors que la situation des deux réseaux accuse une amélioration correspondante au montant de l'économie. Nous avons alors simplement partagé cette économie, avec ce résultat que, si le Pacifique-Canadien nous verse un montant de $3,500 par année, notre position, comparativement à ce qu'elle était avant l'abandon, se trouve à bénéficier de la moitié du montant de l'économie nette. Vous pouvez peut-être vous demander comment cela se fait, puisque l'éconmie nette est de $16,000 et que le payement n'est que de $3,000. Vous cherchez naturellement une explication. La voici: lorsque le trafic était orienté par les lignes du National-Canadien la valeur de ce trafic s'élevait à $40,000, dont $1,500 allait au Pacifique-Canadien avant l'abandon de la ligne; mais après l'abandon, par suite de la suppression de certains services que nous maintenions et que le Pacifique-Canadien n'était pas en mesure d'assurer, nous pouvions garder $14,000 de trafic par l'échange effectué, en dépit du fait que la ligne ne nous appartenait plus. Nous nous trouvions donc à garder cette somme. Par conséquent, si l'on tient compte de ce fait, nous n'avons pas perdu tout le trafic. Même si nous avions simplement remis la ligne au Pacifique, sans aucun ajustement, nous eussions quand même bénéficié d'un montant brut de trafic que nous estimons à $14,000.

J'espère que j'ai donné une claire explication du procédé.

M. Biggar:

D. Oui. Peut-être vaut-il mieux déposer l'état que vous venez d'expliquer. Ce sera la Pièce nº 38.

(Etat relatif à l'entente du 15 janvier 1938 concernant l'abandon, aux termes du rapport nº 34, de la ligne des chemins de fer Nationaux entre Middleton Junction et Grandville Centre, déposée et marquée comme pièce nº 38.)

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Pourriez-vous nous dire quelle proportion de ce trafic représente le trafic sur la ligne même et le trafic en provenance de la ligne ou y aboutissant?—R. Dans ce cas-ci, monsieur, le total représentant le transport-marchandises sur la ligne même se chiffre à $1,631.24. Les recettes du transport en provenance de la ligne du National-Canadien ou y aboutissant s'élevant à $39,331.67, tandis que les recettes pour le Pacifique-Canadien étaient de $1,542.50.

D. Le trafic de votre compagnie est presque entièrement du trafic en provenance de la ligne ou y aboutissant?—R. Cette ligne, monsieur, n'a que 14 milles. Nous avons constaté, par exemple, qu'une partie du trafic partait de Bridgetown et était à destination de l'Ontario.

D. Mais tout de même la plus forte partie de votre trafic était en provenance de la ligne ou à destination de celle-ci, et allait presque entièrement plus loin que ces 14 milles?—R. Dans le cas qui nous occupe, entièrement. Je ne crois pas que nous ayons eu d'affaires entre Middleton et Bridgetown.

D. Dans ce cas, quel était votre trafic sur la ligne même?—R. Le trafic sur la ligne même constitue un partage arbitraire des recettes totales entre l'embranchement et le reste du réseau. Permettez-moi de vous en donner un exemple.

D. Un partage arbitraire?—R. Exactement. La ligne a 14 milles de longueur. Supposons qu'un genre de transport ait eu une valeur de $100 et que ce transport s'effectuait sur une distance de 140 milles. Nous dirions alors que les neuf dixième de ce montant représentent le trafic en provenance ou à destination de la ligne, et un dixième le trafic sur la ligne même.

L'hon. M. Black:

D. Tout ceci est établi sur une distance en milles?—R. Oui.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Cette méthode est extrêmement compliquée pour un cerveau ordinaire comme le mien. Ne pourriez-vous pas trouver une méthode plus simple?—R. De fait, et je ne parle qu'en mon nom, on pourrait grouper les lignes de façon à obtenir un équilibre à peu près parfait, ce qui dispenserait de cette analyse compliquée. Par contre, cette méthode comporterait le risque qu'une partie obtienne un peu plus que l'autre. Néanmoins, je crois qu'il y aurait moyen d'aborder le problème en procédant par cette méthode simple. En ce moment, je me borne à expliquer ce que nous avons fait.

D. Précisément.—R. Comme je l'ai dit l'autre jour, nous avons tenté de procéder par une méthode plus simple; c'est-à-dire que la section du National-Canadien était d'avis que ce partage pourrait s'opérer plus simplement, et je suis toujours de cet avis.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'objet de cette explication est bien de démontrer que l'arrangement coopératif opéré en définitive entre les deux réseaux était équitable?

M. BIGGAR: Non seulement équitable, mais très difficile à réaliser.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je sais que cet arrangement est compliqué, mais je ne crois pas qu'on en conteste la justice.

M. BIGGAR: Non, en effet, je ne crois pas. On ne saurait en douter.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais vous ne pouvez me convaincre qu'il fallait trois ans pour effectuer cet arrangement, si compliqué soit-il.

M. BIGGAR: Avant de passer à autre chose, je veux aborder la thèse contraire telle que contenue dans le rapport n° 35.

L'hon. M. COTÉ: M. Biggar, vous passez du rapport n° 34 au rapport n° 35?

M. BIGGAR: Oui. Je ne veux analyser que les n°s 34 et 35 du groupe des abandons complets.

L'hon. M. Coté: Si vous passez au n° 35, j'aimerais poser quelques questions en rapport avec le n° 34.

M. Biggar: Très bien.

L'hon. M. Coté:

D. Si j'ai bien compris monsieur Fairweather, vous avez dit que le relevé de ce trafic avait exigé environ quatre mois?—R. Je n'ai pas dit qu'on avait mis quatre mois à opérer le relevé du trafic. J'ai dit que pour les charges moindres qu'un wagon complet nous avions établi nos calculs sur des périodes d'essai d'une durée de quatre mois.

D. Alors, combien de temps avez-vous mis à effectuer le relevé du trafic sur cette ligne?—R. Il me faudra consulter ma documentation.

D. Ce relevé n'a pas été bien long en ce qui concerne le transport-voyageurs?—R. Ce trafic ne représentait rien du tout.

D. Je crois que vous n'aviez que du transport-marchandises?—R. Pour l'établissement de la documentation relative au transport-marchandises nous avons dû examiner les lettres de voiture. D'après les lettres de voiture nous avons établi l'origine de ce trafic et sa destination, par quelles jonctions il était orienté, quelle était la nature des produits transportés et autres choses de ce genre. Si je ne me trompe, nous avons mis environ trois semaines à établir cette documentation. Le reste du temps fut occupé à préparer l'entente touchant la nouvelle orientation à donner au trafic. Nous avions l'inventaire du trafic. Il s'agissait ensuite de nous entendre, avec le Pacifique-Canadien sur l'orientation à donner à ce trafic. Le Pacifique ne pouvait pas établir la documentation puisqu'il s'agissait de trafic du National-Canadien. Nous nous en sommes donc chargés. Nous nous sommes ensuite entendus avec le Pacifique sur l'orientation nouvelle de ce trafic. Ce travail a pris un temps considérable, plusieurs mois, je crois. Si je me souviens bien, je pense qu'à compter de la date à laquelle l'entente fut d'abord référée au Pacifique jusqu'à ce qu'elle nous eût été retournée et approuvée, il s'est écoulé quatre ou cinq mois.

D. Enlevons trois semaines pour l'établissement de la documentation primitive et cinq mois avant que le Pacifique eût donné son approbation?—R C'est-à-dire avant que la documentation relative au trafic ait été approuvée.

D. A quelle époque ce relevé du trafic fut-il fait?—R. Il me faudrait consulter les dossiers.

D. J'aimerais que vous me donniez cette date?—R. En juillet 1936.

D. Vous l'avez commencé en 1936?—R. Oui.

D. Le rapport porte la date du 2 novembre 1934?—R. Oui.

D. Alors rien n'a été accompli entre ces deux dates?—R. Qu'on me permette une explication à ce sujet, car je tiens à être bien compris. Je ne voudrais pas laisser l'impression que je m'efforce de fournir une explication ou une justification. Les faits sont les suivants: Le comité mixte de coopération ne reçut cette documentation qu'en novembre 1935. En conséquence, tout délai entre la date du rapport et novembre 1935 n'est pas imputable au comité mixte de coopération. Nous avons commencé en novembre 1935. Parlant au nom de la section du National-Canadien seulement, nous nous sommes d'abord dit "Tentons d'aborder cette question aussi simplement que possible et efforçons-nous de grouper les lignes. Tentons d'établir des groupes de lignes qui soient à peu près équivalents".

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Que voulez-vous dire par "à peu près équivalents"?—R. Un simple échange, un troc, en quelque sorte.

D. Cela a un relent politique?—R. Mais je dois dire, monsieur le président, que cette proposition ne fut pas agréée.

L'hon. M. Coté:

D. Que voulez-vous dire par "Tentons de faire ceci". Deviez-vous faire part de vos intentions au Pacifique-Canadien?—R. Assurément.

D. Avez-vous quelque rapport là-dessus?—R. Nous avons échangé de la correspondance à ce sujet.

D. Dans les cas où vous avez proposé certains échanges?—R. Nous avons proposé d'aborder cette question en tentant de grouper certaines lignes entre lesquelles nous espérions pouvoir établir un équilibre aussi parfait que possible.

D. Fut-il question de lignes qui pourraient être ainsi échangées?—R. Je ne sais exactement. Je crois qu'il fut surtout question du principe d'échange, et à titre d'exemple...

D. Le principe avait été adopté dans le rapport n° 32.—R. Mais nous avions un grand nombre de lignes, et tout ce que je puis dire, c'est que nous avons fait cette proposition. Lorsque nous eûmes constaté que notre proposition n'était pas acceptable, nous avons considéré ce qu'il y aurait lieu de faire dans les autres cas. De fait, je puis dire qu'au cours de la discussion relative au groupement des lignes et autres choses de ce genre, nous avons demandé à l'exécutif si ces lignes devaient être à peu près équilibrées, ou si nous devions nous occuper de chacune individuellement. Nous ne reçumes pas de réponse directement de l'exécutif, c'est-à-dire officiellement, mais au début de 1936 nous commençâmes à donner suite aux rapports dans le sens que j'ai indiqué, en commençant par les lignes Middleton-Bridgetown et Linwood-Listowell comme cas-type. Ainsi, d'octobre 1935 à juillet 1936 nous nous sommes efforcés de grouper les lignes. En juillet 1936, nous avons dû abandonner cette méthode de procéder pour la plupart des lignes et nous avons commencé à établir la documentation dont j'ai déjà parlé. Voilà, brièvement, toute la situation.

L'hon. M. Buchanan:

D. Qu'entendez-vous par le groupement de lignes? Entendez-vous par là que certaines de vos lignes situées dans un certain territoire devaient être abandonnées, et que certaines autres lignes devaient être abandonnées dans un autre endroit?—R. Oui. Voici ce que j'ai pensé. Je me suis dit: "Nous avons les lignes Middleton-Bridgetown et Linwood-Listowell." J'étais prêt à recommander qu'après un examen raisonnable de la propriété nous disions "Maintenant laissons une ligne compenser l'autre".

D. Vous aviez des lignes de ce genre dans différentes parties du pays?—R. Oui.

L'hon. M. Gordon:

D. Est-ce que le délai considérable que vous avez mis à atteindre une conclusion n'est pas imputable au fait que les différents comités étaient composés de fonctionnaires déjà surchargés d'autres besognes?—R. Ce fut sans doute un facteur important. Je puis dire sans crainte d'être contredit que pour le National-Canadien le personnel est réduit au strict minimum, et que lorsqu'il est occupé à une tâche comme celle-là il ne peut s'occuper de son travail ordinaire. Cela est sûrement vrai.

D. Ces fonctionnaires, semble-t-il, ne peuvent consacrer que bien peu de temps aux questions de ce genre?—R. Ce temps est limité par leurs autres fonctions, il n'en faut pas douter. Mais il n'y a pas d'autre moyen de procéder, puisque ces fonctionnaires sont les seuls qui peuvent traiter ces questions en connaissance de cause. Si vous pensiez pouvoir faire faire ce travail d'écriture par des commis, vous n'avanceriez pas.

D. A supposer que des millions puissent être économisés d'une manière ou d'une autre, comme on s'efforce de nous en convaincre, n'y aurait-il pas moyen de nommer à ces différentes commissions des hommes qui puissent y consacrer tout leur temps?—R. Cela pourrait se faire au siège de l'administration centrale,

[M. S. W. Fairweather.]

je l'admets, mais je ne vois pas comment il serait possible d'étudier une situation de caractère local autrement qu'en en confiant l'examen à des hommes qui la connaissent bien dans tous ses détails. Il a fallu se reporter au surintendant local qui connaissait bien la situation et l'inviter à participer aux délibérations. Il devait pouvoir conseiller le comité sur toutes les questions intéressant l'exploitation. Il en va de même des fonctionnaires régionaux préposés au trafic. Il me semble évident qu'il est impossible de procéder autrement. Si vous nommez quelqu'un et lui confiez toute la tâche, il aura nécessairement à traiter une question locale. Alors comment obtiendra-t-il sa documentation?

D. Une grande partie de la documentation que vous venez de fournir au sujet de la ligne qui vient d'être étudiée reviendra de quelque façon dans l'étude d'autres projets, de sorte que vous n'aurez pas à consacrer autant de temps à chaque projet d'abandon d'une petite ligne qui pourra vous être soumis?—R. Je l'espère sincèrement. Et je puis ajouter que nous avons constaté que dans les autres cas, nous avons mis beaucoup moins de temps que pour celui de Linwood-Listowel et Middleton-Bridgetown.

L'hon. M. Coté:

D. Vous m'avez dit que le comité de coopération avait commencé son enquête relativement au n° 34 au début de 1936?—R. En octobre 1935, monsieur le sénateur.

D. A l'époque où le comité du siège de l'administration centrale cessa de fonctionner?—R. Oui.

Q. C'est alors que le comité de coopération se chargea du travail?—R. Oui, monsieur.

D. On a mis trois semaines à effectuer le relevé du transport-marchandises... —R. Oh! non. D'octobe 1935 à juillet 1936 nous nous sommes efforcés, de concert avec le Pacifique-Canadien, de grouper certaines lignes. Nous n'avons pas réussi. Si nous avions réussi nous eussions déjà réglé le cas d'un grand nombre de mille de parcours.

L'hon. M. Calder:

D. Cette question devait être référée à l'exécutif?—R. Oui.

D. Et l'exécutif devait décider?—R. Autant que je sache, nous n'avons jamais reçu d'avis officiel.

D. Vous savez que l'exécutif n'a pas donné son approbation.—R. Je ne crois pas que cela soit exact, mais je sais que nous avons étudié la question relative au National-Canadien du consentement de l'exécutif du National-Canadien.

L'hon. M. Haig:

D. En juillet?—R. En juillet. Mais à moins que je ne me trompe, nous n'avons jamais reçu de rapport formel de l'exécutif mixte du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. Gordon:

D. Vous en concluez donc que le rapport a été mis au rancart?—R. C'est ce que nous supposons.

L'hon. M. Coté:

D. En juillet 1936, vous avez commencé l'étude de ce projet? Et vous dites qu'il s'est ensuite écoulé quatre ou cinq mois avant que vous ne puissiez commencer l'analyse du relvé du transport-marçhandises?—R. Oui, monsieur.

D. Et avant que vous ne puissiez examiner le détournement du trafic?—R. Précisément.

D. Et il s'est écoulé entre quatre ou cinq mois avant que les deux réseaux aient été saisis de la question?—R. Oui, monsieur.

D. Cela nous amène fin 1936?—R. Oui.

D. A ce moment, qu'avait-on accompli en vue d'en venir à une entente?—R. Je m'explique. Bien que nous eussions à ce moment convenu de pousser le projet d'abandon de ces lignes dans ce secteur du Pacifique-Canadien, nous avons exigé qu'on procède de la même façon de part et d'autre. Nous avons exigé qu'une autre ligne soit abandonnée, puisque toutes sortes de choses pouvaient se produire qui pouvaient provoquer une décision favorable pour une ou l'autre compagnie.

Le président (le très honorable M. Graham):

D. C'est-à-dire que les lignes devaient être abandonnées par paires?—R. C'est ce que nous voulions, de manière que si le Pacifique-Canadien faisait valoir un argument qui ne nous paraissait pas tout à fait acceptable, nous puissions dire: "Cela s'applique avec la même force à l'autre ligne." Nous espérions obtenir de cette façon l'élément de justice sur lequel nous voulions que l'entente fût établie. Je dois ajouter que la section du Pacifique-Canadien a convenu avec nous que cette façon de procéder était équitable.

L'autre ligne était celle de Linwood-Listowell. Alors que du point de vue de l'exploitation, la ligne de Middleton-Bridgetown n'offrait pas de sérieuses difficultés, le comité de l'exploitation a dû mettre un temps considérable à déterminer quelle était vraiment l'économie d'exploitation à effectuer sur la ligne Linwood-Listowel. Ceci explique le reste du délai.

L'hon. M. Coté:

D. Le n° 35 a retardé le n° 34?—R. Généralement parlant, oui.

D. Vous teniez à procéder simultanément avec les deux projets d'abandon? Pendant combien de temps le projet n° 34 a-t-il été retardé par le n° 35?—R. Je ne saurais dire exactement. Et je tiens à ajouter au sujet de Middlton-Bridgetown, qu'au moment où nous croyions avoir réglé le cas, nous avons découvert qu'il nous fallait apporter certaines corrections aux chiffres de l'exploitation sur la ligne Middleton-Granville. Sauf cette réserve, votre explication est exacte. Nous tenions à procéder les deux lignes simultanément. L'une des difficultés qu'offrait la ligne Linwood-Listowel était le service de messageries, alors que ce service n'existait pas pour la ligne Middleton-Bridgtown. Pour la ligne Linwood-Listowel ce service constituait une facteur important. Nous avons discuté la question longuement et, en définitive, nous avons convoqué une réunion des représentants du National-Canadien et du Pacifique-Canadien; or, dans un après-midi nous avons trouvé une solution au problème. Cette solution était excellente, mais avant de la trouver nous avions eu de nombreux désaccords sur la façon de traiter les services de messageries.

Le PRÉSIDENT (le très honorable M. Graham): Nous avons maintenant entendu l'explication du rapport n° 34 et nous avons abordé le n° 35. On avait proposé que les n°s 34 et 35 fussent étudiés conjointement, pour illustrer la nature du problème pour chaque ligne. Désirez-vous que nous passions au n° 35?

M. Biggar:

D. Vous avez un état correspondant pour le n° 35?—R. Oui, monsieur.

D. Cet état est conçu à peu près de la même manière— exactement de la même manière, je crois. Je ne sais s'il contient de nouveaux éléments.—R. Aucun, à part les messageries et les services télégraphiques.

D. L'état est conçu de la même manière?—R. Les grandes lignes en sont identiques.

D. Je crois que nous ferons mieux nous en servir comme base de comparaison. S'agit-il du projet d'abandon de la ligne du Pacifique-Canadien?—R. Oui, monsieur.

(Etat relatif à l'abandon de la ligne du Pacifique-Canadien entre Linwood et Listowel déposé et marqué comme Pièce n° 39.)

[M. S. W. Fairweather.]

D. Je remarque qu'à l'égard de ces deux projets d'abandon, le rapport signale que l'abandon de la ligne Middleton-Bridgetown devait produire une économie de $15,454, et celui de la ligne Linwood-Listowel, $29,725.—R. Oui.

D. De fait, lorsque vous avez étudié le projet en détail et avec précision, l'abandon de la ligne Middleton-Bridgetown devait produire une économie de $16,800, n'est-ce pas?—R. Je crois que le montant fut quelque peu diminué, au contraire.

D. Le montant fixé par l'entente était de $16,800, et d'autre part le montant de l'économie pour la ligne Linwood-Listowel fut réduit à $13,000, n'est-ce pas?

L'hon. M. MURDOCK: C'est le contraire. L'estimé pour Linwood-Listowel était primitivement de $13,000.

Le TÉMOIN: Je crois que vous avez interverti les chiffres.

M. Biggar:

D. Ce que je veux dire c'est que les deux projets ne paraissaient pas être pour le même montant primitivement. Il semble que les chiffres soient identiques à $3,000 près?—R. Oui.

D. Ou qu'ils représentent un écart de $13,000, alors qu'en définitive ils ne présentent qu'une différence de $2,000.—R. C'est le contraire, monsieur.

D. Ce que j'ai réellement à l'esprit c'est que toute la situation relative à l'échange de lignes a changé par suite de l'analyse détaillée que vous avez faite?—R. Oui, monsieur. C'est exact, et si vous envisagez des groupes restreints, vous verrez qu'il en est ainsi pour plusieurs arrangements coopératifs de ce genre. Si vous considérez un parcours limité ou la mise en commun de trains, ce que vous croyez être à peu près exact s'avère être faux, en deuxième analyse. Si, d'autre part, vous envisagez un groupe nombreux, vous constaterez que, dans l'ensemble, vos premières conclusions sont à peu près exactes.

D. Vous n'avez fait rapport au comité exécutif que de cinq autres cas de ce genre, n'est-ce pas?—R. Dans le rapport n° 32?

D. Oui.—R. Oui, monsieur.

D. Ce nombre n'est pas suffisant pour qu'il soit possible d'effectuer un groupement?—R. Je crois que oui. Si vous prenez le parcours entier, vous constaterez qu'il est assez considérable. Je pense qu'on pourrait le partager en groupes. C'est là mon opinion personnelle.

D. Et il y aurait eu autant de différence entre votre rapport préliminaire et l'entente définitive que dans le cas de la ligne Linwood-Listowel?—R. Si vous le permettez, j'aimerais à préciser. Personnellement, je suis d'avis que certaines économies devaient être opérées dans l'intérêt général, et que ces économies sont effectivement réalisables. Je suis convaincu que s'il est possible de réaliser ces économies, et si elles sont effectuées dans une proportion équitable entre les deux compagnies, je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt public de retarder l'abandon de certaines lignes pour discuter le partage de charges ou d'avantages représentant quelques dollars. Tel est mon avis.

L'hon. M. Buchanan:

D. Combien de milles ce groupement de lignes eût-il embrassés?—R. Environ 200 milles, pour ce projet particulier. Puis nous avions le rapport affectant 23 cas, mais pour ce qui me concerne, les lignes mentionnées dans le rapport des 23 cas pouvait être groupées tout aussi bien que celles du rapport des 32 cas.

L'hon. M. Casgrain:

D. Est-il exact qu'aux Etats-Unis le nombre de personnes par ligne de chemin de fer est le double de celui du Canada?—R. Oui. La densité de la population, par mille, est supérieure aux Etats-Unis.

D. Deux fois plus élevée?—R. Environ deux fois.

D. Et tous les chemins de fer sont en faillite. Tout le monde sait cela.

M. Biggar:

D. Pour terminer l'étude du rapport des 32 cas, pouvez-vous nous dire brièvement quelle est la situation quant aux cinq autres cas?—R. Oui, monsieur. C'est la partie trois de l'état. Nous avons expliqué la ligne Middleton-Junction-Granville Centre et celle de Linwood-Listowel. Maintenant nous avons le rapport 38-A relatif à la ligne Louise-Deloraine...

D. Quelle est la situation de cette dernière ligne à l'heure actuelle?—R. Le rapport concernant le trafic est terminé, ainsi que le rapport relatif à l'exploitation, et je crois que si nous n'avions pas à assister à ce Comité le rapport serait poussé rapidement. Ce rapport est sur le point d'être terminé.

D. Et où en êtes-vous avec le rapport suivant, n° 39?—R. Ce rapport intéresse la ligne Reston-Wolseley et exige une explication particulière. J'ai dit qu'en juillet 1936, en dépit du fait que nous n'avions pas reçu d'instructions de notre exécutif conjoint relativement au projet de grouper ces lignes, nous étions convenus que nous continuerions de préparer les ententes pour toutes ces lignes, car la documentation que nous avions établie serait utile quelle que soit la décision de l'exécutif. Or, dans la préparation de cette entente, le Pacifique-Canadien a réservé du groupe de lignes au sujet desquelles il était disposé à préparer une documentation, la ligne Reston-Wolseley, mais le Ntaional-Canadien n'a fait aucune réserve pour ce groupe. Mais je tiens à dire que le National-Canadien avait également réservé certaines lignes. Ainsi, il avait réservé la ligne Bala-Wanup, au nord de Toronto et celle de Bird's Hill-East Selkirk.

L'hon. M. Casgrain:

D. S'agit-il d'une ligne pour voyageurs ou pour marchandises?—R. Il s'agit de l'abandon de lignes, monsieur le sénateur.

L'hon. M. Hugessen:

D. C'est-à-dire aux termes du rapport 23?—R. Oui. Je tiens à m'exprimer clairement à ce sujet, car je ne voudrais pas laisser la fausse impression que le Pacifique-Canadien avait réservé une ligne de ce groupe et que nous n'avions fait aucune réserve. De fait, nous avons réservé la ligne Bala-Wanup et celle de Bird's Hill-East Selkirk. Ces deux lignes faisaient partie du rapport des 23 cas. Mais pour le reste nous étions convenus de préparer la documentation pour la rédaction des ententes.

L'hon. M. Dandurand:

D. Combien de milles représentaient ces lignes?—R. La ligne Reston-Wolseley, 122 milles, celle de Bala-Wanup, 141 milles et celle de Bird's Hill-East Selkirk, 15 milles.

M. Biggar:

D. Aucune initiative n'a été prise à l'égard du rapport 39, Reston-Wolseley?—R. Non.

D. Telle est la situation à l'heure actuelle.—R. Oui. Aucune initiative n'a été prise.

D. Quelle est la situation à l'égard du rapport 47, Saint-Canut-Cushing Junction?—R. Je crois, sauf erreur, que l'étude du trafic est considérablement avancée et que celle de l'exploitation est terminée. Non, je me trompe; c'est le contraire. L'étude du trafic est terminée et celle de l'exploitation est en bonne voie d'achèvement.

D. Où en êtes-vous avec le rapport 61, Dranoel-Medonte?—R. Ici encore l'étude est assez avancée.

D. Et le rapport 62, Sainte-Thérèse-Saint-Eustache?—R. Cette étude est presque terminée.

[M. S. W. Fairweather.]

L'hon. M. Casgrain:

D. Combien cela représente-t-il en tout?—R. Les économies...

D. Non, le parcours en milles?—R. Le nombre de milles pour ce groupe—je dois additionner. Trente-sept ententes ont été complétées et d'autres ententes sont en voie pour un parcours additionnel de 158 milles.

D. A supposer que ce soit 200 milles, cela constitue une bien faible proportion de 40,000 milles?

M. Biggar:

D. Si on en juge par les deux ententes qui sont intervenues dans les deux premiers cas, les n°s 34 et 35, il ne se présentera pas de sérieuse difficudlté de principe dans les cinq autres?—R. Je ne crois pas, monsieur. En fait, elles sont déjà considérablement avancées.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Dites-moi, monsieur Fairweather, est-ce que vous établissez une estimation avant qu'une entente entre en vigueur?—R. Oui.

D. Je suppose que cette estimation est facile à vérifier après que les ententes sont entrées en vigueur?—R. Non. Il est très difficile de vérifier cette estimation, et nous ne voulons ni n'avons l'intention de la contrôler. C'est là, monsieur le président, une chose dont nous voulons nous débarrasser, car je dois dire, en manière d'explication, que les employés de chemins de fer ont pris l'habitude de ne pas prendre de décisions précises. Ainsi, dans le cas d'une entente du genre de celle-ci, l'arrangement caractéristique des chemins de fer serait d'opérer la mise en commun permanente du trafic. On continurait ensuite à jamais la comptabilité de ces services en commun, ce qui constitue une méthode très onéreuse. Nous avons dû nous débarrasser de cette attitude rétrograde qu'il fallait procéder d'après l'ancienne façon, et je crois qu'à cet égard nous avons accompli une bonne besogne. Si vous réglez ces problèmes suivant l'ancienne conception, vous réaliseriez vos économies plus rapidement au début, mais vous serez par contre chargé du fardeau de la comptabilité de chacune de ces lignes, et à la longue, les frais de cette comptabilité dépasseront le montant d'économie réalisée.

L'hon. M. Buchanan:

D. J'aimerais éclaircir un point. Vous nous avez dit que vous aviez considéré une politique dont l'objet serait de grouper certaines lignes, c'est-à-dire qu'un chemin de fer abandonnerait certaines lignes, à la condition que l'autre réseau en abandonne certaines autres. Je vous ai demandé, il y a quelques instants, le nombre de milles qui auraient été abandonnés d'après ce principe, et vous m'avez répondu, 200 milles. Mais je voyais que ce projet était beaucoup plus vaste et que c'était ce vaste projet que l'exécutif avait étudié pendant quelque temps?—R. Lorque j'ai dit 200 milles, je parlais en chiffres ronds de l'abandon des lignes visées dans le rapport 32. Mais l'idée de grouper certaines lignes s'applique avec autant d'à-propos aux autres lignes abandonnées qu'à celles du type qui est mentionné dans le rapport 32. En d'autres termes, il n'existe pas plus de justification pour les unes que pour les autres. Si vous accordez à quelqu'un des droits de passage sur votre ligne entre les points A et B, la ligne étant du même genre que celle de l'autre personne, il n'existe aucune raison de ne pas accorder à cette autre personne des droits de passage correspondants sur votre ligne, c'est-à-dire d'échanger ces droits. Cela peut s'accomplir. Et c'est dans l'espoir que nous pourrions accomplir quelque chose en ce sens que nous en avons tenté l'étude.

D. Quel est le nombre de milles qui pourraient être ainsi envisagés?—R. Oh, nous avions déjà préparé des rapports pour environ 700 milles de ligne, et nous en avions un autre groupe à l'étude.

L'hon. M. Horsey:

D. Ce sont des droits de passage communs?—R. Ce pourrait être des droits de passage communs ou l'abandon du territoire, selon le cas. Nous tenions à simplifier le principe autant que possible.

L'hon. M. Hardy:

D. Lorsque vous dites "nous", de qui voulez-vous parler?—R. De la section du National-Canadien. Nous avons émis l'idée.

L'hon. M. Dandurand:

D. Lorsque vous examinez la possibilité d'abandonner certaines lignes, des lignes du genre de celles que vous venez de mentionner, et que vous êtes présentement à étudier, considérez-vous la commodité du public en même temps que l'économie à réaliser?—R. Oui, monsieur. Nous devons en tenir compte. Autrement nous risquerions de perdre un trafic rémunérateur pour les deux réseaux, ou nous nous trouverions à recommander un abandon si absurde que la Commission des chemins de fer rejeterait notre demande dans l'intérêt public.

D. Toutes ces ententes doivent être ratifiées par la Commission des chemins de fer, n'est-ce pas?—R. Oui.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. En écoutant toutes ces questions et réponses, j'ai été frappé par le fait qu'il ne semble y avoir que deux intéressés dans ces questions, c'est-à-dire les deux compagnies de chemins de fer. Or, chaque dollar que perd l'individu par la suppression de certains services a une aussi grande valeur que celui que perd le chemin de fer, et il se trouve que ces dollars d'individus représentent une somme infiniment plus considérable que celle qui est engagée dans l'exploitation des chemins de fer.—R. Infiniment plus considérable, monsieur le président.

D. Il me semble qu'au cours de notre étude de la situation nous devrions nous rappeler ce que le leader, l'honorable sénateur Dandurand, a signalé: savoir que, même en espèces, la majeure partie du capital est aux mains du public et non aux mains des chemins de fer, et représente des services pour le public?—R. Précisément.

D. Si vous supprimez un service qui a pour moi une valeur de $50, pour que vous en retiriez $30, vous me "roulez". Cela n'est pas dans l'intérêt général. —R. Permettez-moi de vous donner un exemple, monsieur le président. Le meilleur exemple n'est pas celui des abandons de lignes déterminés par coopération, mais de l'abandon d'une ligne par une compagnie seulement. Ainsi, il se trouve que je suis président d'un comité qui s'occupe de cette question. Nous avons étudié la carte du Canada et nous avons relevé 1,800 milles de lignes du National-Canadien qui ne paraissaient pas faire leurs frais. Nous avons ensuite réuni toute la documentation relative à ces lignes. Or, nous avons dû rejeter 1,200 des 1,800 milles que nous avions primitivement projeté d'abandonner, parce que, au meilleur de notre jugement, nous ne pouvions pas justifier l'abandon de ces lignes.

L'hon. M. Copp:

D. Avant que le projet soit déféré à la Commission des chemins de fer? —R. Oui, monsieur. Nous avons ensuite dressé une liste d'environ 600 milles que nous croyons pouvoir faire approuver, parce que les économies étaient si évidentes, qu'il paraissait raisonnable de supposer que la perte subie par le public du fait de la suppression de ces services serait amplement compensée par l'économie que pourrait réaliser le chemin de fer sur un total d'environ

600 milles. La Commission des chemins de fer fut saisie de ces projets d'abandon, et elle en approuva environ la moitié et rejeta l'autre moitié. Cette explication, monsieur le président, explique le cas aussi clairement qu'on puisse l'expliquer. Lorsque nous avions projeté d'abandonner 1,800 milles de lignes nous n'avions en vue que l'intérêt du chemin de fer. Lorsque nous avons envisagé la situation du point de vue du public, à qui il importe de fournir un service raisonnable, nous avons réduit notre estimation primitive à 600 milles. Lorsque nous l'eûmes déférée à la Commission des chemins de fer, celle-ci la réduisit de nouveau à 300 milles.

L'hon. M. Coté:

D. Il s'agissait de lignes qui ne subissaient pas de concurrence?—R. Précisément.

L'hon. M. Casgrain:

D. Lorsque vous comparaîtrez devant le Comité la prochaine fois, monsieur Fairweather, voulez-vous être en mesure de répondre à cette question: pourquoi la Saskatchewan doit-elle avoir quatre milles de voie ferrée par personne, alors que la province de Québec n'en a qu'un par personne?

Le Comité s'ajourne à quatre heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité reprend sa séance à quatre heures de l'après-midi.

M. Biggar:

D. Maintenant, monsieur Fairweather, examinons les projets comportant l'abandon d'une ligne et l'utilisation commune d'une autre. C'est la partie II de la Pièce nº 37. Je crois que nous pourrons passer rapidement. Le premier rapport porte le nº 25 et la date du 7 décembre 1933. Je pense qu'une entente a été conclue à ce sujet, le 1er août 1935 et mise en vigueur le 26 avril 1936.—R. Exactement.

D. Le projet suivant est l'abandon de la ligne Saint-Jean-Farnham. Vous feriez bien de nous expliquer le délai d'environ dix-huit mois qui s'est écoulé entre la préparation du rapport et l'entente, et le délai d'envnron huit mois entre la signature de l'entente et son entrée en vigueur?—R. Il s'agit là, monsieur, de la ligne ou d'une des lignes au sujet desquelles le comité du siège de l'administration centrale s'était chargé de préparer l'entente.

D. Je comprends. Et ce comité n'a pas été plus loin. Je suppose que l'entente suivante fut préparée avant que ce comité eût cessé de fonctionner?—R. Oui, monsieur.

D. Le rapport suivant porte le nº 30 et la date du 10 février 1934, et aucune entente n'a encore été conclue à ce sujet. Il s'agit de l'abandon de la ligne Bala Park-Wanup. Est-ce le projet auquel vous avez fait allusion ce matin?—R. J'ai mentionné ce matin que le National-Canadien avait réservé cette ligne dans la préparation des ententes, et il n'a pas été donné suite à ce projet.

D. Passons au nº 31, à la date du 23 mars 1934. L'entente est datée du 1er octobre 1935 et elle est entrée en vigueur le 1er juillet 1936. Cette entente intéresse la ligne Grand Falls-Edmunston.—R. Ce projet forme pendant à l'abandon de la ligne Saint-Jean-Farnham contenu dans le nº 25.

D. Aucun de ces projets n'a été ratifié par une entente. Mais une entente est intervenue pour les nºs 33, 36, 40, 41, 55 et 60?—R. Non, monsieur, mais au sujet de ces derniers, le comité est à préparer la documentation relative au trafic et à l'exploitation.

D. J'ai examiné les ententes qui sont intervenues à l'égard des rapport nos 25 et 31, et je constate qu'elles comptent environ quarante pages chacune.—R. C'est exact.

D. Ces ententes seront-elles toutes aussi compliquées?—R. Elles ne le seront pas si j'ai un mot à dire. L'une de mes ambitions est de démontrer que ces ententes peuvent être simplifiées.

D. Je les ai lues et elles me semblent très spécifiques sur les points qu'elles intéressent. Croyez-vous que certains points pourraient être laissés de côté?—R. Je le crois, mais c'est seulement mon opinion personnelle.

D. Tenez-vous à donner quelque explication du délai qui s'est produit au sujet de ces ententes, puisque deux ententes du même genre avaient été réglées dès 1935?—R. Je n'ai qu'un commentaire à ajouter, et il s'applique aux rapports nos 55 et 60. Ce que je tiens à dire, c'est que ces délais ne sont pas toujours onéreux. Le rapport no 55 vise l'abandon de la ligne North-Bay-Yellek, Yellek étant une petite station située à environ sept milles à l'ouest de North-Bay. L'abandon dont il est ici question est un fragment d'un abandon beaucoup plus considérable que nous avons envisagé, et s'étendant de North-Bay à Capreol, une distance d'environ quatre-vingt-dix milles. Mais nous n'avons pas pu nous convaincre que l'abandon de cette voie était justifiable. Il fut aussi question d'une station qui pourrait être utilisée en commun à North-Bay, car il était impossible de songer à une entente au sujet de l'abandon de la ligne, à moins de s'entendre sur une station à cet endroit. Or, lorsque nous avons étudié le projet, le trafic était à la baisse et le *Temiskaming and Northern Ontario Railway* était aussi atteint. Nous avons discuté la situation avec cette dernière compagnie, et il fut à peu près convenu que nous utiliserions une de leurs voies passant à travers leur gare comme voie de raccordement pour la section abandonnée.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Ce chemin de fer est la propriété du gouvernement d'Ontario?—R. Au moment où nous avons fait l'examen détaillé sur lequel l'entente est fondée, le *T. & N.O.* nous a fait savoir que dans les conditions nouvelles du trafic, ce trafic devant s'écouler par la gare de North-Bay, il ne pouvait adhérer à l'entente, et que si nous tenions à cette entente, nous devrions construire une ligne pour nos propres besoins. Nous nous trouvions donc en face d'une dépense de $200,000 à $400,000. Dans ces conditions toute économie disparaissait. Si, par conséquent, nous avions poussé cette entente, et l'expérience a démontré par la suite que la voie était insuffisante, nous aurions dû débourser de $200,000 à $400,000 pour remédier à la situation.

On trouve une semblable situation dans le rapport no 60. Ce projet démontre que, dans un pays comme le Canada, il n'est pas bon d'être trop dogmatique à l'égard de l'abandon de lignes. Dans ce cas-là nous avions deux lignes vers le nord à partir de Montréal: l'une appartenant au Pacifique-Canadien existait depuis plusieurs années; l'autre, celle du National-Canadien, était de construction assez récente, soit vers 1925 ou 1926. La ligne du National-Canadien avait été construite afin de fournir un raccordement direct avec notre ligne principale de Québec. Elle nous donnait également un raccordement vers le nord. Au moment où nous avons étudié la situation nous avons décidé qu'une seule ligne pouvait suffire; c'est-à-dire que le Pacifique-Canadien n'utilisait sa ligne que pour son service de montagnes. Nous nous sommes dit que cette ligne pourrait accommoder le service de montagnes du National-Canadien, ainsi que le service de trains du National-Canadien entre Montréal et Québec. Nous avons donc fait une proposition en ce sens à l'exécutif, qui l'a approuvée. Lorsque nous avons commencé à arrêter les modalités de l'entente, après un certain temps, nous avons constaté que, par suite du développement des sports d'hiver dans les Laurentides, cette

voie suffisait à peine aux trains du Pacifique-Canadien, et que si nous tentions d'y faire aussi circuler les trains du National-Canadien, nous devrions dépenser un quart de million de dollars pour l'améliorer.

M. Biggar:

D. L'établissement d'un block-système, je suppose?—R. Oui, il aurait fallu installer un block-système de signaux, et si le trafic avait continué de s'accroître, il aurait peut-être fallu également doubler la voie. Cette situation particulière illustre bien ce que je disais tout à l'heure, à savoir: qu'il faut être extrêmement prudent lorsqu'on affirme qu'une ligne est improfitable ou qu'elle offre naturellement une source de revenus importants. Par conséquent, relativement aux rapports 55 et 60, les conditions avaient tellement changé que nous avons dû modifier nos conclusions, et nous ne savons trop aujourd'hui s'il y a lieu d'abandonner les lignes dans l'un ou l'autre cas.

D. C'est tout ce que j'ai à demander à M. Fairweather au sujet de la partie II relative aux projets d'utilisation commune ou d'abandon de lignes. Les membres du Comité désirent-ils interroger le témoin?

Le très hon. M. Meighen:

D. Monsieur Fairweather, je demeure à Toronto, et j'entends dire depuis longtemps déjà qu'on en arrivait enfin à un arrangement aussi sensé en vertu duquel une compagnie prendrait la voie d'aiguillage à Leaside et l'autre celui de Mimico.

M. BIGGAR: Ces projets font partie du groupe suivant, monsieur le sénateur. Nous n'en sommes pas encore arrivés là.

Le très hon. M. MEIGHEN: En êtes-vous encore à l'étude des cas d'abandon de lignes?

M. BIGGAR: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'entrer dans les détails.

L'hon. M. Haig:

D. Avant que nous passions à autre chose, je tiens à répéter ma question au sujet de l'abandon de la ligne d'East-Selkirk, mentionné dans le rapport n° 36. Vous m'avez dit l'autre jour, monsieur Fairweather, que par suite du développement de certaines industries le long du parcours de cette ligne, vous ne vouliez pas l'abandonner. Mais cette observation ne peut s'appliquer qu'à la partie de la ligne allant de Winnipeg vers l'est jusqu'à Transcona et retour, soit à peu près l'étendue que nous désignons localement sous le nom d'Elmwood, et représentant un parcours d'une quinzaine de milles. L'industrialisation ne peut s'étendre au delà d'Elmwood jusqu'à Selkirk, puisque cette étendue est composée de petites fermes d'une quarantaine d'acres. Je ne vois pas pourquoi cet arrangement ne pourrait pas être mis en vigueur immédiatement. Et à supposer que ce soit impossible, voulez-vous me dire pour quelle raison?—R. L'usine dont j'ai fait mention est située près de l'extrémité de la ligne qui part de Winnipeg et qui fait l'objet du projet d'abandon.

D. Vous voulez parler de l'usine à pulpe de Pine-Falls?—R. Non. Je parle de l'usine de la *C.I.L.*, située à environ cinq milles d'East-Selkirk.

D. Est-ce que le transport de ce point est de quelque importance?—R. Ce trafic a tellement modifié les conditions que, de l'avis de l'exécutif du National-Canadien, il n'est pas opportun de continuer la préparation d'une entente.

D. Il s'agit bien de la fabrique d'explosifs située à East-Selkirk, où l'on fabrique de la dynamite et autres explosifs de ce genre?—R. Oui, monsieur. Cette usine a provoqué un tel changement de conditions que l'exécutif du National-

Canadien s'est dit " Voici un trafic que nous ne devons pas abandonner ". Nous avions projeté l'abandon de cette ligne à un moment donné, mais depuis une usine s'est établie à cet endroit, ce qui a milité contre l'abandon projeté.

D. Cette ligne était autrefois la principale ligne du Pacifique? Aujourd'hui le Pacifique-Canadien suit un autre parcours, et cette dernière ligne ne doit pas être très occupée?—R. Je suis de votre avis sur ce point, monsieur le sénateur.

D. Si vous ne pouvez mettre ces deux lignes en commun, vous ne pourrez jamais opérer l'unification d'autres lignes au Canada.

M. Biggar:

D. Nous pouvons maintenant passer aux projets ne comportant pas l'abandon de lignes. Ils forment la partie I de la Pièce n° 37. Tous furent mis à exécution avec une diligence raisonnable, n'est-ce pas, monsieur Fairweather?—R. Oui, je crois.

D. Le premier porte le n° 1. Il n'est pas daté, mais il fut mis en vigueur après l'entente du 16 juin 1933. Le n° 2 est à peu près identique, l'entente étant entrée en vigueur le 1er septembre 1933. Le rapport n° 3, qui ne porte pas de date, est entrée en vigueur le 3 juillet 1933. Le rapport n° 4 est daté du 7 mars 1933, et il fut mis en vigueur le 2 avril 1933. Le n° 9 est daté du 22 juin 1933 et entra en vigueur le 13 novembre 1933. Le n° 12 est daté du 18 septembre 1933 et devint effectif le 1er novembre de la même année. Le n° 20 est daté du 4 octobre 1933, avec entrée en vigueur le 1er mars 1934. Le n° 22 est daté du 31 octobre et entra en vigueur le 1er décembre de la même année. Le rapport n° 24 est daté du 1er décembre 1933 et il devint effectif le 1er janvier 1934. Nous avons ensuite le rapport n° 27, daté du 19 décembre 1933, et qui n'a pas encore été mis à exécution. Il concerne l'aiguillage commun du Leaside-Mimico auquel le sénateur Meighen a fait allusion. Auriez-vous l'obligeance de nous dire ce qui a retardé l'entrée en vigueur de cette entente? Il s'agit de Leaside-Mimico.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le projet me paraît simple. Une compagnie devait opérer son aiguillage à Mimico-Swansea, l'autre à Leaside. Mais le projet est encore dans le *statu quo*.

M. Biggar:

D. Quelle est la cause du retard dans ce cas-ci?—R. Vous parlez du rapport n° 27?

D. Oui.—R. Dans ce cas-ci le comité mixte de coopération désirait effectuer une économie dans l'exploitation au terminus, et nous nous en sommes servi, en quelque sorte, comme cas-type. Nous avions un cas semblable à Portage-la-Prairie — non, pas tout à fait semblable. La situation à Portage-la-Prairie...

Le très hon. M. MEIGHEN: Les deux cités se ressemblent beaucoup.

Le TÉMOIN: A cet endroit nous avons résolu la difficulté en prenant des dispositions en vertu desquelles le National-Canadien et le Pacifique-Canadien assurent chacun le service durant un mois. Cet arrangement est satisfaisant.

M. Biggar:

D. C'est le rapport n° 12?—R. Oui.

D. Oui? Nous avons ensuite fait un relevé afin de découvrir des cas semblables. Nous avons trouvé qu'ils étaient peu nombreux, mais nous avons constaté une situation analogue à Toronto. Nous avons étudié la question pendant quelque temps en nous efforçant d'établir un certain équilibre entre les deux compagnies, sans avoir recours, si possible, à la mise en commun du trafic, et nous avons tenté d'établir sur une base à peu près égale le trafic que chaque compagnie "exposait" à la concurrence de l'autre.

D. Le mot "exposer" n'est-il pas trop fort?—R. Il est exact. Tel est précisément le sens que j'ai voulu lui donner.

[M. S. W. Fairweather.]

D. Vous voulez dire courir le risque que le trafic soit manutentionné par l'autre compagnie?—R. J'allais expliquer qu'en matière d'exploitation ferroviaire, on considère comme hautement désirable que lorsqu'une compagnie sollicite du trafic elle soit en mesure d'en assurer le service. Si une compagnie sollicite le trafic et qu'une autre assure le service, la position de la première compagnie est moins favorable que si elle sollicitait et assurait en même temps le service.

D. Précisément.—R. Dans ce cas-ci, la région de Mimico-Swansea, le National-Canadien eût assuré le trafic que le Pacifique-Canadien eût sollicité.

D. Et inversement?—R. Oui, inversement, jusqu'à l'autre ligne à North Toronto-Leaside, où le Pacifique-Canadien eût assuré l'aiguillage et le National-Canadien eût sollicité le trafic. Si tout ceci s'était trouvé entièrement hors de la zone d'aiguillage libre ou de la zone d'échange, nous n'aurions pas eu à en tenir compte, mais comme vous le voyez, l'une ou l'autre compagnie pouvait solliciter le trafic. Nous avons eu beaucoup de difficultés à cet égard. Nous voulions que le Pacifique-Canadien, pour contrebalancer le projet, inclue la ligne d'aiguillage en bordure du rivage, que nous croyons que le Pacifique était en mesure d'opérer effectivement, car nous étions d'avis que les deux lignes ne se compensaient pas suffisamment. En tout cas, nous avons fini par convenir de faire rapport de la situation à l'exécutif général, et l'exécutif a approuvé le projet.

D. C'était le 19 décembre 1933?—R. Oui. Subséquemment, l'exécutif du National-Canadien demanda à l'exécutif du Pacifique-Canada—c'est-à-dire à l'exécutif conjoint—de référer la question au comité mixte de coopération, afin de s'assurer si cet arrangement était vraiment raisonnable, car l'exécutif du National-Canadien avait quelque doute à cet égard.

Le très hon. M. Meighen:

D. J'avais l'impression que l'exécutif conjoint avait donné son assentiment? —R. Il l'avait donné primitivement.

D. Mais vous n'en êtes arrivé à aucune conclusion définitive?—R. Je ne puis vous dire que ce qui s'est passé, aussi exactement que possible.

M. Biggar:

D. Je note dans les minutes du comité conjoint des exécutifs que le rapport n° 27 fut étudié le 23 octobre 1934, puis déféré au comité de coopération, et qu'il ne fut définitivement approuvé que le 4 février 1936.—R. Cette explication est exacte. Je me suis trompé lorsque j'ai dit que le comité exécutif l'avait approuvé. J'aurais dû dire qu'il l'avait étudié.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. J'avoue que je suis un peu perdu dans tous ces comités: comité mixte de coopération, comité conjoint des exécutifs, et le reste. Ces comités collaborent-ils tous en harmonie?—R. Aussi harmonieusement que possible.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils s'étaient entendus il y a eu deux ans en février dernier.

M. Biggar:

D. Vous pourriez peut-être nous donner la raison pour laquelle cette approbation s'est fait attendre jusqu'en février 1936?—R. J'allais justement la donner. Le projet prit bientôt la tournure d'une question qui exigerait une entente; or, pendant la préparation de l'entente, il est apparu que l'économie à réaliser sur la ligne North Toronto-Leaside n'était plus assez considérable pour qu'il soit opportun de continuer.

D. Vous voulez dire continuer la préparation de l'entente?—R. Précisément. En fait, à moins que je ne me trompe, un relevé préliminaire révéla que le projet enlèverait du travail à des employés du National-Canadien pour le

donner au Pacifique-Canadien, et qu'à son tour le Pacifique devrait embaucher d'autres employés pour effectuer le travail du National-Canadien. Le projet North Toronto-Leaside offrait peu ou point d'économie, car dans l'intervalle, le trafic sur cette ligne avait tellement augmenté qu'une seule voie eût été insuffisante pour le Pacifique-Canadien et le National-Canadien.

D. Vraiment?—R. Il n'y avait donc aucune économie à réaliser sur la ligne North Toronto-Leaside.

D. Si je me souviens bien, il y avait encore moyen d'opérer une économie à Mimico-Swansea, mais si on effectuait l'économie à ce dernier endroit, l'équilibre disparaissait entre les deux lignes, et le résultat eût été simplement de faire passer du travail du National-Canadien au Pacifique-Canadien.

D. Dites-vous que lorsque le projet vous est revenu en 1936, il n'y avait plus d'économie à réaliser?—R. Oui.

D. L'offre d'une économie?—R. Il y avait bien une petite offre d'économie, mais elle se résumait à peu de chose. D'ailleurs il y avait aussi ceci, savoir: que des employés du National-Canadien devraient être congédiés, tandis que ceux du Pacifique seraient maintenus en place. En face de cette situation, la section du National-Canadien du comité mixte de coopération s'aboucha avec celle du Pacifique. "Les conditions ont maintenant changé substantiellement et nous croyons que le projet devrait être étudié en face des conditions nouvelles, puisque nous ne sommes plus convaincus qu'il y a bien une économie à réaliser ou que l'équilibre entre les deux projets d'abandon est maintenu". La section du Pacifique-Canadien refusa d'entreprendre cette nouvelle étude. Nous avons dû faire rapport de la situation à notre exécutif. Nous avons dit "Nous avons reçu ordre de préparer une entente. Nous croyons que cette entente n'a plus de raison d'être, car les conditions ont changé, et nous sommes d'avis qu'il faudrait étudier de nouveau la question".

D. C'était la troisième fois.—R. Oui, disons que c'était la troisième fois. Et telle est la situation à l'heure actuelle.

D. Et le projet n'a pas été étudié pour la troisième fois?—R. Non.

D. Au sujet du rapport n° 28, qui est le suivant, je note qu'il est daté du 29 janvier 1934 et que l'entente qui fut conclue en mars entra en vigueur le 11 mars de la même année. Il n'en reste plus qu'un, le n° 52, intéressant les facilités communes des deux réseaux à Ottawa. Le rapport fut soumis le 8 octobre 1935 et aucune entente n'a encore été conclue. Comment expliquez-vous ce délai?—R. L'explication que j'en pourrais donner serait sensiblement la même que dans le cas de l'aiguillage commun.

D. Vous voulez dire que les conditions ont changé?—R. Nous avons d'abord étudié la question, puis nous avons formulé un plan que nous croyons adapté aux circonstances. Lorsque nous nous sommes mis à élaborer une entente détaillée, les fonctionnaires locaux, responsables de l'expédition rapide des trains et de la production rapide d'énergie, déclarèrent que dans les conditions actuelles le projet ne pouvait être mis à exécution, puisqu'il causerait des retards inutiles et occasionnerait un surcroît de dépenses. Je dois ajouter que la mise à exécution du projet eût entraîné l'abandon de la remise à locomotives du National-Canadien sise tout près de la gare à cet endroit, sauf dans le cas de circulation très légère, et l'utilisation de celle du Pacifique-Canadien, à Ottawa Ouest. En vertu de ce changement, il aurait fallu envoyer à la remise du Pacifique-Canadien, toutes les locomotives du National-Canadien qui sont actuellement réparées et mises en état tout près de la gare.

D. Cette situation est-elle nouvelle?—R. Non, mais l'augmentation du trafic qui résulterait d'un pareil arrangement, et d'autres facteurs dont on n'avait pas tenu compte, de l'avis des fonctionnaires de la localité, créeraient une situation où l'économie proposée par la mise en commun des remises à locomotives serait

complètement éliminée par le va-et-vient des locomotives, comportant des dépenses additionnelles de signalement, sans compter les retards des trains qui en résulterait.

D. En d'autres termes, les conditions ont changé depuis l'époque où le rapport a été soumis?—R. Oui. Dans le cas qui nous occupe, la section du National-Canadien du comité mixte de coopération attira l'attention de l'exécutif sur cette état de choses et sollicita des instructions.

D. Vraiment?—R. Nous avons écrit à l'exécutif du National-Canadien en ces termes: "Voici la situation. Jugez-vous que son importance justifie une nouvelle étude?"

D. Et puis?—R. Eh bien, cette situation est encore la même aujourd'hui.

D. Vous n'avez pas reçu de réponse à votre demande de directives?—R. Nous n'avons pas reçu d'instructions.

D. A quelle date avez-vous communiqué avec votre exécutif? Je remarque que le rapport n° 52 a été approuvé par le comité exécutif général le 4 février 1936, c'est-à-dire il y a deux ans et trois mois?—R. Je vous donnerai la date exacte dans un instant.

D. La date de l'approbation est bien le 4 février 1936. Vous voudrez bien me fournir la date à laquelle vous avez demandé qu'on vous donne des instructions?—R. Oui, monsieur.

D. Je n'ai pas d'autres questions à vous poser sur ce sujet. J'ai l'intention d'aborder maintenant les projets qui n'ont pas fait l'objet de rapports.

L'hon. M. Murdock:

D. Voulez-vous me permettre une question, monsieur Fairweather, au sujet du n° 12? Si j'ai bien compris, vous avez dit que le National-Canadien se chargeait de l'aiguillage à Portage-la-Prairie durant un mois, et le Pacifique-Canadien durant le mois suivant. Est-ce que le service d'aiguillage était confié à une équipe ambulante d'aiguillage ou à des équipes stationnées en permanence aux remises?—R. Pour ce que je me rappelle, c'était des équipes permanentes stationnées aux remises.

D. Alors l'équipe des remises du National-Canadien eût chômé durant le mois que l'équipe du Pacifique-Canadien faisait le travail?—R. J'oublie pour le moment comment ce problème de la main-d'œuvre a été résolu. Naturellement, il est impossible d'effectuer des économies sans congédier un certain nombre d'employés. Cela est tout à fait impossible.

D. Mais l'arrangement prévoyait un congé de six mois pour chaque équipe? —R. Il me faudrait me rafraîchir la mémoire là-dessus. Je crois que les employés avaient la faculté d'offrir leurs services dans une certaine mesure, mais je ne suis pas sûr de cela.

L'hon. M. Hugessen:

D. Avant que nous passions à autre chose, j'aimerais me reporter au rapport n° 30, concernant la ligne Bala Park-Wanup, qui avait été réservée, nous avez-vous dit, dans votre déposition, ce matin, pour plus ample étude par le National-Canadien. Je me demande si vous pourriez nous donner la raison pour laquelle l'exécutif du National-Canadien avait jugé à propos de ne pas soumettre un projet d'économie aussi important à l'étude du comité. On pourrait se poser la même question à l'égard du projet d'abandon de la ligne Reston-Wosleley, rapport n° 39, réservé par le Pacifique-Canadien. Pourquoi l'exécutif du Pacifique avait-il réservé ce projet? Pourquoi vos deux exécutifs ont-ils jugé à propos de ne pas mettre ces deux importants projets d'économie à l'étude?—R. Je ne puis parler en connaissance de cause que du projet de Bala-Wanup. L'exécutif du National-Canadien, en ce qui concerne Bala-Wanup, désirait obtenir une ligne du Pacifique-Canadien d'importance à peu près égale, qui pourrait contrebalancer l'abandon de sa ligne. A ce sujet, on a proposé deux lignes: l'une était une partie

de la ligne du Pacifique entre Windsor et Woodstock; à cet endroit les lignes des deux réseaux sont à peu près parallèles et le National-Canadien croyait qu'une seule pourrait suffire, et que la ligne, ou certaines parties de la ligne du Pacifique pourraient être abandonnées en doublant la voie de la ligne du National-Canadien. L'autre partie de ligne, le nouvelle ligne du Pacifique en bordure du rivage, paraissait pouvoir être abandonnée sur une partie du parcours.

L'hon. M. Dandurand:

D. De quel endroit à quel endroit?—R. De Shannonville à Darlington, près de Belleville. Entre ces deux points les deux lignes sont parallèles et longent le rivage. La ligne du National-Canadien est à double voie, et nous étions disposés à permettre au Pacifique d'utiliser notre double ligne à la condition qu'il abandonne sa ligne simple; le même arrangement était proposé pour un bout de ligne entre Windsor et Woodstock.

Le président (le très honorable M. Graham):

D. Est-ce que cette voie du Pacifique est le prolongement du raccordement entre leur route directe au nord avec celle qui longe la rive?—R. C'est une nouvelle ligne qui fut construite en 1914.

D. C'est bien celle que j'avais à l'esprit.—R. Précisément.

D. Cette ligne longe le rivage de la baie à Belleville?—R. Oui, monsieur. Nous avons proposé que le Pacifique abandonne un bout de cette ligne, entre Shannonville et Darlington, et qu'il considère aussi l'abandon d'une partie de sa ligne entre Windsor et Woodstock. Et nous avons dit: "Lorsque vous serez disposés à inclure ces deux parties de lignes nous consentirons à l'abandon de Bala-Wanup." Mais nous n'avons pas réussi à faire admettre au Pacifique que ces deux lignes pourraient profitablement être abandonnées. Il s'agissait naturellement de l'abandon d'une ligne principale contre celui d'une autre ligne principale. Le déplacement de la main-d'œuvre offrait de sérieuses difficultés. Nous avons cru qu'il était opportun dans les cas d'abandon d'une partie considérable de ligne, afin de ne pas s'exposer à la critique, que le National-Canadien consentait tous les sacrifices afin d'obtenir la mise en œuvre de mesures de coopération, de nous efforcer d'obtenir que le Pacifique-Canadien consentit à l'abandon d'un parcours à peu près équivalent. Mais je dois dire que la critique à la quelle je viens de faire allusion a quand même été proférée. Et dans certains cas nous avons dû en tenir compte. Voilà la raison pour laquelle le projet Bala-Wanup fut réservé. Nous voulions obtenir l'abandon d'un parcours équivalent de la part du Pacifique. Comme vous le voyez, le Pacifique n'avait pas consenti à l'abandon de quelque ligne que ce soit, alors que nous avions consenti à abandonner Bala-Wanup, mais nous savions pertinemment que certaines lignes du Pacifique faisaient double emploi au même degré que notre ligne. Nous avons donc dit: "Très bien. Lorsque vous serez disposés à abandonner une partie d'une ligne principale nous ferons de même."

L'hon. M. Black:

D. N'existe-t-il aucune autorité, en dehors des comités dont nous venons de parler, qui aurait pu dire aux deux compagnies: "Vous devez vous entendre et l'un d'entre vous doit abandonner une ligne d'une longueur proportionnelle ou une ligne équivalente à celle qu'abandonne l'autre compagnie"?—R. Pas que je sache, monsieur le sénateur.

D. Je crois qu'une telle autorité devrait exister.—R. Je suis du même avis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que faites-vous du tribunal d'arbitrage?

Le PRÉSIDENT (le très honorable M. Graham): En effet, nous avons une commission d'arbitrage. Pour autant que je me rappelle, la loi dispose que dans le cas de désaccord entre les deux compagnies, une commission d'arbitrage peut être demandée par l'une ou l'autre compagnie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Un corps que préside le président de la Commission des chemins de fer.

Le président (le très honorable M. Graham):

D. Est-il juste de dire, monsieur Fairweather, qu'aucune compagnie n'a demandé l'institution d'une commission d'arbitrage, et que cette commission a été complètement ignorée, en dépit du fait que la loi en prévoyait la constitution—et en dépit du fait que certains d'entre nous avons été assez vertement critiqués pour avoir incorporé cette disposition dans la loi?—R. En réponse, je dois dire qu'aucune compagnie n'a demandé l'institution d'une commission d'arbitrage. Ce qui ne veut pas dire qu'il ne s'est pas produit de circonstances justifiant la constitution d'une pareille commission. Dailleurs le rapport des Chemins de fer Nationaux pour l'année 1935 mentionne le fait qu'en une circonstance on aurait pu demander l'institution d'une commission d'arbitrage, mais qu'il avait été décidé de différer cette demande. J'oublie les termes exacts du rapport, mais le sens général était qu'il valait mieux épuiser tous les moyens de coopération volontaire avant d'avoir recours à une mesure aussi radicale.

D. Aucun cas n'a été déféré à une commission ou tribunal d'arbitrage, et aucun tribunal n'a été institué sous l'empire de la loi?—R. Non, monsieur le sénateur, aucun.

L'hon. M. Murdock:

D. Ni aucun tribunal ne fut sollicité?—R. Non, aucun tribunal ne fut demandé. Il est exact que le National-Canadien n'a pas demandé l'institution d'un tribunal d'arbitrage, bien que je sache pertinemment que cette demande ait été sérieusement envisagée.

L'hon. M. Dandurand:

D. A quel sujet?—R. Au sujet de la mise en commun des trains.

D. A partir de Toronto, vers l'ouest?—R. Précisément.

L'hon. M. Hugessen:

D. Est-ce qu'une commission d'arbitrage ne serait pas aussi en mesure de décréter l'abandon de lignes principales que la mise en commun des trains?—R. Ma réponse à votre question est oui et non. A mon avis, et d'après mon expérience comme président de la section du National-Canadien du comité mixte de coopération, il serait infiniment mieux que la juridiction nécessaire pour ordonner la mise en œuvre d'économies importantes, lorsqu'il y a possibilité d'alléger les charges qui résultent des chemins de fer, fut conférée à un corps indépendant des deux compagnies, plutôt qu'à un corps formé des deux compagnies, ou à un corps auquel l'une seulement des deux compagnies puisse avoir recours. Me suis-je exprimé clairement? Si vous tenez à entendre mes raisons...

LE PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Oui, car vous paraissez en train de faire une confession.

L'hon. M. Horsey:

D. Permettez-moi une question, monsieur Fairweather. Vous êtes sans doute au courant des dépositions faites devant la commission royale, connue sous le nom de Commission Duff?—R. Oui, monsieur.

D. Vous savez que sir Henry Thornton fit certaines recommandations au sujet de la coopération?—R. Oui.

D. Vous rappelez-vous sa recommandation relative à l'institution d'une commission permanente?—R. Oui, monsieur.

D. Investie de certains pouvoirs judiciaires?—R. Oui.

D. De pouvoirs statutaires?—R. Oui.

D. Du pouvoir de contrôler l'émission de tous les capitaux?—R. Oui.

D. Pour tous les chemins de fer?—R. Oui.

D. D'exiger un certificat d'utilité publique, et ainsi de suite?—R. Oui.

D. Et qu'il exprima aussi l'avis que cette commission devrait avoir le pouvoir d'imposer la coopération?—R. Oui.

D. Pour tous les services faisant double emploi—bureaux de billets, télégraphes, terminus, trains, et ainsi de suite?—R. Oui, monsieur.

D. Maintenant, si ma question est légitime, je désire vous demander ceci: croyez-vous qu'une commission comme celle-là, nommée en permanence et investie de pouvoirs statutaires pourrait effectuer des économies et supprimer le gaspillage; en d'autres termes, croyez-vous qu'elle pourrait atteindre l'objet que le pays et nous-mêmes avons en vue, savoir, une plus grande mesure d'économie et la réalisation d'épargnes dans l'exploitation des chemins de fer?—R. J'étais d'avis qu'une telle commission pourrait atteindre cet objet, à l'époque de la Commission Duff, et mon expérience depuis ce temps m'a confirmé dans cette opinion.

D. Il ne devait pas y avoir non plus d'appel au gouverneur en conseil?—R. Non, sauf pour certaines questions de droit. Mais en ce qui concerne le pouvoir d'effectuer une économie destinée à alléger les charges qui résultent de la situation des chemins de fer au pays, vous comptiez sur un bien faible appui en laissant à la direction des deux chemins de fer l'initiative d'effectuer ces économies, sauf lorsqu'ils pouvaient en retirer mutuellement des avantages. Là était le point faible. En outre, je ne crois pas qu'il soit injuste de dire qu'à l'époque où la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien fut étudiée, le Pacifique a déclaré ouvertement qu'il était opposé à la réalisation d'économies obligatoires.

Or, cette attitude rejeta sur le National-Canadien tout le fardeau des économies à réaliser du point de vue du bien-être de la nation. Cet état de choses est odieux, inutile de se le cacher. Nous nous réunissons pour discuter d'économies à effectuer pour le bien du pays, mais ces économies sont d'un tel caractère qu'elles ne peuvent être réalisées qu'en privant une partie du pays d'une partie des services dont elle bénéficiait et en causant de sérieux mécontentements. Dire qu'il en est autrement, c'est nier l'évidence même.

En toute humilité, je prétends qu'on ne pouvait s'attendre que les Chemins de fer Nationaux agiraient dans ces cas de manière à mécontenter les parties du pays qu'ils desservent. C'est donc ce qui nous justifie d'avoir agi comme nous l'avons fait. S'il existe une raison transcendante d'alléger les charges qui résultent de l'exploitation des chemins de fer en ce pays, une raison qui prime les droits privés du Pacifique-Canadien et l'administration ordinaire des affaires des Chemins de fer Nationaux, il devrait se trouver un organisme qui soit en mesure de dire aux deux compagnies: "Dans ce cas-ci nous nous proposons uniquement d'alléger les charges financières qui résultent des chemins de fer, et nous tenons à procéder de manière qu'aucun de vous ne subisse de préjudice; mais l'odieux de cette mesure ne sera imputable ni au National-Canadien ni au Pacifique-Canadien."

Sir Henry Thornton s'est exprimé bien clairement là-dessus au cours de son témoignage devant la commission royale, lorsqu'il a dit: "Ces vœux qu'on forme au sujet de la coopération, à moins qu'on n'établisse une autorité qui est le pouvoir de l'imposer au besoin, ne sont, pour une bonne part, que des propos vides de sens destinés à leurrer le public ou quelqu'un d'autre". Cette déclaration ne manque pas de force, et l'on sait que le langage de sir Henry ne manquait pas non plus de pittoresque. Personnellement, d'après mon expérience des cinq dernières années, je suis convaincu de la justesse des avancés de sir Henry, savoir, qu'il devrait y avoir un organisme qui ait le pouvoir d'imposer la coopération au besoin. Je puis ajouter que M. Hungerford, dans son témoignage devant la

commission royale, avait aussi déclaré qu'il devrait se trouver une commission indépendante chargée de réaliser effectivement ces économies lorsque l'intérêt public l'exige.

L'hon. M. Buchanan:

D. Qui prendra l'initiative, la commission qui a le pouvoir d'imposer la coopération?—R. Précisément.

Je répète que l'homme le mieux renseigné en Amérique en matière d'exploitation ferroviaire est M. Eastman, de l'*Interstate Commerce Commission*. Depuis de nombreuses années, M. Eastman s'occupe de transport et il s'est acquis une éclatante réputation dans ce domaine. Sa compétence est si hautement appréciée qu'il fut choisi par le gouvernement des Etats-Unis pour coordonner les transports, mais sans que lui soit conféré le pouvoir de donner force exécutoire à ses décisions. Dans un discours qu'il prononçait récemment, il a exprimé nettement l'avis qu'il y avait moyen d'opérer d'importantes économies aux Etats-Unis, que ces économies pouvaient être effectivement réalisées et que leur réalisation devrait être rendue exécutoire. Il a proposé la formule suivante: il devrait se trouver une commission d'enquête chargée d'étudier toutes les situations où il paraît y avoir gaspillage, et cette commission devrait être investie du pouvoir d'entendre des témoins, de sommer les fonctionnaires des chemins de fer de comparaître, et ainsi de suite. Cette commission serait un corps composé de techniciens, un peu du genre de notre comité mixte de coopération. Elle en différerait en ce que ses membres ne seraient pas des fonctionnaires des chemins de fer, mais des techniciens du transport qui seraient responsables envers le peuple seulement et non envers les chemins de fer. A son avis, cet organisme ne devrait pas être investi du pouvoir de donner force exécutoire à ses décisions parce que ce devrait être un organisme technique, et s'il se produisait des situations intéressant les services qui doivent être nécessairement fournis au public et qui dépassent la compétence de ce comité, le pouvoir de leur donner force exécutoire devrait être investi dans l'*Interstate Commerce Commission* dont on étendrait la juridiction. Voilà une recommendation qui s'applique à la situation aux Etats-Unis, situation qui ne diffère pas matériellement de celle qu'on trouve au Canada.

Aux Etats-Unis le champ des possibilités est beaucoup plus vaste qu'au Canada. Vous, messieurs, qui faites partie du Comité, n'avez pas manqué de critiquer ce qu'ont accompli le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Pourtant, durant la même période, alors que tous les chemins de fer étaient sous l'influence dominante du coordinateur et sous le régime d'une collaboration dite volontaire de la part de l'*A.A.R.*, depuis cette époque, les résultats accomplis aux Etats-Unis ne sont nullement comparables à ceux qui ont été obtenus au Canada. Je prétends que nous avons mieux réussi au Canada en cinq ans qu'on n'a réussi aux Etats-Unis, en dépit du fait que les conditions dans ce pays étaient beaucoup plus favorables à la réalisation d'économies.

Pour revenir à M. Eastman, le remède qu'il proposa est la création d'un organisme composé de techniciens du transport et l'élargissement des pouvoirs de l'*Interstate Commerce Commission*. Cette commission serait chargée de veiller à l'intérêt public. Elle recevrait donc les rapports du comité technique et elle les étudierait par rapport à l'intérêt public, et lorsque les économies proposées ne seraient pas incompatibles avec l'intérêt public, la commission leur donnerait force exécutoire. Mais dans tous les cas il y aurait une cour de revision toujours dans l'intérêt public. Je puis affirmer en toute sincérité, à la suite de mon expérience en ces matières, que sir Henry Thornton, et M. Hungerford avaient vu juste.

M. Biggar:

D. Je pense que le rapport auquel vous avez fait allusion est celui des Chemins de fer Nationaux pour l'année close le 31 décembre 1934, n'est-ce pas?—R. Exactement.

D. Je note un passage en particulier, à la page 8 de ce rapport. Comme il est long, j'en donnerai la substance. Les régisseurs déclarent que, tout en désirant la réalisation aussi rapide que possible du but proposé par la Loi de 1933, ils sont d'avis que même s'il doit en résulter certains retards, les ententes conclues à l'amiable, lorsqu'elles sont possibles, sont en définitive préférables à tout projet de coopération qui serait imposé par un tribunal. Vous êtes toujours de cet avis, n'est-ce pas?—R. Non, monsieur.

D. Pourquoi?—R. S'il n'en eût tenu qu'à moi, j'aurais réclamé l'institution d'un tribunal d'arbitrage.

D. A votre avis, quel eût été le résultat d'une discussion de ces questions par le tribunal d'arbitrage, avec la même franchise avec laquelle les sections du comité mixte de coopération ont abordé ces questions?

L'hon. M. BLACK: Il y eût moins de manœuvre de la part des deux compagnies pour obtenir le meilleur du marché.

LE TÉMOIN: Mon opinion, monsieur, est la suivante: Je constate l'importance de réduire les charges résultant de l'exploitation des chemins de fer au Canada. Je constate que certaines économies pourraient être effectuées—et, parlant en mon nom seulement,—j'aurais demandé l'institution d'un tribunal d'arbitrage. Je me rends compte du risque que comporte pareille procédure, mais j'aurais quand même demandé l'institution de ce tribunal.

M. Biggar:

D. Si je ne me trompe, un grand nombre d'ententes de coopération sont en vigueur entre les deux compagnies à l'heure actuelle?—R. Parlez-vous de différents domaines d'activité?

D. Oui. On me dit qu'il y en a plus de cinq cents?—R. On peut dire qu'elles sont fondées sur la coopération, en ce sens que chacune des deux compagnies en a retiré des avantages, mais elles sont inspirées un peu par le genre de coopération qui pousse deux concurrents à collaborer plutôt que s'entr'égorger.

D. Au sujet des ententes dont nous venons de parler, je suppose, d'après ce que vous nous en avez dit, que lorsque deux sections du comité mixte de coopération se réunissent, chacune met cartes sur table, tant avant la préparation du rapport qu'après, et que le corps de l'entente représente l'échange complet des renseignements que possède chacune d'elles?—R. Il n'en est pas tout à fait ainsi.

D. Non?—R. J'ai dit qu'il en était ainsi, lorsque la ligne à suivre avait été tracée.

D. Pas avant?—R. Non.

D. A quel moment, ce franc échange de vues commence-t-il?—R. Lorsque la ligne de conduite que doit suivre chaque compagnie a été établie.

D. Dites-moi, à quel moment cette ligne de conduite est-elle établie?—R. Naturellement, cette franchise marque les discussions, je ne puis pas donner une date précise, lorsque les deux sections du comité mixte de coopération se réunissent du consentement de leurs exécutifs respectifs. A compter de ce moment, les questions peuvent être rapidement résolues, et, de fait, elles le sont.

D. J'ai donc raison de croire que ce franc échange de vues se produit dès que le comité mixte de coopération est saisi d'un projet?—R. Oh, non, monsieur. Le comité de coopération a été saisi de bien des projets dont la discussion n'a pas été marquée d'un franc échange de vues, parce que la ligne de conduite n'avait pas été indiquée par les exécutifs.

D. Ceci m'amène à vous demander de nous citer un cas concret de ce genre? —R. Prenons, dans ce cas, la mise en commun des trains circulant à l'ouest de Toronto.

D. Je comprends que vous avez soumis là-dessus un rapport, le nº 68, dans lequel vous déclariez qu'il n'y avait aucune économie à réaliser?—R. Ce cas est un exemple frappant de l'opinion erronnée qu'on peut se faire d'une question, à

moins qu'on en connaisse toute la genèse. Il y a toute une histoire qui se rattache à ce rapport, à partir de 1933, et subséquemment.

D. Je suppose, du moins, que le rapport était exact au moment où il fut soumis?—R. Dans un sens seulement. Si l'on admet que toutes les conditions de la mise en commun des services, telles qu'exposées par le Pacifique-Canadien, étaient indispensables, ce rapport était exact. Mais en tant que la section du National-Canadien était concernée, je mentirais si je ne disais pas que nous considérions que d'importantes économies pouvaient être réalisées dans ce cas; et la raison qui nous a poussés à présenter le rapport nº 58 est que l'exécutif avait décidé de ne pas déférer le projet à un tribunal d'arbitrage. La situation se résumait à ceci: l'exécutif refusait de remettre la décision à un tribunal d'arbitrage, et nous devions nous borner à faire des études inutiles. Nous nous sommes donc dit: "Dans les circonstances, avec toutes les complications qu'elles comportent, il n'y a pas d'économie à réaliser, du moins pas d'économie suffisante pour justifier, pour le moment, l'exécution du projet".

D. Et cette recommandation fut incorporée dans le rapport?—R. Oui, mais nous avons eu soin d'indiquer "pour le moment". Nous avons fait part à l'exécutif, dans le temps, du fait qu'il y avait moyen d'épargner $800,000 par année. Et c'est là une nouvelle estimation.

D. Vous avez sans doute fait observer les conditions dont vous venez de parler. Quelles étaient-elles?—R. Je puis vous lire le rapport nº 58 contenant la proposition:

> Etendre les arrangements relatifs à la mise en commun des trains de voyageurs aux territoires situés à l'ouest de Toronto, Montréal-Winnipeg, Toronto-Winnipeg et à l'ouest de Winnipeg. Bien que des ententes définitives n'aient pas été conclues quant aux détails des services communs et ceux qui n'ont pas été mis en commun, on est convenu qu'avec le trafic actuel l'économie qui résulterait de cette mise en commun pour les deux réseaux serait d'environ 800,000 train-milles, soit de $800,000 par année. L'économie en train-milles dépend de l'établissement de stations communes à London, Sudbury, Winnipeg, Saskatoon, Edmonton, Calgary, Kamloops et Vancouver, et de l'aménagement de moyens d'accès à ces stations pour au moins tous les trains communs et les principaux trains non mis en commun.
>
> Le projet comporte également la mise en commun des recettes des services du transport des voyageurs, poste et messageries dans les territoires concernés, et probablement aussi la fixation de la répartition proportionnelle de ces recettes entre les deux compagnies.
>
> Le comité mixte de coopération, après avoir examiné le dérangement du trafic qui résulterait de l'application de ce projet et la tendance ascentionnelle du trafic-voyageur à l'heure actuelle qui, si elle continue, pourra réduire le montant de l'économie, et conscient aussi du fait qu'il n'est pas désirable d'immobiliser la répartition de recettes aussi élevées afin de réaliser une économie annuelle en somme assez faible, recommande de remettre à plus tard une décision à l'égard de la mise en commun des trains de voyageurs telle que formulée dans la présente proposition.

Ce rapport fut signé pour mettre fin à une corvée.

D. Et encore, très effectivement.—R. Sauf la mention " pour le moment " et l'indication qu'il y avait bien une économie à réaliser. Si le Comité désire pousser plus loin l'étude de ce projet, j'ai par devers moi un mémoire que j'ai transmis à l'exécutif du National-Canadien, dans lequel les circonstances sont relatées en détail, jusqu'au moment de la cessation des négociations.

D. Et c'est sur la foi de ce mémoire, je suppose, que l'exécutif du National-Canadien décida de ne pas prendre de décision.—R. Non, monsieur.

L'hon. M. BLACK: Il serait bon que nous entendions le témoin là-dessus.

L'hon. M. Copp:

D. Ce mémoire intéresse le nº 58, n'est-ce pas?—R. Il fut soumis assez longtemps avant le rapport nº 58.

M. Biggar:

D. Le rapport 58 est postérieur à ce mémoire?—R. Oui, monsieur. On m'a demandé mon opinion au sujet dun tribunal d'arbitrage. J'ai dit que j'aurais demandé l'institution d'un tel tribunal, et je viens d'en donner la raison.

D. Mais votre exécutif en avait décidé autrement?—R. Apparemment.

D. Etes-vous disposé à exprimer un avis contraire à celui de l'exécutif?—R. Un avis personnel, oui, monsieur.

D. Le Comité désire-t-il entendre l'opinion du témoin?

L'hon. M. BLACK: Je crois que le Comité devrait connaître l'opinion du témoin.

L'hon. M. COPP: Cela nous permettrait, je crois, de comprendre comment vous en êtes arrivé à certaines conclusions.

L'hon. M. MURDOCK: Entendons le témoin.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Les coprésidents sont d'avis qu'à moins que le témoin nous donne plus de précisions, nous serons un peu dans le vague. Nous entendrons peut-être trop de choses, mais je crois que nous aimerions connaître cette opinion.

M. BIGGAR: Je crains que nous ne soyons obligés de faire de même pour d'autres projets.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je ne tiens pas à me prononcer là-dessus maintenant. Nous jugerons peut-être qu'il y a lieu d'en entendre d'autres. Mais enfin, nous avons voté une loi, après plusieurs semaines de délibérations, à la demande du gouvernement. Nous avons cru que cette loi était nécessaire afin de rendre la coopération possible. Mais l'article visant l'institution d'un tribunal d'arbitrage n'a jamais été invoqué.

L'hon. M. BLACK: Je crois que c'est l'une des raisons qui ont motivé l'institution de notre Comité. Peut-être obtiendrons-nous quelque éclaircissement à ce sujet.

L'hon. M. MURDOCK: Entendons le témoin.

L'hon. M. DANDURAND: Quelle est la date de ce document?—R. Le 8 janvier 1935.

Le très hon. M. Meighen:

D. Ce document est-il long, monsieur Fairweather?—R. Il compte une quinzaine de pages.

D. Peut-être serait-il aussi bien pour le Comité d'en prendre connaissance demain dans le compte rendu de nos délibérations?—R. Je puis déposer ce document au procès-verbal.

L'hon. M. Dandurand:

D. Entre temps vous pourriez nous en fournir un résumé?—R. Oui.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Donnez-nous en la substance.—R. Sous réserve de toute déclaration que je pourrais faire et qui ne serait pas conforme à la teneur exacte du mémoire, les choses se sont passées à peu près comme je vais l'exposer. Lorsque le comité mixte de coopération fut organisé, nous — c'est-à-dire la section du National-Canadien — avons considéré quel genre d'économie pourrait être réalisée le plus rapidement. Il nous est apparu que ce devait être la mise en commun des

trains de voyageurs, car, généralement, c'était là qu'on trouvait le plus de services faisant double emploi. Ce domaine offrait un champ où il était possible d'effectuer certaines économies immédiatement, et en ayant soin de substituer certains trains lorsqu'ils paraissaient nécessaires, ces économies pouvaient être réalisées sans causer de sérieux inconvénients au public, tandis que l'abandon de ligne exige des enquêtes approfondies. Je crois que le Pacifique-Canadien agréa cette proposition.

Nous avons donc abordé l'étude de la mise en commun de trains de voyageurs et nous avons prié le service du trafic de nous offrir une estimation de l'économie qui serait réalisée si tous les services de trains faisant double emploi au Canada pouvaient être éliminés.

D. Trains de voyageurs ou trains de marchandises?—R. Trains de voyageurs. Nous avons reçu un rapport qui nous informa qu'il y avait environ 3,600,000 train-milles, représentant une économie possible d'environ $3,600,000.

L'hon. M. Dandurand:

D. Annuellement?—R. Oui, monsieur le sénateur. Ce montant nous parut constituer une économie importante, et nous nous efforçâmes de la réaliser. Mais avant de consentir à étudier le projet, le Pacifique-Canadien posa comme condition essentielle l'établissement de terminus à tous les grands centres, et demanda qu'à Montréal, tous les principaux trains communs, de même que les autres, entrassent par la gare Windsor. Disons, pour ceux qui ne sont pas au courant de la situation du transport dans tous ses détails, que cette condition paraît raisonnable. Mais si l'on considère attentivement la question des terminus, on voit que dans bien des cas, afin de réaliser ce projet il faudrait faire des dépenses considérables pour y amener les trains et aménager des facilités qui puissent servir en commun, car lorsqu'une compagnie a construit une station pour répondre à ses besoins, il faut une dépense considérable pour y amener aussi les trains de l'autre compagnie. Le National-Canadien exprima l'avis que, dans l'intérêt du pays, nous pourrions tirer plein parti des facilités existantes, et que si cela devait comporter des déplacements entre les stations, la poste, les colis de messageries et les voyageurs pourraient être efficacement transportés par taxis, camions et omnibus, et qu'il n'y avait par conséquent aucune raison qui empêchait la mise en commun de ces trains sans tarder.

Le Pacifique-Canadien déclara qu'il était absolument impossible de mettre les services de trains en commun sans l'établissement de gares communes, ce qui entraînerait de lourdes dépenses de capital que nous n'étions pas disposés à consentir. Ce projet de gares communes, par opposition aux gares distinctes, eût entraîné aussi de fortes dépenses d'exploitation, se chiffrant à deux ou trois cent mille dollars par année et que nous ne croyons pas justifiées. En outre, nous avons constaté que le projet porterait atteinte aux services du National-Canadien pour les provinces Maritimes. C'est-à-dire que l'arrivée des trains des provinces Maritimes à la gare Windsor serait retardée de quarante minutes à deux heures, par suite du parcours additionnel.

Cette discussion dura quelque temps. Je dois dire que ma déclaration est *ex parte*, et je tiens que cela soit bien compris. Le Pacifique-Canadien devait avoir des raisons qui lui paraissaient suffisantes pour ne pas partager notre point de vue. J'expose donc la situation telle qu'elle est apparue au National-Canadien.

Subséquemment, le Pacifique-Canadien nous déclara: "Nous ne sommes pas disposés à considérer l'établissement d'un vaste projet de mise en commun, mais nous considérerions un projet restreint", et à cet égard ils firent une proposition qui avait été envisagée même avant l'entrée en vigueur de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, un projet qui eût surgi tout naturellement dans le cours ordinaire des choses, comme la mise en commun du train-express de jour entre Montréal et Toronto et du train de nuit entre Ottawa et Toronto, et

d'autres cas du même genre où il était manifeste que les services faisaient double emploi. Lorsque nous eûmes constaté qu'il était impossible d'en venir à une entente au sujet d'un vaste projet de mise en commun, nous avons dit: "Nous sommes prêts à accepter votre proposition d'effectuer une mise en commun restreinte, à la condition que nous l'élargissions aussi rapidement que possible."

Nous nous sommes alors mis à la besogne pour arrêter les modalités d'une mise en commun restreinte. Le Pacifique insista pour que tous les trains arrivent à la gare de la rue Windsor. Nous fîmes rapport de la situation au comité mixte des exécutifs qui résolut la situation par un compromis en vertu duquel la moitié des trains utiliseraient la gare Windsor et l'autre moitié, la gare Bonaventure, c'est-à-dire que les trains sortant de Montréal partiraient de la gare Windsor et les trains arrivant à Montréal y entreraient par la gare Bonaventure.

Nous nous sommes ensuite efforcés d'amener le Pacifique-Canadien à consentir à l'expansion de la mise en commun sur une base plus large. Nous avons proposé de mettre en commun ce que nous désignons sous le nom d'"artères". Nous avons dit: "Sur certaines artères il y a concurrence, et peut-être y aurait-il moyen de réduire les services de trains, peut-être non." Mais afin que nous puissions procéder en toute liberté d'action, nous avons proposé qu'à partir de Winnipeg, en venant vers l'est, de mettre en commun tous les services concurrents, et de supprimer ensuite, dans la mesure du possible, tous les services faisant double emploi. Le Pacifique-Canadien rejeta ce projet, et proposa que nous étudions individuellement chaque projet de mise en commun. Or, nous avions déjà l'expérience d'un projet restreint en commun. Nous avons donc refusé, en déclarant qu'une mise en commun restreinte, ajoutée à une mise en commun analogue, n'avait pas de raison d'être, et que nous tenions à une mise en commun d'après un plan élargi aussi rapidement que possible, et que nous tenions à utiliser les stations existantes. Les choses en restèrent là jusqu'à l'avènement des régisseurs de chemin de fer Nationaux. L'un des premiers actes du nouveau conseil de régie des Chemins de fer Nationaux fut d'examiner de nouveau toute la question de la mise en commun des trains.

M. Biggar:

D. Le conseil de régie n'était-il pas astreint à la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien de 1933?—R. Oui, nous l'étions à ce moment-là.

D. Mais j'avais l'impression que les régisseurs étaient astreints à la Loi? —R. Assurément.

D. Ainsi, tout ce que vous venez de relater a précédé la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien?—R. Non. Techniquement parlant, oui, cela a précédé l'entrée en vigueur de la Loi.

D. Mais enfin, ces faits sont antérieurs à la Loi, n'est-ce pas?—R. Oui, dans ce sens, bien que tout ce que nous avons fait était en vue de l'adoption de cette loi. Lorsque les régisseurs virent dans quelle impasse nous nous trouvions, ils chargèrent M. Hungerford—avec l'assentiment de sir Edward Beatty—de rencontrer M. Grant Hall, afin de trouver une issue, si possible. M. Hungerford me pria de l'accompagner à l'entretien et nous discutâmes la situation en toute franchise. Au cours de l'entretien, à la suite d'une discussion générale, il fut à peu près convenu que la mise en commun des services de trains sur un plan transcontinental offrait peu ou point d'économie. En d'autres termes, bien qu'il fut convenu que certaines économies pouvaient être efficacement réalisées, elles n'étaient cependant pas suffisantes pour qu'on s'en occupe sérieusement. On admit de part et d'autre, cependant, qu'il y avait des économies considérables à réaliser entre Québec et Windsor et qu'il y aurait moyen d'accomplir quelque chose dans l'intérêt des deux réseaux en traitant les lignes occidentales du Grand-Tronc comme lignes d'alimentation des lignes du Pacifique-Canadien et de celles du National-Canadien. A cette époque, le Pacifique-

Canadien utilisait le Michigan Central pour ses raccordements avec ses lignes des Etats-Unis et de Chicago. Or, le National-Canadien possédait une ligne allant directement à Chicago et offrant un excellent service de trains, de même qu'un bon ballast, et pouvant fournir un aussi bon service que la ligne américaine. C'était là un projet que nous avions jugé opportun de mettre à exécution, car il semblait ridicule que les chemins de fer canadiens, aux prises avec de sérieuses difficultés, alimentassent les chemins de fer des Etats-Unis, alors qu'ils pouvaient alimenter leurs propres lignes. Ce projet comportait une économie d'environ un demi-million par année qui aurait pu être réalisée dans l'intérêt des deux chemins de fer, et que nous considérions comme très importante. Mais M. Grant Hall, tout en admettant l'état général de la situation, déclara que sa compagnie n'était pas disposée, pour le moment, à mettre ses trains en commun à l'ouest de Toronto. Elle était prête cependant à effectuer la mise en commun jusqu'à Toronto. Cette situation se rattachait à l'étude du projet d'établissement d'un terminus à Montréal. Il y avait un terminus commun à Toronto, alors qu'il n'en existait pas à Montréal. Le National-Canadien proposa encore une fois que les trains soit partagés entre les deux stations, mais le Pacifique-Canadien persista dans sa demande que tous les trains arrivent à la gare Windsor.

L'hon. M. Casgrain:

D. Il s'agit toujours du trafic des voyageurs?—R. Oui. Nous n'avons discuté que ce trafic. Toutefois, M. Grant Hall laissa entendre, à ce que crut comprendre M. Hungerford, que sa compagnie consentirait à aller au delà de Toronto. Nous avions insisté au cours de toutes les négociations pour que le Pacifique continue la mise en commun jusqu'à Windsor, Ontario et Sarnia. Nous avons dit qu'effectivement la mise en commun devrait s'étendre jusqu'à Chicago, mais que des arrangements relatifs à la mise en commun des trains devraient être conclus du moins jusqu'à Windsor et Détroit.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Voulez-vous dire Windsor et Sarnia ou Windsor et Détroit?—R. Je veux dire Windsor, Détroit et Sarnia. Notre ligne de Chicago passe par Sarnia. La ligne de Chicago du Pacifique-Canadien se raccorde à celle du Michigan Central à Détroit. Le projet était donc que le Pacifique abandonne son raccordement avec le Michigan Central et dirige son trafic de voyageurs par Sarnia sur notre ligne, et jusqu'à Chicago sur la ligne de l'ancien Grand-Tronc. M. Hungerford demeura avec l'impression que le Pacifique était disposé à aller au delà de Toronto, en fait, jusqu'à Sarnia et Windsor, et que c'était simplement afin de pouvoir étudier tous les aspects de la question qu'il n'avait pas consenti immédiatement à la mise en commun. On discuta également la possibilité de mettre en commun le service de la banlieue de Montréal, et il fut convenu que ce service pourrait être mis en commun. Un rapport de l'entretien fut fait aux régisseurs. Ayant l'impression que la mise en commun serait effectuée sur une base élargie, le National-Canadien participa à la mise en commun, tel que convenu, entre Québec, Montréal et Toronto. Relativement aux têtes de lignes à Montréal, bien que le Pacifique-Canadien ait finalement consenti à l'arrangement proposé par le National-Canadien, c'est-à-dire au partage des trains entre les deux gares dans ce cas particulier, le Pacifique déclara que son adhésion ne valait que jusqu'à ce qu'une plus ample étude de la situation fût faite et que cet arrangement n'était pas permanent. Le Pacifique continua d'insister pour que tous les trains communs, ainsi que les principaux trains non mis en commun entrent à sa gare. Le Pacifique maintint également—contrairement au principe généralement admis que l'intérêt sur le capital engagé n'entrerait pas en ligne de compte dans ces arrangements coopératifs—que l'établissement d'un terminus à Montréal étant une affaire tellement considérable, le Pacifique devait percevoir un loyer. Cette

attitude était naturellement grosse de conséquences, puisque le loyer qu'il faudrait verser au Pacifique rongerait notre part des économies et n'ajouterait absolument rien à la solution du problème; le Pacifique maintenait tout simplement qu'il avait droit à un loyer pour l'usage de ses facilités, parce que notre aménagement à la gare Bonaventure était démodé. Immédiatement, l'exécutif mixte approuva le principe sur lequel M. Hungerford s'était entendu avec M. Grant Hall et donna instruction au comité mixte de coopération de le mettre en vigueur.

M. Biggar:

D. C'est-à-dire en ce qui concerna la mise en commun?—R. Relativement au rapport n° 28, relatif à la mise en commun entre Québec et Toronto, et aussi en coopération avec ce nouvel arrangement, l'ancien arrangement de mise en commun entre Montréal et Toronto et entre Ottawa et Toronto.

D. D'après le rapport n° 4?—R. Oui. Cet arrangement avait été dissous et incorporé dans le rapport 28. J'ai dit tantôt qu'il était facile d'aller de l'avant lorsqu'une ligne de conduite avait été tracée. Cet arrangement de mise en commun offre un exemple-type, si vous me permettez de le dire, de ce qui peut être accompli lorsque des personnes se réunissent et sont animées d'un même désir de réaliser quelque chose et de le réaliser effectivement. Nous abordions là une question tout à fait nouvelle; il n'existait aucun régime de mise en commun de pareille envergure en Amérique ou même en Europe. Nous reçumes l'ordre de mettre le projet à exécution le 5 janvier 1934. Notre rapport fut soumis le 29 janvier, à peine vingt-quatre jours plus tard, bien que nous eussions arrêté durant ce court intervalle tous les détails de la mise en commun, y compris la méthode de partage des recettes et des dépenses. Et je tiens à féliciter le comité mixte de coopération, si je puis féliciter un comité dont je fais partie, en disant que le nouveau système fonctionne depuis quatre ans, et que, sauf quelques exceptions de peu d'importance, il n'a révélé aucune faiblesse en tant qu'entente. Mais lorsque nous avons abordé la possibilité d'étendre la mise en commun des trains à l'ouest de Toronto, nous avons trouvé une situation bien différente, marquée par d'interminables discussions. Il apparut qu'une étude que le National-Canadien jugeait possible d'effectuer dans un temps raisonnable, exigeait un temps considérable de la part du Pacifique-Canadien. Pendant un certain temps nous crûmes en être arrivés à une entente, mais bientôt tout fut à recommencer pour une raison ou pour une autre. Nous recommençâmes, et la même situation se produisit de nouveau. Le Pacifique-Canadien avait également imposé une autre condition qu'il jugeait nécessaire dans les circonstances, savoir, que pour compenser le prestige perdu, nous abandonnions notre trafic transcontinental.

L'hon. M. Calder:

D. Voulez-vous dire d'un bout à l'autre du Canada?—R. Oui, ou du moins, une partie. Le Pacifique demandait que nous supprimions une partie de nos services transcontinentaux, de sorte que nous n'aurions pas eu de service transcontinental à partir de Montréal ou de Toronto, sauf les trains communs circulant sur la ligne du Pacifique-Canadien. Eh bien, nous nous sommes même déclarés prêts à étudier cette question.

M. Biggar:

D. En êtes-vous toujours au rapport dont vous avez parlé?—R. Oh, oui. Je ne fais que commencer.

L'hon. M. HAIG: Je crois que vous auriez dû lire les quinze pages.

Le TÉMOIN: Nous nous sommes montrés disposés à étudier le projet, si l'on pouvait en arriver à une entente satisfaisante. Et je suppose, qu'à diverses époques, nous avons dû étudier une bonne douzaine de plans relatifs à ce projet. Je dois dire que nous avons rencontré de sérieuses difficultés dans le domaine de

l'exploitation. Mais malgré tout nous avons dit: "Très bien, nous allons passer outre à ces difficultés, à la condition que vous nous donniez un train entrant par la gare Bonaventure, c'est-à-dire une partie de la ligne transcontinentale avec entrée par la gare Bonaventure." Nous demandions cette concession parce que nous faisons une forte concurrence aux chemins de fer américains entre Chicago et New-York, non pas tant pour le trafic-voyageurs mais pour les messageries. Or, si les messageries devaient arriver à la gare Windsor, il devenait impossible de les faire coïncider avec les horaires des trains à destination de New-York. Ce trafic a une valeur brute de $800,000 par année. Nous demandions une partie de ligne qui amena le trafic de messageries à la gare Bonaventure, mais, pour une raison ou pour une autre, le Pacifique-Canadien n'a pas jugé à propos de l'accorder. D'autre part, nous ne pouvions pas compromettre un pareil volume de trafic. Il en est donc résulté, en tenant compte de complications qui surgirent au sujet de Winnipeg et de la consolidation des services de trains à Sudbury, que cette mise en commun ne fonctionna pas efficacement, je l'avoue. La situation devint tellement compliquée que sir Edward Beatty écrivit au président du conseil de régie, en date du 9 octobre 1934, lui disant entre autres choses:

> Après avoir sérieusement étudié la situation, l'exécutif de notre compagnie en est venu à la conclusion qu'il ne peut, pour le moment, aller plus loin, d'après les principes proposés jusqu'ici, avec la mise en commun des trains à l'ouest de Toronto, ce qui entraînerait la suppression des raccordements satisfaisants qu'il possède actuellement pour la manutention de son trafic à destination et en provenance de Chicago, par suite des effets néfastes qu'aurait cette mise en commun sur les intérêts ferroviaires et maritimes de la compagnie.

Mais même en dépit de cette lettre nous n'avons pas abandonné la partie tout à fait. C'était un dur coup, mais nous sommes retournés au Pacifique et nous avons dit: "Même si vous devez maintenir vos raccordements par Détroit, nous sommes disposés à étudier la question." Nous l'avons de fait étudié, et nous n'avons pas pu effectuer une mise en commun satisfaisante. Nous avons essayé pendant des mois. J'y ai moi-même consacré un temps considérable, et des experts en matière de transport ont tenté de trouver une solution qui nous permettrait de consolider nos services à London tout en permettant au Pacifique de faire ses raccordements par Détroit. A certains moments nous avons cru être sur le point d'en venir à une entente, mais le projet fut finalement rejeté. De guerre lasse, nous avons résolu qu'il était inutile de continuer ces discussions et le mémoire en question fut préparé. Voici le dernier paragraphe:

> "Quoique les négociations se poursuivent relativement à la mise en commun des services à l'ouest de Toronto, et sur la ligne transcontinentale à l'ouest de Winnipeg, la section du National-Canadien ne peut manquer d'exprimer l'opinion qu'elles n'aboutiront pas. Cette situation est regrettable, car les économies les plus substantielles qui soient réalisables par la mise en commun se trouvent précisément dans les services de voyageurs dans ce territoire. Les économies qui sont ainsi différées sont de l'ordre de 1,570,000 train-milles par année, soit d'environ $1,570,000 par année. Considérant les légères différences d'opinion qui existèrent entre les deux compagnies à un certain moment...

Nous en sommes venus à la question de Sarnia, savoir, si nous pourrions protéger notre commerce de messageries en vue de la faible différence qui existait.

> ...il semble que cette économie puisse être réalisée. La section du National-Canadien a fait tout en son pouvoir en vue d'établir une mise en commun équitable. Il semble que cette question ne puisse être maintenant résolue que par l'application des dispositions de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien visant l'institution d'un tribunal d'arbitrage.

M. Biggar:

D. Si je comprends bien, les négociations dont vous venez de parler se sont produites entre M. Hungerford et M. Grant Hall.—R. Ces négociations, monsieur, n'avaient trait qu'à une mise en commun restreinte. Cet entretien n'avait rien à voir avec le rapport que je devais faire, en tant que président de la section du National-Canadien, au comité mixte de coopération; pas du tout.

D. Ces autres propositions furent-elles discutées par le comité de coopération?—R. Oui, monsieur, chacune d'entre elles.

D. Qu'est-il advenu de l'autre proposition dont vous avez parlé au sujet du service de la banlieue de Montréal?—R. J'y viens. Lorsque nous avons constaté qu'il serait extrêmement difficile d'amener le Pacifique-Canadien à consentir à la mise en commun à l'ouest de Toronto, nous avons joué au plus fin afin, peut-être, de forcer la main au Pacifique, comme cela se pratique en affaires. Nous leur avons donc dit: "Nous ne sommes pas disposés à donner effet à cet arrangement tant que vous ne serez pas prêts à consentir à la mise en commun à l'ouest de Toronto; nous nous réservons donc ce projet."

Il me reste qu'une autre chose que je voudrais établir clairement au sujet de la mise en commun des trains, c'est-à-dire pourquoi j'étais d'avis que l'institution d'un tribunal d'arbitrage eût dû être demandée.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Est-ce la seule fois que vous avez mentionné le tribunal d'arbitrage?—R. Non, j'en ai parlé en d'autres circonstances, mais je tiens particulièrement à expliquer clairement le cas qui nous occupe. On a éliminé la concurrence par la mise en commun entre Montréal et Toronto, et cet arrangement produit de substantielles économies. Mais je tiens à indiquer un autre facteur qui justifiait l'extension de la mise en commun au delà de Toronto. Le Michigan Central et le Grand-Tronc—c'est-à-dire nous le National-Canadien—nous faisons une rude concurrence à Chicago pour le commerce à destination de Montréal. Leur ligne était autrefois la ligne simple du Pacifique-Canadien entre Montréal et Toronto. Nous avions une double voie sur ce parcours. Nous pouvions effectuer le transport plus rapidement sur notre ligne principale à double voie que ne le pouvait le Pacifique-Canadien sur sa propre ligne. D'autre part, le Michigan Central pouvait opérer plus rapidement sur sa ligne entre Détroit et Chicago que nous le pouvions entre Sarnia et Chicago.

L'hon. M. Casgrain:

D. Le parcours en milles du Michigan Central n'est pas très étendu?—R. Non. Mais en raccordant notre double voie à la double voie du Michigan Central nous avons perdu le léger avantage que nous pouvions avoir, et au lieu de détourner le trafic des Etats-Unis vers les chemins de fer canadiens, cet arrangement a eu l'effet contraire de détourner le trafic canadien vers les chemins de fer des Etats-Unis. Je ne saurais dire quelle est l'importance de ce détournement, mais la section du N.-C. du comité mixte de coopération, en transmettant le rapport n° 28 à l'exécutif du National-Canadien, fit observer le vice inhérent à cette mise en commun, et signala que le commerce canadien se trouverait exposé à la concurrence des Etats-Unis; d'ailleurs les fonctionnaires du National-Canadien sont bien convaincus que si l'on avait su plus tôt qu'il serait impossible d'étendre la mise en commun au delà de Toronto, l'arrangement présentement en vigueur n'eût jamais été conclu. On aurait peut-être demandé l'institution d'un tribunal d'arbitrage, je ne saurais dire, mais l'arrangement n'eût assurément pas été conclu dans sa forme actuelle.

M. Biggar:

D. Mais vous croyez que l'arrangement entre Montréal et Vaudreuil eût été mis en vigueur?—R. Le cas Montréal-Vaudreuil est un cas spécial.

D. Je signale ce cas parce qu'en dépit du fait qu'il ne soit pas mentionné dans les minutes de l'exécutif mixte intéressé à la mise en commun à l'ouest de Toronto, on y trouve l'avis exprimé à la date du 9 janvier 1934, que la mise en commun du service zonier devrait être effectuée, et que tous les trains devraient quitter la gare Windsor et y entrer.—R. Cette opinion, pour autant que je me souvienne, ne fut jamais exprimée sous la forme d'un rapport au comité mixte de coopération. Ce comité n'a pas, que je sache, préparé de rapport unanime sur ce projet.

D. Non. Cette opinion fut exprimée à l'époque où fut étudiée l'expansion de la mise en commun dont il est question au rapport n° 28.—R. C'est exact. M. Hungerford avait offert d'inclure les services de la banlieue de Montréal en manière de compensation lorsque fut négocié cet arrangement de mise en commun, et en anticipation que le Pacifique-Canadien orienterait son trafic par Détroit et Sarnia. Lorsque le Pacifique refusa, cette proposition fut retirée.

D. Et l'entente du National-Canadien fut retirée?—R. Oui. Vous trouverez un peu plus loin le procès-verbal de l'exécutif où il est indiqué que l'entente fut retirée. Telle en est la raison.

Le très hon. M. Meighen:

D. Dans l'élaboration de cette méthode d'opérer des économies par le moyen de la coopération, et d'autres moyens, vous avez comparé le progrès accompli aux Etats-Unis avec le progrès accompli au Canada. Cependant, n'est-il pas vrai qu'aux Etats-Unis il n'existe aucun tribunal, de quelque nature que ce soit, qui ait le pouvoir d'imposer l'exécution d'un projet visant la réalisation d'économies?—R. Sauf les pouvoirs dont est investie l'*Interstate Commerce Commission.* Ces pouvoirs sont assez étendus. Si vous lisez l'*Interstate Commerce Commission Act*, vous remarquerez que cette commission possède des pouvoirs assez considérables, mais qu'elle ne les a pas exercés.

D. Mais cette commission ne peut avoir de pouvoirs assez vastes pour décréter la mise en vigueur d'arrangements intéressant la mise en commun.—R. Je ne crois pas, monsieur.

D. Ni de pouvoirs assez étendus pour ordonner l'abandon de lignes?—R. D'imposer, je ne crois pas.

D. Quant au principe auquel se rattache toute cette question, vous avez exprimé l'avis que s'il existait un tribunal indépendant et permanent, qui ait le pouvoir d'élaborer ces plans, et un autre tribunal qui ait le pouvoir d'en imposer l'application, vous pourriez accomplir davantage. Or, vous prétendez que vous n'avez pas obtenu de résultats parce que chaque chemin de fer—le vôtre, comme le Pacifique-Canadien—se rend compte que ces économies ne peuvent être réalisées qu'en compromettant la popularité de la compagnie dans la région où elle effectue ces économies, et, qu'en conséquence, il lui répugne de prendre l'initiative de mesures qui auraient pour résultat d'imposer la contrainte en vue d'obtenir ces résultats. Est-ce qu'un tribunal institué par le gouvernement ne serait pas dans le même cas et ne se sentirait pas aussi les mains liées? Est-ce qu'un tel tribunal ne tiendrait pas au même titre que vous à ne pas se rendre impopulaire?—R. Franchement, je ne crois pas. Si un tel tribunal était investi de pouvoirs spécifiques et chargé d'une tâche bien déterminée par le Parlement, et qu'il soit responsable de ses actes vis-à-vis du Parlement, je ne crois pas.

D. Mais vous avez vous-mêmes ce devoir à l'heure actuelle, et vous faites passer la popularité avant le devoir. N'en serait-il pas de même du tribunal?—R. A mon humble avis, ce tribunal n'aurait pas à tenir compte de l'impopularité qu'il pourrait encourir pour les raisons d'ordre pratique qui font hésiter les chemins de fer. C'est tout ce que je puisse dire sur ce point.

L'hon. M. Casgrain:

D. Est-ce à l'époque où le Pacifique a refusé d'utiliser les lignes du National-Canadien afin de ne pas diminuer son prestige? Vous avez entendu cette affirmation?—R. Parfois.

D. Vous avez entendu cette affirmation?—R. C'est là l'un des facteurs qui influèrent sur le projet de mise en commun à l'ouest de Toronto.

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous admettez qu'aucune commission ne pourrait mieux élaborer et mettre à exécution les projets d'économie qu'une commission mixte de techniciens des deux compagnies; c'est-à-dire une commission qui puisse envisager le point de vue de chaque réseau, qui soit bien au courant des faits, et par conséquent, étant mieux au courant de la situation, en trouver la solution, et ce, infiniment mieux qu'un tribunal qui serait tout à fait indépendant des chemins de fer?—R. En réponse, je dois dire qu'un tribunal tout à fait indépendant des deux réseaux serait totalement inefficace, à moins qu'il n'ait le pouvoir de convoquer les compagnies et de leur imposer de lui communiquer les renseignements d'ordre technique qu'elles possèdent sur la situation à l'étude.

D. Certainement. Les fonctionnaires fourniraient la documentation. Vous avez aujourd'hui accès aux plans. Supposons que vous ayez à proposer un plan et que vous disiez au tribunal: "Nous abandonnerons la ligne de Bala, lorsque le Pacifique-Canadien aura consenti à abandonner certaines lignes entre Woodstock et Windsor. Cet abandon, il est vrai, nous rendra impopulaires dans la région de Bala, et le Pacifique dans le district de Windsor, mais nous pouvons effectuer de cette façon une importante économie. Nous ne pouvons nous entendre, et nous vous demandons de décréter ce qui doit être fait après que vous aurez entendu les plaidoiries des deux chemins de fer". Je vous demande en toute franchise, qu'est-ce qui vous a empêché d'en agir de la sorte? Un tribunal eût pu rendre une décision. J'admets qu'il aurait peut-être été impopulaire dans un district, tout comme vous l'auriez été dans un autre.—R. Le mot "vous" ne s'applique pas à moi personnellement, car je n'eusse pas hésité.

D. Le mot "vous" s'applique aux deux réseaux.—R. Eh bien, tout ce que je puis dire, c'est qu'on ne peut guère s'attendre que l'une ou l'autre compagnie prenne l'initiative de mesures qui sont plus ou moins odieuses.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Nous n'avons pas beaucoup de pouvoirs, mais nous tenons à les exercer. On a proposé que le Comité s'ajourne à demain matin.

L'hon. M. MURDOCK: Cet exposé doit-il être versé au compte rendu?

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): L'exposé de M. Fairweather?

Le TÉMOIN: Je verrai à ce qu'on vous en remette un exemplaire. (Texte d'un exposé mentionné par M. Fairweather, et préparé par la section du National-Canadien du comité mixte de coopération pour l'information de l'exécutif du National-Canadien, déposé et marqué comme Pièce n° 400).

L'hon. M. DANDURAND: Je me demande si nous ne pourrions pas siéger à 8 h. ce soir?

LE PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): A votre guise; mais si vous siégez ce soir, ne comptez pas sur moi. Je refuse de siéger toute la journée et la moitié de la nuit. J'ai siégé de la sorte pendant des mois alors que vous étiez dans vos foyers. D'ailleurs nous n'en serons pas plus avancés.

L'hon. M. CASGRAIN: Au contraire. Vous seriez surpris de savoir avec quelle rapidité nous procédons lorsque vous n'êtes pas là.

L'hon. M. BLACK: Je propose que le Comité s'ajourne jusqu'à demain matin.

L'hon. M. DANDURAND: J'aimerais que M. Fairweather réponde à la question qui lui a été posée.

L'hon. M. ROBINSON: Pourquoi fatiguer tout le monde? Ajournons à 11 h.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous désirons avoir cette réponse.

Le TÉMOIN: Où en étais-je?

[M. S. W. Fairweather.]

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous aviez exposé qu'il répugnait naturellement à l'une ou l'autre compagnie d'assumer la responsabilité de demander l'institution d'un tribunal qui ait le pouvoir de contrainte dans ces questions...—R. Oui, monsieur.

D. Il en est peut-être ainsi, mais il est un intérêt qui doit primer tous les autres, et vous, plus que toute autre compagnie de chemins de fer, représentez le peuple canadien.

L'hon M. Dandurand:

D. Est-ce que vous n'avez pas fait cette observation dans votre suggestion? —R. Oh, j'ai recommandé... de fait, monsieur le sénateur, je crois que pour le moment, je ne puis qu'exposer mes vues personnelles. Je crois que cette question particulière touche de si près le conseil d'administration, qu'il vaudrait mieux, avec votre permission, que je lui laisse le soin d'y répondre.

Le très hon. M. Meighen:

D. Nous leur demanderons.—R. J'ai exprimé mes opinions personnelles.

L'hon. M. Casgrain:

D. Avant que nous ajournions, j'aimerais vous demander...

L'hon. M. DANDURAND: Nous avons fixé 11 h.; je propose que nous fixions 10 h. 45, de façon que nous puissions commencer à 11 h. précises.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Très bien, afin de permettre aux leaders d'être à temps.

Le Comité s'ajourne jusqu'à demain, à 10 h. 45 du matin.

PIÈCE No 34

MÉMORANDUM EN RÉPONSE À UNE QUESTION SOULEVÉE PAR LE COMITÉ SPÉCIAL DU SÉNAT SUR LES CHEMINS DE FER, À LA SÉANCE DU MATIN, LE 4 MAI 1938

Question.—Les employés des chemins de fer du Canada sont-ils rétribués aux mêmes taux que les employés des chemins de fer des Etats-Unis?

Réponse.—De 1910 à 1918, les taux des salaires des employés de chemins de fer aux Canada et aux Etats-Unis étaient à peu près égaux, présentant quelques différences pour certaines classes particulières. De 1918 à 1924, sous le régime de l'application du *McAdoo Award* et en vertu de décisions rendues par la *United States Railroad Labour Board*, qui, aux termes d'une entente entre le gouvernement et les chemins de fer, furent aussi rendues effectives en Canada, la parité entre les salaires dans les deux pays devient encore plus étroite.

Les changements qui se sont produits depuis 1924 ont eu pour résultat que les salaires des employés de chemins de fer aux Etats-Unis sont de 10 à 14 p. 100 plus élevés que ceux qui sont payés en Canada.

Il convient de noter, cependant, que les ajustements apportés aux échelles de salaires durant la période de 1918-1924 en vertu du *McAdoo Award* et des décisions de la *United States Railroad Board* furent basés, comme l'indiquent spécifiquement les conventions, pour une très grande partie, sinon entièrement, sur le coût de la vie.

Si l'on compare les indices du coût de la vie dans les deux pays en prenant comme base, à 100, l'année 1913 (la base dont on s'est servi au moment du relèvement), les chiffres les plus récents indiquent que ces indices sont actuellement de l'ordre de 132 pour le Canada et environ 146 pour les Etats-Unis. Si l'on compare les salaires sur une base de "salaires réels" l'échelle des salaires des employés des chemins de fer du Canada, a donc augmenté dans la même mesure que le relèvement apporté aux salaires payés par les chemins de fer des Etats-Unis.

PIÈCE No 35

MÉMORANDUM EN RÉPONSE À UNE QUESTION SOULEVÉE PAR LE COMITÉ SPÉCIAL DU SÉNAT SUR LES CHEMINS DE FER À LA SÉANCE DU MATIN, LE 4 MAI 1938

Question.—Comment expliquez-vous l'augmentation des frais d'exploitation pour la période du 1er janvier au 31 mars 1938, comparativement à la période correspondante de 1937?

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

Réponse.—Au début de 1937, les salaires de base étaient tous grevés d'une déduction de 10 p. 100. Cette déduction fut abaissée à 9 p. 100 le 1er février 1937, à 8 p. 100 le 1er avril, à 7 p. 100 le 1er juin, à 6 p. 100 le premier août, à 5 p. 100 le 1er octobre, à 4 p. 100 le 1er décembre, à 2 p. 100 le 1er février 1938 et supprimée tout à fait le 1er avril de la présente année.

L'augmentation de $894,000 des frais d'exploitation pour le premier trimestre de 1938, comparativement à 1937, s'explique amplement par la diminution de la déduction dont étaient grevés les salaires de base en 1937, comparativement à 1938. Cette diminution de la retenue, par mois, s'établit comme suit:

	1938	1837	Diminution de la retenue
Janvier.	4%	10%	6
Février.	2%	9%	7
Mars.	2%	9%	7

On estime que la diminution de la retenue sur les salaires a augmenté les dépenses de la compagnie pour les trois premiers mois de 1938 d'environ $1,200,-000. Si le taux de la retenue avait été maintenu au même niveau qu'en 1937, en 1938, les dépenses eussent accusé une diminution de $300,000.

On estime aussi que si les taux des salaires de base restaurés le 1er avril dernier sont maintenus pendant le reste de l'année, l'augmentation totale des dépenses attribuables à la diminution et à la suppression de la retenue se chiffreront à environ $5,000,000 pour toute l'année. Montréal, le 6 mai 1938.

PIÈCE Nº 36

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

L'explication de l'augmentation de $2,294,943 des frais d'exploitation pour les trois premiers mois de 1938, comparativement à la période correspondante de 1937, est la suivante:

Augmentation des taux des salaires	$1,752,000	
Augmentation du prix des matériaux et des fournitures	836,000	
Augmentation du coût d'enlèvement de la neige	123,000	
Augmentation de deux journées d'ouvrage dans les ateliers de réparations	350,000	$3,061,000
Diminutions—		
Entretien de la voie et des constructions	$ 162,000	
Transport attribuable à l'augmentation du trafic	530,000	
Divers	74,057	$ 766,057
Augmentation nette		$2,294,943

PIÈCE Nº 37

ANALYSE DE 28 PROJETS DE COOPÉRATION RECOMMANDÉS PAR LE COMITÉ MIXTE DE COOPÉRATION ET APPROUVÉS PAR LE COMITÉ MIXTE DES EXÉCUTIFS

(Voir pièce 29)

PARTIE I

PROJETS NE COMPORTANT PAS L'ABANDON DE LIGNES

Rapports		Ententes		Sujet	Economie estimée
Nos	Dates	Dates	Mise en vigueur		
					$
1	.....	11- 7-33	16- 6-33	Québec—Fusion de certains personnels	17,736
2	.....	1-12-33	1-12-33	Saint-Jean—Fusion de certains personnels	10,163
3	.....	3- 7-33	3- 7-33	Gladstone—Facilités et personnels communs	2,880
4	7- 3-33	2- 4-33	2- 4-33	Trains en commun—Ottawa-Toronto, Montréal-Toronto	495,000
9	22- 6-33	13-11-33	13-11-33	Calgary-Edmonton, grain	60,000
12	18- 9-33	21-10-33	1-11-33	Portage la Prairie—Aiguillage commun	7,500
20	4-10-33	1- 3-34	1- 3-34	Fredericton—Facilités communes	8,895
22	31-10-33	1-12-33	1-12-33	Fredericton—Vanceboro—Transport-marchandises	9,000
24	1-12-33	28-12-33	1- 1-34	Sherbrooke—Echange de trafic commun	4,416
27	19-12-33	.....	.....	Toronto—Aiguillage commun	16,430
28	29- 1-34	9- 3-34	11- 3-34	Trains en commun—Québec-Montréal, Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto	477,000
52	8-10-35	.....	.....	Ottawa—Facilités communes	38,205
					1,147,145

PARTIE II

PROJETS COMPORTANT L'ABANDON D'UNE LIGNE ET L'UTILISATION COMMUNE DE L'AUTRE

Rapports		Ententes		Lgne abandonnée	Ligne utilisée en commun	Sujet	Economie estimée
Nos	Dates	Dates	Mise ne vigueur				
							$
25	7-12-33	1- 8-35	26- 4-36	N.-C. 10·9 m.	P.-C. 12·8 m.	Saint-Jean-Farnham	12,347
30	10- 2-34	.....	.....	N.-C. 141·2 m.	P.-C. 123·4 m.	Bala Park-Wanup	161 900
31	23- 3-34	1-10-35	1- 7-36	P.-C. 27·6 m.	N.-.C 27·35 m.	Cyr Diamond-Edmunston	30,000
33	25-10-34	.....	.....	N.-C. 11·9 m. P.-C. 53·44 m.	N.-C. P.-C.	Red Deer-Rocky Mountain House	41,376
36	3-12-34	.....	.....	N.-C. 15·3 m.	P.-C. 12·7 m.	Bird's Hill-East Selkirk	11,181
40	18-1-35	.....	.....	N.-C. 10·0 m. P.-C. 22·6 m.	N.-C.	Langdon-Beiseker	30,500
41	30- 1-35	.....	.....	N.-C. 9·5 m.	P.-C. 9·4 m.	Alix-Nevis	6,135
55	27-11-35	.....	.....	N.-C. 7·9 m.	P.-C. 9·0 m.	North Bay-Yellek	37,200
60	14- 4-36	.....	.....	N.-C. 44·3 m.	P.-C. 46·5 m.	Fresnière-Shawbridge (Joliette-Montford Jct.)	25,040
							$ 355,679

PARTIE III

PROJETS COMPORTANT L'ABANDON D'UNE LIGNE ET L'ABANDON SUBSÉQUENT DU TERRITOIRE

Rapports		Ententes		Abandon par	Sujet	Economie estimée
Nos	Dates	Dates	Mise en vigueur			
						$
34	2-11-34	15-1-38	.....	N.-C. 21·84 m.	Middleton Jct.-Granville Centre	*15,454
35	5-11-34	15-1-38	.....	P.-C. 16·5 m.	Linwood-Listowel	*29,725
38A	20-8-37	.....	.....	N.-C. 56·3 m.	Louise-Deloraine	30,000
39	25-1-35	.....	.....	P.-C. 122·4 m.	Reston-Wolsley	104,500
47	7- 6-35	.....	.....	N.-C. 22·6 m.	Saint-Canut-Cushing Jct	24,000
61	24-6-36	.....	.....	P.-C. 74·1 m.	Dranoel-Medonte	55,700
62	6-8-36	.....	.....	P.-C. 5·7 m.	Sainte-Thérèse-Saint-Eustache	9,400
						$268,29

NOTE.—*Chiffres extraits des ententes. Chiffres extraits des rapports: n° 34-$16,800; n° 35-$13,000.

ANNEXE "A"

A être annexé à l'entente relative à l'abandon de la ligne du National-Canadien, entre Middleton Junction et Bridgetown

Ligne à abandonner par le National-Canadien—Subdivision de Middleton, M. 53·21 à M. 68·00	14·79 milles
Ligne à raccorder au Pacifique-Canadien—Subdivision de Middleton, M. 65·62 à M. 67·08	1·46 "
Longueur de la ligne abandonnée	13·33 "
Longueur du raccordement à construire	0·43 "
Longueur nette de la ligne abandonnée	12·90 "

Item	Chiffres annuels							
	Avant l'abandon				Après l'abandon			
	Pacifique-Canadien		National-Canadien		Pacifique-Canadien		National-Canadien	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes—								
Voyageurs	Aucun		9 45		3 45		6 00	
Marchandises—Ligne même	Aucun		1,631 24		Aucun		Aucun	
En provenance de la ligne ou y aboutissant	1,542 50		39,330 67		28,360 23	(a)	13,524 52	(a)
Aux dépens de compagnies étrangères	Aucun		Aucun		101 41		Aucun	
Provenant de l'établissement de taux communs au lieu de taux régionaux	Aucun		Aucun		636 49		1,180 40	
Télégraphes	Aucun		Aucun		Aucun		Aucun	
Messageries	Aucun		Aucun		Aucun		Aucun	
		1,542 50		40.971 36		6 29,101 58		14,710 92
Dépenses—								
Services des trains et des stations:—								
Ligne même	Aucun		4,814 35		Aucun		Aucun	
Marchandises—En provenance de la ligne ou y aboutissant	771 25	(b)	19,665 34	(b)	14,180 12	(b)	6,762 26	(b)
Au compte de compagnies étrangères	Aucun		Aucun		50 71	(b)	Aucun	
Provenant de l'établissement de taux communs au lieu de taux régionaux	Aucun		Aucun		318 24	(b)	590 20	(b)
Télégraphes	Aucun		Aucun		Aucun		Aucun	
Messageries	Aucun		Aucun		Aucun		Aucun	
Entretien—								
M. 53·21 à M. 68·00 (M.-C.)	Aucun		12,754 91		Aucun		Aucun	
Nouveau raccordement et facilités accordées	Aucun		Aucun		1,517 83		Aucun	
Télégraphes	Aucun		319 28	Aucun		Aucun	Aucun	
Messageries	Aucun		Aucun		Aucun		Aucun	
		771 25		37,554 08		16,066 90		7,352 46
		771 25		3,417 28		13,034 68		7,358 46

Recettes additionnelles—								
Loyers encaissés	Aucun		91 18		90 18		Aucun	
Intérêt, 5 p. 100 sur valeur nette de récupération de $6,986.00	Aucun	Aucun	Aucun	91 18	Aucun	90 18	349 30	349 30
		771 25		3,508 46		13,234 86		7,707 76
Dépenses additionnelles—								
Impôts	Aucun		Aucun	(c)	Aucun	(c)	Aucun	
Assurance	Aucun		21 50		Aucun		Aucun	
Intérêt, 5 p. 100 sur coût des modifications se chiffrent à $22,400.00	Aucun		Aucun		1,120 00		Aucun	
		Aucun		21 50		1,120 00		Aucun
		771 25		3,486 96		12,004 86		7,707 76
A déduire: position nette avant l'abandon						771 25		3,486 80
Amélioration de la position nette après l'abandon						11,233 61		4,220 80
Ajustement à opérer par le Pacifique-Canadien à l'égard du National-Canabien						3,506 40		3,506 40
Amélioration de la position nette, compte tenu de l'ajustement						7,727 21		7,727 20

NOTES: (a) Après un perte de $619.66 dans les recettes nettes du transport-marchandises, attribuable à l'abandon.
(b) 50 p. 100 des recettes sur le transport-marchandises aboutissant à la ligne traité comme dépenses de transport-marchandises aboutissant à la ligne.
(c) Le paiement des impôts du National-Canadien en Nouvelle-Ecosse, en une somme globale, ne sera pas infiuencé par cet abandon, et les voies de garage du Pacifique-Canadien ne sont pas assujetties à l'impôt en Nouvelle-Ecosse.

Afin de répartir aussi également que possible entre les deux compagnies les économies annuelles nettes réalisées par cet abandon commun, il est convenu que le Pacifique-Canadien versera annuellement au National-Canadien	3,506 40
En mensualités égales de	292 20
Ou en une somme globale de	70,128 00

COMITÉ MIXTE DE COOPÉRATION

Le président, section du National-Canadien,
S. W. FAIRWEATHER.

Le président, section du Pacifique-Canadien,
JOHN E. ARMSTRONG.

Montréal, le 15 janvier 1938.

PIÈCE No. 39

ANNEXE "A"

A ÊTRE ANNEXÉE À L'ENTENTE RELATIVE À L'ABANDON DE LA LIGNE DU PACIFIQUE-CANADIEN, ENTRE LINWOOD ET LISTOWEL

Ligne à abandonner par le Pacifique-Canadien—Subdivision de Listowel: M. 0·30 à M. 16·50	16·20 milles
Ligne à raccorder au National-Canadien—Subdivision de Listowell: M. 15·88 à M. 16·50	0·62 "
Longueur nette de la ligne abandonnée	15·58 "

Item	Chiffres annuels							
	Avant l'abandon				Après l'abandon			
	National-Canadien		Pacifique-Canadien		National-Canadien		Pacifique-Canadien	
	$	$	$	$	$	$	$	$
Recettes—								
Voyageurs	Aucun		925 05		(a) 273 09		(a) 429 01	
Marchandises—Ligne même	Aucun		4,525 97		Aucun		Aucun	
Aboutissant à la ligne	231 89		37,519 82		(b) 37,537 20		(b) 3,821 08	
Aux dépens de compagnies étrangères	Aucun		Aucun		2,437 54		Aucun	
Provenant de l'établissement de taux communs au lieu de taux régionaux	Aucun		Aucun		31 41		13 92	
		231 89		42,970 84		40,279 24		4,264 01
Dépenses:								
Services des trains et des stations:—								
Ligne même	Aucun		11,935 07		Aucun		Aucun	
Voyageurs—Aboutissant à la ligne	Aucun		920 32		Aucun		Aucun	
Marchandises—Aboutissant à la ligne	(c) 115 95		(c) 18,759 91		(c) 18,768 60		(c) 1,910 54	
Aux dépens de compagnies étrangères	Aucun		Aucun		(c) 1,218 77		Aucun	
Imputables à l'établissement de taux communs au lieu de taux régionaux	Aucun		Aucun		(c) 15 71		(c) 6 96	
Entretien—								
M. 0·30 à M. 16·50 (Pacifique-Canadien)	Aucun		14,453 80		Aucun		Aucun	
Nouveau raccordement et facilités louées	Aucun	115 95	Aucun	46,069 10	603 45	20,606 53	Aucun	1,917 50
		115 94		(d) 3,098 26		19,672 71		2,346 51
Toutes autres recettes—								
Loyers perçus	5 00		154 00		96 00		Aucun	
Intérêt, 5 p. 100, sur valeur nette de récupération de $50,-841.70	Aucun		Aucun		Aucun		2,542 09	
		5 00		154 00		96 00		6 2,542 09
		120 94		(d) 2,944 26		19,768 71		4,888 60

Dépenses additionelles—								
Impôts	Aucun		1,715 83		29 36		Aucun	
Assurance	Aucun		57 49		2 80		Aucun	
Frais de location	Aucun		5 00		Aucun		Aucun	
Intérêt, 5 p. 100, sur coût des modifications se chiffrant à $2,965.00	Aucun		Aucun		148 25		Aucun	
		Aucun		1,778 32		180 41		Aucun
Position nette à l'égard des item portés au compte		120 94		(d) 4,722 58		19,588 30		4,888 60
A déduire: position nette avant l'abandon						120 94		(d) 4,722 58
Amélioration de la position nette après l'abandon à l'égard des item portés au compte						19,467 36		9,611 18
Ajustement à opérer par le National-Canadien à l'égard du Pacifique-Canadien relativement aux item portés au compte						4,928 09		4,928 09
Amélioration de la position nette, compte tenu de l'ajustement relatif aux item portés au compte						14,539 27		14,539 27

NOTES: (a) Compte tenu d'une perte de $222.95 dans les recettes brutes du transport-voyageurs, imputable à l'abandon.
(b) Compte tenu d'une perte de $919.40 dans les recettes brutes du transport-marchandises, imputable à l'abandon.
(c) 50 p. 100 des recettes du transport-marchandises aboutissant à la ligne, traité comme dépenses du transport-marchandises aboutissant à la ligne.
(d) Pertes.

Afin de répartir aussi également que possible entre les deux compagnies les économies annuelles nettes réalisées par cet abandon commun, il est convenu que le National-Canadien versera au Pacifique-Canadien.:

A titre de compensation pour les item ci-dessus			$ 4,928 09
A titre de compensation pour tous les item intéressant les messageries:			
40 p. 100 de $6,485 82 en recettes de messageries détournées vers le National-Canadien		$ 2,738 33	
20 p. 100 de 112 94 en recettes de messageries perdues pour les chemins de fer		22 59	
0 p. 100 de 140 83 en recettes de messageries retenues par le Pacifique-Canadien		Aucun	
Recettes globales des messageries du Pacifique-Canadien	$ 7,099 59	Payement global par le National-Canadien pour compte de messageries	2,760 92
Ajustement à opérer pour item intéressant les télégraphes			Aucun
Payement annuel global par le National-Canadien au Pacifique-Canadien			7,689 01
En mensualités égales de			640 75
Ou en une somme globale de			153,780 20

COMITÉ MIXTE DE COOPÉRATION

Le président, section du National-Canadien — S. W. FAIRWEATHER

Le président, section du Pacifique-Canadien — JOHN E. ARMSTRONG.

MONTRÉAL, le 20 décembre 1937.

PIÈCE N° 40

Exemplaire d'un état mentionné par M. S. W. Fairweather, et préparé par la section du National-Canadien du comité mixte de coopération pour l'information de l'exécutif du National-Canadien.

RAPPORT SUR LES ÉCONOMIES POUVANT ÊTRE RÉALISÉES PAR COOPÉRATION, PAR LA SUPPRESSION DES SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS CONCURRENTIELS FAISANT DOUBLE EMPLOI

A une réunion tenue le 22 décembre 1932, le comité mixte des exécutifs enjoignit au comité mixte de coopération de rechercher les économies qui pourraient être réalisées par la suppression des services de trains de voyageurs concurrentiels faisant double emploi, ainsi que les moyens les plus efficaces d'opérer ces économies.

Après avoir discuté la question à une réunion générale, le 28 décembre 1932, le comité mixte de coopération chargea un sous-comité de documentation composé des gérants des services de voyageurs des deux compagnies, d'établir en premier lieu le nombre de services de trains de voyageurs pouvant être considérés comme faisant double emploi et se faisant concurrence, dans le sens qu'ils pourraient être supprimés par la mise en œuvre de services communs.

Le sous-comité de documentation présenta un rapport au comité mixte de coopération, le 7 février 1933. Il est ci-joint annexé à la présente pièce comme Document "A". Ce rapport, après avoir indiqué que plusieurs services parallèles n'étaient pas concurrentiels et qu'ils ne pouvaient pas être supprimés, et que l'élimination de certains services exigerait, dans une certaine mesure, la substitution de nouveaux services, signalait qu'on pourrait éliminer environ 3,650,000 milles de trains de voyageurs par année sur les deux réseaux ferroviaires fonctionnant au Canada. Cette élimination représenterait une économie annuelle d'environ $4,000,000.

Les principes fondamentaux d'une entente ont été établis, mais il existe certaines différences d'opinion quant à la méthode d'opérer effectivement cette économie. Le Pacifique-Canadien pose comme condition l'établissement de gares communes à plusieurs grands centres comme Montréal, London, Sudbury, Winnipeg, Saskatoon, Edmonton et Vancouver.

Le National-Canadien, tout en admettant que ces stations puissent être désirables, ne croit pas qu'elles soient indispensables. Le Pacifique-Canadien fit valoir que les services transcontinentaux du Pacifique entre Toronto-Sudbury, Montréal-Sudbury et Sudbury-Winnipeg pouvaient suffire aux deux compagnies et il proposa que les services transcontinentaux du National-Canadien entre ces points soient supprimés. Tout en admettant une certaine duplication dans les services transcontinentaux, le National-Canadien prétendit que les services du Pacifique-Canadien ne pourraient suffire à toutes les opérations, et qu'il voudrait mieux utiliser le parcours plus court en pente moins accentuée des Chemins de fer Nationaux pour au moins un train transcontinental entre Sudbury et Winnipeg. La proposition du National-Canadien se recommandait aussi parce qu'elle était plus économique, puisque le train transcontinental entre Sudbury et Winnipeg suffit également aux besoins des voyageurs de ce territoire, et que s'il était supprimé, comme le proposait le Pacifique-Canadien, il faudrait lui substituer d'autres services et que cet établissement entraînerait des dépenses considérables. Toutes les enquêtes et les négociations subséquentes ont porté sur ces difficultés, qui furent considérablement accentuées par le refus du Pacifique-Canadien de rompre son raccordement pour le transport-voyageurs avec le Michigan Central, à Détroit.

En discutant le rapport du 7 février 1933, présenté par le sous-comité, la section du National-Canadien du comité mixte de coopération recommanda

que la question soit traitée comme un tout; qu'on élabore un plan d'ensemble de mise en commun; qu'en vue de l'urgente nécessité d'opérer des économies, la première chose à faire était de régler les détails des propriétés; que le service commun devrait être mis en opération dans le plus bref délai possible, et qu'on procède ensuite à régler le partage des charges et des avantages entre les deux compagnies. Le Canadien-Pacifique n'était pas disposé à procéder de cette manière, et il proposa que les différents aspects du problème fussent abordés un à un, car la coopération étant une méthode qui n'avait pas encore été tentée, il ne serait pas sage de procéder à l'élaboration d'un plan d'ensemble, et qu'en tout cas, l'exécution de ce plan serait impossible à moins que le National-Canadien ne consentît à l'établissement de gares communes à Montréal, London, Sudbury, Winnipeg, Saskatoon, Edmonton et Vancouver. Un sous-comité mixte, sous la direction des gérants des services de voyageurs, ne put s'entendre sur la question des têtes de lignes. La section du National-Canadien du comité mixte de coopération maintint que le besoin pressant d'effectuer des économies par coopération commandait que les facilités existantes soient utilisées dans toute la mesure possible, et que l'absence de gares communes aux endroits indiqués n'empêchait pas la réalisation des économies désirées. Toutefois, en face de l'attitude persistante du Pacifique-Canadien, le National-Canadien était disposé à étudier le problème point par point, à la condition que les arrangements qui pourraient être conclus seraient amplifiés aussi rapidement que possible de manière à embrasser tous les services concurrents de trains de voyageurs faisant double emploi.

On aborda en premier lieu l'étude des services concurrents de voyageurs faisant double emploi entre Ottawa et Toronto, et les trains rapides de l'après-midi entre Montréal et Toronto. Ces négociations aboutirent au rapport nº 4 du comité mixte de coopération au comité mixte des exécutifs (Document " B "), qui forme la base du premier arrangement de mise en commun rendu effectif le 1er avril 1933. On remarquera que le rapport reflète les divergences d'opinion quant à l'utilisation des terminus, le Pacifique-Canadien proposant l'établissement de raccordements permanents entre les lignes des deux compagnies à Dorval, et que le train rapide commun Montréal-Toronto entre par la gare Windsor et sorte par cette même gare, en utilisant les voies du Pacifique-Canadien jusqu'à Dorval et celles du National-Canadien jusqu'à Toronto où se trouve une gare centrale. La section du National-Canadien représenta que, jusqu'à ce qu'une entente ait été conclue en principe pour tout le trafic Montréal-Toronto, le train rapide devrait arriver par la gare Bonaventure, à Montréal, appartenant au Canadien-National. Ce différend fut réglé au comité mixte de coopération par l'établissement d'un raccordement temporaire à Dorval, de sorte que la gare Windsor du Pacifique-Canadien servirait de point de départ vers l'ouest, et la gare Bonaventure du National-Canadien, de point d'arrivée vers l'est.

Une mise en commun aussi restreinte n'était pas satisfaisante, car non seulement les économies réalisées de la sorte (environ $600,000 par année) ne représentaient qu'une fraction des économies qui pouvaient être obtenues, mais par suite des intérêts concurrentiels des deux compagnies qui s'étendaient à tous les points où circulaient encore les trains concurrentiels de voyageurs faisant double emploi, de sorte qu'il était impossible de répartir équitablement le partage des charges et des avantages. Les services mis en commun, se raccordant aux services non mis en commun par les deux extrémités, exposaient le trafic concurrentiel et le seul moyen qui restait de résoudre la difficulté paraissait être l'extension de la mise en commun de manière à comprendre à peu près tous les services concurrentiels faisant double emploi.

Le National-Canadien continua d'insister sur un vaste plan de mise en commun. Mais le Pacifique-Canadien demeura ferme dans son refus de considérer quoi que ce fût d'autre que des projets individuels, et proposa la mise en

commun entre Québec et Toronto. Cette proposition comportait que tous les services mis en commun à Québec utiliseraient les lignes du Pacifique-Canadien et que tous les trains du National-Canadien entre Montréal et Québec seraient supprimés; que le Pacifique-Canadien supprimerait l'un de ses trains du matin entre Montréal et Toronto; que le train commun correspondant du National-Canadien entrerait par la gare Windsor, à Montréal, et en sortirait, et que le rapide Montréal-Toronto utiliserait la gare Windsor pour le départ et l'arrivée. Le section du National-Canadien du comité mixte de coopération étudia cette proposition et le Pacifique fut avisé que le National-Canadien censentirait à l'exécution de ce projet à la condition que le Pacifique accepte d'étendre la mise en commun de manière à comprendre les services concurrentiels faisant double emploi à l'ouest de Toronto, et répartît les trains communs entre la gare Windsor et la gare Bonaventure. Ce projet fit subséquemment l'objet de correspondance entre M. Hungerford, président suppléant du National-Canadien, et M. Beatty. (Voir Document "C").

Les négociations se poursuivirent entre les deux compagnies par l'intermédiaire du comité mixte de coopération, et il fut convenu de préparer un relevé conjoint de la mise en commun des services concurrents de voyageurs faisant double emploi dans Québec et Ontario, y compris les services de Boston des deux compagnies (communiquant avec le *Boston & Maine Railroad*), mais à l'exclusion des services transcontinentaux. Ce relevé fut exécuté en détail et indiqua les parcours de même que les horaires des trains qu'on se proposait de mettre en commun. Cependant la question de l'utilisation des têtes de lignes, à Montréal, fut laissée de côté. Une entente complète, sauf la réserve susmentionnée, fut conclue. Le rapport en question est annexé à la présente Pièce comme Document "D".

On aborda ensuite la question du terminus à Montréal, comme on peut le constater par la correspondance passée entre le président de la section du National-Canadien du comité mixte de coopération et M. J. E. Armstrong, adjoint de l'ingénieur en chef du Pacifique-Canadien (Voir Document "E"). Un sous-comité spécial du comité mixte de coopération fut constitué. Ce sous-comité se composait de M. C. S. Gzowski, ingénieur en chef de la construction du National-Canadien, et de M. J. E. Armstrong, adjoint de l'ingénieur en chef du Pacifique-Canadien, et il fut chargé de faire rapport sur l'efficacité des têtes de lignes à Montréal. Il soumit son rapport le 25 juillet 1933. (Voir Document "F").

Ce rapport fut étudié par le comité mixte de coopération à la lumière des rapports des comités chargés d'étudier la mise en commun des trains de voyageurs, mais il fut impossible d'en venir à une entente sur la question de savoir quels services devaient être exploités des têtes de lignes respectives. Il fut donc décidé de faire rapport du différend au comité mixte des exécutifs au sujet de l'utilisation des terminus à Montréal. Ce rapport porte le n° 10 (Document "G").

Ce rapport signale que la section du Pacifique-Canadien demandait que tous les principaux trains des deux compagnies, communs ou non, utilisent la gare Windsor. La section du National-Canadien était d'avis que les facilités auxiliaires de la gare Windsor n'étaient pas suffisantes pour un aussi fort volume de trafic, et qu'il était impossible de justifier les dépenses considérables qu'entraînerait l'agrandissement des remises Glen et l'établissement d'une quatrième voie entre Westmount et la gare Windsor, de même que l'élargissement des facilités de messageries. En outre, il serait impraticable et très onéreux d'opérer les arrangements nécessaires pour permettre aux services des provinces Maritimes du Canadien-National de faire usage de la gare Windsor. En conséquence, le National-Canadien proposa que les deux stations soient utilisées, ce qui éviterait des dépenses de capital, et permettrait de répartir les trains communs entre les deux stations, de manière à maintenir aussi bas que possible le transfert des voyageurs, des bagages, de la poste et des messageries entre les deux stations. Le National-Canadien avait étudié la possibilité de ce projet et l'avait trouvé

réalisable, économique et efficace. En dépit de plus amples négociations entre les deux exécutifs, la gare terminale de Montréal constitue encore le nœud gordien de la situation.

Dans l'intervalle d'autres enquêtes étaient en cours relativement à la possibilité de mettre en commun les services de banlieue entre Montréal et Vaudreuil, et le 4 août 1933, le comité mixte de coopération fut saisi d'un rapport sur une méthode de mettre ces services en commun.

L'étude des services transcontinentaux commença le 10 juillet 1933. Plusieurs propositions, formulées par les deux chemins de fer furent étudiées, mais aucun principe d'entente n'a encore été arrêté.

Le 22 mars 1933, le Pacifique proposa, puisqu'il avait été impossible de s'entendre sur l'extension de la mise en commun, de reprendre l'étude de leur projet du 17 mars 1933 visant la mise en commun des services entre Québec et Toronto, en laissant de côté les services de Boston. Les directeurs du National-Canadien étudièrent attentivement cette proposition et en vinrent à la conclusion qu'un pareil arrangement n'était pas désirable dans l'intérêt de leur compagnie, parce qu'il rendait impossible le partage des charges et des avantages. Le National-Canadien eût été forcé de supprimer tous ses services de Québec, tout en perdant, à Montréal, ses trains de jour entre Montréal et Toronto avec raccordements pour Chicago, alors le Pacifique-Canadien n'eût eu à supprimer qu'un train additionnel entre Montréal et Toronto, mais le Pacifique n'eût rien perdu de ses communications directes puisque le train commun eût utilisé la gare Windsor. Le risque que courait le trafic concurrent dans le champ limité de ce projet de mise en commun fut jugé trop grand, et puisque le Pacifique-Canadien refusait d'étendre la mise en commun à l'ouest de Toronto, les négociations cessèrent jusqu'à l'avènement du conseil de régie, le 1er janvier 1934.

Les pourparlers relatifs à la mise en commun des trains de voyageurs furent repris le 9 janvier 1934, alors que des arrangements furent conclus entre M. Hungerford et M. Grant Hall. Ces messieurs passèrent en revue toute la situation afin de trouver un terrain commun d'entente. M. Grant Hall refusa son agrément, sauf en principe, au projet de mise en commun des trains de voyageurs au delà de Toronto, et au sujet duquel une documentation détaillée des services qui pourraient être mis en commun avait été préparée. (Voir Document "D"). Des études préliminaires des services transcontinentaux n'avaient pas produit d'entente qu'on eût pu considérer comme satisfaisante, et, en conséquence, les pourparlers furent restreints au territoire entre Québec et Toronto et aux services de banlieue. Après de longues discussions du problème du terminus de Montréal, en tant qu'il influait sur la situation, M. Grant Hall fit certaines concessions et accepta, en attendant plus ample étude du problème du terminus de Montréal, que tous les services de Québec et l'un des trains communs de Toronto et le rapide commun de l'après-midi pour Toronto utilisent la gare Windsor, à ce que l'autre train commun de nuit pour Toronto et l'autre train commun de jour pour Toronto utilisent la gare Bonaventure. M. Hungerford et M. Grant Hall convinrent aussi de la possibilité de mettre en commun les services de banlieue entre Vaudreuil et Montréal, et que ces services utilisent la gare Windsor.

A cette réunion, le Pacifique-Canadien montra une attitude plus conciliante à l'égard de la question du terminus à Montréal. De fait, l'arrangement proposé était précisément la suggestion offerte par le National-Canadien et visant à partager les trains communs entre les deux terminus pour les services communs d'Ontario et de Québec, à l'exclusion des services de Boston et des services transcontinentaux. Cette concession de la part du Pacifique-Canadien semblait exclure la question du terminus à Montréal des négociations subséquentes au sujet de l'extension de la mise en commun à l'ouest de Toronto, car le Pacifique exploitait tous les trains se raccordant à Toronto, et étant donné que tous les détails des horaires des trains communs à l'ouest de Toronto avaient été arrêtés conjointement (voir Document "D"), on pouvait espérer que la question de la mise en commun à l'ouest de Toronto serait bientôt réglée; en fait, le Pacifique-

Canadien, lors d'une réunion du comité mixte de coopération, consentit à ce qu'on procédât immédiatement à l'étude d'un arrangement de mise en commun à l'ouest de Toronto et des services transcontinentaux à l'est de Winnipeg.

En face de ces faits, le conseil de régie des Chemins de fer Nationaux approuva l'extension de la mise en commun des trains de voyageurs de manière à inclure Québec-Montréal et le reste des services entre Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto, et le comité mixte de coopération fut chargé d'arrêter les modalités de l'entente. Ce projet d'entente fait l'objet du rapport n° 28 du comité mixte de coopération (voir Document "H"), et l'arrangement conclu entra en vigueur le 11 mars 1934.

L'enquête qui avait été agréée fut entreprise, mais on dut abandonner tout espoir d'étendre rapidement le champ de la mise en commun. On put cependant conclure une entente formelle quant aux détails des services communs à l'ouest de Toronto, sans déterminer quelle compagnie exploiterait les trains communs entre London et Windsor, et, même dans ce cas, la seule question à résoudre était le partage des employés qui devraient être congédiés.

Deux plans bien différents de mise en commun des services transcontinentaux furent élaborés. Le projet du Pacifique-Canadien comportait que ce dernier exploiterait tous les services communs entre Toronto et Sudbury et Montréal et Sudbury, et deux trains communs, en chaque sens, entre Sudbury et Winnipeg, et que le National-Canadien exploiterait le train commun entre Sudbury et Winnipeg. Les trains communs seraient aiguillés entre les deux stations à Winnipeg, de manière à communiquer avec les services de l'ouest des deux compagnies. Le National-Canadien proposa que chaque compagnie exploite des trains transcontinentaux entre Montréal et Ottawa, en utilisant les gares Windsor et Bonaventure, respectivement, et que ces trains soient consolidés en un seul train commun, à Ottawa, et circulent de préférence sur la ligne du National-Canadien jusqu'à North-Bay, et de là, par la voie du Pacifique-Canadien, jusqu'à Sudbury. Le National-Canadien exprima aussi l'avis que le train transcontinental commun à destination et en provenance de Toronto devrait circuler sur la ligne du National-Canadien entre Toronto et Bala Park, et, de là, sur la ligne du Pacifique, jusqu'à Sudbury. Entre Sudbury et Winnipeg, un train commun circulerait sur chaque ligne jusqu'aux terminus respectifs à Winnipeg, avec aménagement de facilités d'aiguillage pour voyageurs, bagages, et postes entre les deux stations. Le National-Canadien ne jugea pas qu'il fût nécessaire que le Pacifique-Canadien maintint un train transcontinental entre Sudbury et Winnipeg, mais il consentit à ce que le Pacifique-Canadien continuât de l'exploiter, s'il le désirait, comme train non mis en commun.

Les divergences d'opinions sur ces diverses propositions furent sérieusement étudiées, et l'on crut pour un moment qu'il serait possible de les ramener à quelques points définis qui pourraient être finalement réglés par le comité mixte des exécutifs. A un moment donné, les négociations n'étaient entravé que par une différence essentielle d'opinion, le Pacifique-Canadien demandant que le train transcontinental commun utilise la gare Windsor exclusivement, et le National-Canadien demandant, d'autre part, que les deux gares de Montréal soient utilisées, et que les trains soient consolidés à Ottawa, et maintenant qu'un tel arrangement était indispensable pour protéger les services de messageries non mis en commun et pour répondre aux exigences des voyageurs des trains transcontinentaux devant communiquer avec certains services de voyageurs utilisant la gare Bonaventure. Un sous-comité fut donc chargé de préparer un projet de rapport sur la question (voir Document "J"). Toutefois, lorsque le comité mixte de coopération fut saisi du rapport, le 11 juillet 1934, le Pacifique-Canadien le rejeta et formula de nombreuses objections. Dans les circonstances, la section du Canadien-National du comité mixte de coopération proposa que la dissidence du Pacifique soit immédiatement déférée au comité des exécutifs. Le Pacifique demanda du temps pour consulter son exécutif. Subséquemment, la section du Pacifique-Canadien transmit à la section du National-Canadien copie d'un mé-

moire qu'elle destinait à l'exécutif du Pacifique-Canadien; ce mémoire devint l'objet de correspondance entre les exécutifs des deux compagnies (voir Document "K"), qui aboutit à la lettre qui suit, adressée par M. Beatty à M. Fullerton:

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

MONTRÉAL, le 9 octobre 1934.

A l'honorable C. P. FULLERTON,
Président du conseil de régie,
Chemins de fer Nationaux du Canada,
Montréal, Qué.

CHER MONSIEUR FULLERTON,—Je vous transmets sous ce pli un exemplaire d'un mémoire préparé par la section du Pacifique-Canadien du comité mixte de coopération, et qui expose exactement, je crois, les questions relatives aux divers projets d'abandon de lignes déférés à ce comité. Je crois savoir que vous désirez discuter certaines de ces questions lorsque le comité mixte de coopération se réunira.

A titre d'explication, je dois dire que parmi les projets d'abandon de lignes qui ont fait l'objet de rapports par le comité de coopération (Article 1 du mémoire), le rapport n° 15, Estevan-Bienfait, défavorable à l'abandon, les rapports nos 25, Saint-Jean-Farnham, 30, Bala-Wanup et 31, Grand-Falls-Edmundston, favorables à l'abandon, et le rapport n° 26, Linwood-Listowel, recommandant que ces projets ne soient envisagés que lorsque les principes qui devront régir l'abandon du territoire auront été établis (Article 7), ont été réglés et approuvés par le comité mixte des exécutifs. Le rapport n° 29, Arnprior-Eganville n'a pas encore été approuvé par votre compagnie.

J'espère pouvoir vous faire part, au moment de notre entretien, de l'état de nos enquêtes concernant les abandons de lignes du Pacifique-Canadien dans les territoires non concurrentiels. Je vous saurais gré de bien vouloir me communiquer un mémoire des questions qui, du point de vue de votre compagnie, devraient, à votre avis, être discutées à la prochaine réunion.

Après une étude attentive, notre exécutif a décidé que notre compagnie ne peut pas, pour le moment, accepter de considérer la mise en commun à l'ouest de Toronto sur l'une des bases proposés jusqu'ici, ce qui comporterait la suppression des arrangements satisfaisants présentement en vigueur avec les raccordements pour la manutention du trafic à destination et en provenance de Chicago, à cause des effets néfastes que cette mise en commun aurait sur les intérêts ferroviaires et maritimes de la compagnie.

Les difficultés qui empêchent en ce moment la mise en vigueur d'une entente satisfaisante relativement à la mise en commun à l'ouest de Toronto et des services des trains transcontinentaux (à l'est de Winnipeg) paraissent insurmontables, et, dans les circonstances, je suis d'avis qu'il n'y a pas lieu de poursuivre les négociations.

Votre tout dévoué,

(Signé) E. W. BEATTY.

Le National-Canadien étudia la condition posée par le Pacifique-Canadien, savoir, que toute entente touchant la mise en commun à l'ouest de Toronto serait subordonnée au maintien des raccordements avec le Michigan Central, et, bien que cette attitude compromit la réalisation de substantielles économies et exposa le trafic commun du National-Canadien à la concurrence du Michigan-Central et entraîna, en conséquence, une perte de recettes pour les lignes du National-Canadien aux Etats-Unis, l'économie qui pouvait quand même être réalisée paraissait justifier la modification du plan primitif. Le Pacifique-Canadien fut avisé en conséquence et invité à considérer cette dernière proposition. Le Pacifique-Cana-

dien accepta. Les négociations furent reprises et on étudia un projet de mise en commun à l'ouest de Toronto qui maintiendrait les raccordements du Pacifique avec le Michigan-Central. Après un délai considérable, dû en partie à la modification du personnel du comité de coopération du Pacifique-Canadien et aussi aux divergences d'opinion sur les questions à étudier, et à la manière de les aborder, un sous-comité fut finalement institué le 3 décembre 1934. Les travaux de ce sous-comité ne donnèrent pas de résultats satisfaisants parce que le Pacifique-Canadien maintint qu'afin de se ménager des raccordements efficaces avec le Michigan-Central il sera nécessaire que tous les trains de raccordement circulent sur les lignes du Pacifique entre Toronto et Windsor. Le Pacifique refusa de supprimer quelque service que ce soit entre Toronto et Windsor. Cette attitude est directement contraire à celle qu'il avait prise au cours des négociations antérieures, et si le Pacifique doit persister dans cette attitude, il devient impossible d'effectuer des économies substantielles par la mise en commun à l'ouest de Toronto.

Il convient d'ajouter ici un mot au sujet des services de Boston faisant double emploi et des services de banlieue Montréal-Vaudreuil faisant aussi double emploi.

L'étude des services Montréal-Boston fut remise en attendant un rapport de la *United States Federal Coordinating Committee*. Ce comité se prononça contre la mise en commun à cause des directions différentes des lignes aux Etats-Unis, et sur la foi de ce rapport, le National-Canadien exprima l'avis qu'il serait impossible de mettre en commun les services canadiens de ces lignes, aussi longtemps que le *Coordinating Committee* n'aurait pas changé d'attitude. D'autre part, le Pacifique-Canadien, prétendit que les difficultés relatives à la mise en commun des services Montréal-Boston se rattachaient à la question du terminus à Montréal, et déclara que si le National-Canadien consentait à utiliser la gare Windsor à Montréal, que le coordinateur fédéral pourrait peut-être circonvenir à l'égard des services Montréal-Boston. Le National-Canadien ne peut comprendre comment la question du terminus puisse avoir quelque relation avec le problème à l'étude, en tant que la *United States Coordinating Committee* soit concerné. (Voir Document "L").

Les détails complets de la mise en commun des services de banlieue ont été arrêtés depuis le 3 août 1933 et, comme l'indique ce mémoire, il fut convenu, lors de l'entretien entre M. Hungerford et M. Grant Hall, que ces services seraient mis en commun. Toutefois, lorsqu'il est apparu que les négociations relatives à l'extension de la mise en commun traîneraient en longueur, le National-Canadien différa la mise en commun des services de banlieue, car cette mise en commun eût entraîné un déplacement de la main-d'œuvre inégal pour les deux compagnies, et une partie considérable du trafic du National-Canadien se fut trouvée exposée à la concurrence au delà des limites de ce territoire.

Des études sont encore en cours relativement à la mise en commun à l'ouest de Toronto et aux services transcontinentaux à l'est de Winnipeg, mais le National-Canadien regrette qu'elles lui paraissent vouées à un échec. Cet état de choses est déplorable, puisque les services de voyageurs dans ce territoire forment la majeure partie des économies qui pourraient être réalisées par la mise en commun. Les économies dont la réalisation est ainsi différée sont de l'ordre de 1,570,000 milles train par année, soit d'environ $1,750,000 par année. Si l'on tient compte qu'à un moment donné les divergences d'opinion entre les deux compagnies étaient très légères, ce montant d'économies paraît encore réalisable. Les Chemins de fer Nationaux ont fait tout ce qui était en leur pouvoir pour en venir à une entente juste et équitable relativement à la mise en commun des services. Il semble que pour pousser le projet plus loin, il y ait lieu de recourir aux dispositions de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien visant l'institution d'un tribunal d'arbitrage.

MONTRÉAL, le 8 janvier 1935.

1938

SÉNAT DU CANADA

TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

S'ENQUÉRIR DES MOYENS LES PLUS EFFICACES DE REMÉDIER À LA SITUATION EXTRÊMEMENT GRAVE DES CHEMINS DE FER AU PAYS ET D'ALLÉGER LES LOURDES CHARGES FINANCIÈRES QUI EN RÉSULTENT, ET EN FAIRE RAPPORT

N° 7

Présidents conjoints:

Le très honorable George P. Graham, C.P.,
et l'honorable C.-P. Beaubien, C.R.

TÉMOIN:

M. S. W. Fairweather, directeur du bureau technique des Chemins de fer Nationaux du Canada

PIÈCES PRODUITES

Documents A à L annexés à la Pièce n° 40.

N° 41.—Rapport soumis par M. S. W. Fairweather à la Commission royale instituée pour s'enquérir des chemins de fer et du transport, le 8 décembre 1931, sur les possibilités de faire servir coopérativement aux deux chemins de fer les propriétés du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, et sur la proposition de créer une commission du budget et de la coordination.

N° 42.—Observations soumises par M. Fairweather à la Commission constituée pour s'enquérir des chemins de fer et du transport, sur l'unification des chemins de fer du Pacifique-Canadien et du National-Canadien (non publiée).

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

ORDRE D'INSTITUTION

(Extrait des procès-verbaux du Sénat, 30 mars 1938)

Résolu: Qu'un Comité du Sénat soit institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, et que lui soit conféré le pouvoir de requérir des personnes et documents; et que ledit Comité se compose de vingt sénateurs.

Ordonné: Que ledit Comité spécial soit composé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hugessen, Horsey, Jones, Hardy, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

57896—1½

TÉMOIGNAGES

SÉNAT

Le mercredi 11 mai 1938.

Le Comité spécial institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, se réunit à 10 h. 45 du matin.

Le très honorable George P. Graham et l'honorable C.-P. Beaubien co-présidents.

Le colonel O. M. Biggar, K.C., conseil du Comité.

S.-W. FAIRWEATHER (reprise de l'interrogatoire).

M. Biggar:

D. Monsieur Fairweather, j'ai eu l'occasion de jeter un coup d'œil sur le mémoire dont vous avez parlé hier après-midi, la Pièce n° 40, et j'ai constaté qu'elle se rapporte à un grand nombre de documents qui y étaient à l'origine annexés?—R. Oui, monsieur.

D. Mais ces documents ne sont pas disponibles aujourd'hui. Pourrait-on nous les procurer?—R. Je les ai fournis à M. Hinds.

D. Je vous demande pardon; je ne les ai pas vus. Sont-ils tous ici—R. Oui, monsieur.

D. Nous pouvons donc directement passer au point suivant. Vous avez parlé hier, du rapport 58, le seul de ceux ne recommandant pas la mesure dont il a été jusque-là question?—R. Oui, monsieur.

D. Avez-vous quelques remarques à faire au sujet de l'un ou l'autre des autres rapports qui ne recommandent pas cette mesure?—R. Non, monsieur, si ce n'est qu'on y rapportent des cas où nous avions d'abord cru qu'une économie pourrrait être réalisée et où nous avons fini par constater qu'il y avait des empêchements à ces économies. Je ne sais pas si vous pourriez ranger sous ce chapitre le rapport d'Okanagan. Voilà un cas où nous avons en premier lieu indiqué une économie et, subséquemment, lorsque nous avons commencé les opérations qui devaient réellement produire cette économie, nous avons découvert que le plan que nous avions établi ne serait pas praticable, et qu'au lieu d'une économie, il occasionnerait des dépenses des deux côtés. Ce rapport particulier fut alors retiré et soumis à plus ample étude.

LE PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham):

D. Voudriez-vous indiquer au Comité les deux endroits entre lesquels se trouve le chemin de fer d'Okanagan?—R. La ligne Okanagan-Valley est située, comme vous le savez, dans les Rocheuses. On y accède par deux embranchements, dont l'un vient du Pacifique-Canadien, à Sicamous, qui descend jusqu'à Okanagan-Landing, à l'extrémité nord du lac. On y accède aussi, de l'extrémité sud du lac, par le chemin de fer de Kettle-Valley, qui fait partie du Pacifique-Canadien. Mais, entre l'extrémité nord et l'extrémité sud, on avait l'habitude de voyager par le lac. Alors, le National-Canadien construisit une ligne à partir de Campbell-Creek avec droits de circulation sur le Pacifique-Canadien jusqu'à Kamloops, de Campbell-Creek à Armstrong, puis ensuite avec des droits de circulation sur le Pacifique-Canadien d'Armstrong à Vernon;

puis une ligne du National-Canadien se rendait à Kelowna sur laquelle le Pacifique-Canadien obtint des droits de circulation. Il semblait y avoir là duplication; nous avons opéré un relevé et établit un plan qui nous donnait à croire qu'une économie de $140,000 serait réalisée annuellement. Mais nous,—je parle pour la section du National-Canadien,—nous avons pensé, en procédant à l'exécution du plan établi, qu'il devenait douteux que l'exécution de ce plan dût convenir au public, parce que ce plan comportait un service alterné; c'est-à-dire, que ce service s'exécutait un jour à Sicamous par les trains du Pacifique-Canadien à cet endroit, et le jour suivant à Kamloops par les trains du National-Canadien et ceux du Pacifique-Canadien à cet endroit. En sorte qu'un voyageur, désirant partir de l'extrémité nord de la vallée, devait partir un jour de Kamloops, et, le jour suivant, de Sicamous. Aussi avons-nous cru qu'un tel service ne pouvait pas donner beaucoup de satisfaction. Néanmoins, ce projet entraînait une économie de $140,000 et, malgré le doute qu'il nous inspirait, nous l'avons poursuivi. Mais à l'époque où nous avons commencé à nous faire entendre devant la Commission des chemins de fer sur la question de savoir si ce service était satisfaisant ou non, il a été démontré que nous n'avions pas prévu un point très important. Afin de rendre ce service praticable, nous aurions dû permettre à un voyageur, achetant un billet à Sicamous à destination, disons, d'Armstrong ou de Kelowna, de voyager à partir de ce point jusqu'à Kamloops.

L'hon. M. Hugessen:

D. Avec un billet de retour, voulez-vous dire?—R. Oui. Vous pouvez constater ce qui serait arrivé. Nous n'y avions pas pensé, mais les gérants de la circulation nous l'ont fait remarquer. Un voyageur pourrait acheter un billet de retour de Sicamous, disons jusqu'à Armstrong, et ce billet lui permettrait de voyager de Sicamous à Kamloops; en conséquence, tout le tarif des taux transcontinentaux serait bouleversé, et nous ne pouvions pas tolérer un pareil écart. Cette pratique aurait eu pour conséquence qu'un voyageur transcontinental achetant un billet pour Sicamous et un billet local de Sicamous à Kamloops, puis de Kamloops à Vancouver, se trouverait à savoir voyagé à bien meilleur marché qu'un voyageur qui aurait acheté son billet directement pour Vancouver. En sorte que, pour ne rien dire de la question d'accommodation publique, que le National-Canadien tenait pour douteuse cette autre considération du prix des voyages rendait l'exécution du plan absolument impraticable. Nous sommes alors revenus à l'étude du projet pour étudier dans quelle mesure cette difficulté pouvait être contournée, et nous avons trouvé que nous pourrions réaliser une économie en mettant en commun les services du lac; mais cette économie n'était pas considérable. Elle portait sur le service des trains. Les deux compagnies avaient réduit leurs services sur le lac à tel point que l'économie à réaliser devenait insignifiante. Je parle de mémoire, mais je ne crois pas qu'elle dépassait $10,000 ou $12,000 par année.

L'hon. M. Buchanan:

D. Le National-Canadien a-t-il aussi un service sur le lac?—R. Oh! oui; il y a double service sur le lac; et nous avons cru que nous pourrions y réaliser une certaine économie. A un moment, l'économie possible était considérable, parce que les deux compagnies faisaient un service de navires à passagers, de remorqueurs et de barges; mais, la crise s'accentuant, les deux compagnies supprimèrent le service coûteux de leurs navires à passagers et continuèrent leurs opérations avec le remorqueur et les barges.

L'hon. M. Hugessen:

D. Mais il y a aussi un service d'autobus des deux côtés du lac, maintenant? —R. Oui. Ce service d'autobus nous a permis de supprimer les navires à passagers. Ils coûtaient cher. Leur suppression rendit moins vaste le champ des

grosses économies, jusqu'à ce qu'il devint nécessaire d'affecter de nouveaux capitaux à l'achat de barges et de remorqueurs additionnels. C'est cet état de choses que couvre ce rapport particulier. L'économie à réaliser est minime et je ne crois pas qu'elle puisse se chiffrer actuellement à plus de $10,000 par année. Mais s'il arrivait que l'une ou l'autre compagnie dût construire des remorqueurs ou des barges, la chance serait meilleure de réaliser une économie qui en vaille la peine.

L'hon. M. Hardy:

D. Vous avez signalé les difficultés qui se rapportent à la circulation des voyageurs. Les mêmes difficultés surgissent-elles dans le transport des marchandises?—R. Non.

D. Pourrait-on réaliser quelque économie dans le transport des marchandises?—R. Ce n'était pas réellement dans le service des voyageurs que l'économie pouvait se réaliser, mais plutôt dans le transport des marchandises. Tous ces trains dont nous avons parlé étaient des trains mixtes, qui transportaient à la fois des voyageurs et des marchandises.

M. Biggar:

D. Y a-t-il d'autres rapports énumérés dans la Pièce n° 29 et que vous désirez signaler comme indiquant certaines circonstances que le rapport lui-même n'explique pas suffisamment?—R. Non. D'une façon générale, ces rapports ont été compris. Cependant, il pourrait être désirable de signaler la situation particulière qui, je pense, est indiquée dans le mémoire conjoint qui couvre les difficultés que nous avons éprouvées à MacTier.

D. Oui?—R. Nous avons dans ce cas renoncé à l'économie prévue, parce que la Loi des chemins de fer obligeait à payer une indemnité aux employés qui avaient construit des maisons à une tête de ligne.

D. Nous pouvons alors nous arrêter aux économies possibles dont le comité mixte de coopération a étudié le projet, mais qui n'ont encore fait l'objet d'aucun rapport.

L'hon. M. Black:

D. Je désirerais, pour ma satisfaction personnelle, poser à M. Fairweather une question afin de connaître les raisons qui ont motivé l'abandon de ce plan de Kamloops. Vous dites que vous auriez pu subir des pertes si les voyageurs avaient appris qu'ils pouvaient aller de Vancouver par Kamloops?—R. Plusieurs dollars.

D. Qu'entendez-vous par là, $2 à $5, $5 à $10?—R. J'aurais besoin de rafraîchir ma mémoire.

D. Il me semble que si vous deviez économiser $100,000, la légère différence dans le prix des billets ne vous aurait pas fait perdre un aussi gros montant?—R. Les directeurs des services de voyageurs des deux chemins de fer ont répondu à cette objection en estimant que le résultat sur le tarif des taux aurait plusieurs fois dépassé le chiffre des économies à réaliser.

D. Vous deviez observer cette règle sans vous préoccuper des économies, est-ce là ce que vous voulez dire?—R. Non, monsieur. Nous avons affronté cette difficulté particulière et nous nous sommes efforcés de la contourner. Mais il y a une différence entre le service des voyageurs et celui des marchandises. Les marchandises n'ont pas d'intelligence à exercer. Mais un voyageur qui monte à bord d'un train...

L'hon. M. Hugessen:

D. Exerce parfois son intelligence?—R. Oui, quelquefois.

L'hon. M. Black:

D. Je comprends votre explication, monsieur Fairweather, et votre témoignage me plaît beaucoup; mais votre explication ne me convainc pas. Un homme d'affaires qui tient à réaliser des économies trouve généralement le moyen de les

réaliser. S'il subit des pertes d'un certain côté, il ne tolérera pas une règle qui l'empêche de mettre fin à ces pertes.—R. Je me rends bien compte que la chose peut sembler stupide, et je tiens à vous dire que, lorsque les gérants des services de voyageurs nous ont rapporté ce résultat, nous ne voulions pas l'admettre. Nous nous sommes dit qu'il devait sûrement y avoir un moyen de contourner la difficulté; et, pour ainsi dire, nous avons enfermé les gérants dans une chambre en leur intimant: "C'est votre affaire de trouver une solution à cette difficulté". Ils sont sortis de la chambre en nous disant: "Il n'y a pas de solution possible. Vous ne pouvez pas exécuter vos services et réduire votre parcours transcontinental" (je crois qu'il s'agissait de 80 à 90 milles, ou même davantage) "sans démolir tout l'échafaudage de votre tarif des voyageurs". Nous avons répondu: "Mais nous n'avons pas à révéler la chose. Il est possible qu'un voyageur constate éventuellement la différence et en tire parti; mais si nous n'en disons rien, la grosse majorité du public voyageur n'en saura rien et se trouvera satisfaite d'acheter un billet directement pour Vancouver comme elle l'a déjà fait."

D. Les voyageurs atteindraient Vancouver plus rapidement en achetant leurs billets de la façon ordinaire?—R. Non, monsieur, la question ne concerne pas le service. Un voyageur pouvait se rendre à Sicamous et à Kamloops, sans avoir à passer par Armstrong. Tout ce qu'il avait à faire était de descendre à Sicamous ou de demander à un ami ou à n'importe qui de lui acheter un billet; ou il pouvait descendre du train, disons à Sicamous, acheter un billet à Kamloops, puis remonter à bord du train et poursuivre son voyage.

M. Biggar:

D. Vous avez donné à entendre que vous n'étiez pas tenu de publier les taux, et que bien peu de personnes s'en seraient avisées.—R. Les directeurs des services de voyageurs nous ont dit: "Vous pouvez être d'excellents ingénieurs et fonctionnaires d'exploitation, mais vous ne connaissez rien au service des voyageurs. Les gens qui ont l'habitude de voyager connaissent si bien les routes qui leur procurent une réduction dans les taux, que nous n'y pouvons rien". Et nous avons dû nous rendre à leur décision sur ce point.

L'hon. M. Copp:

D. L'explication que les directeurs des services de voyageurs vous ont donnée était satisfaisante, monsieur Fairweather?—R. Nous nous trouvions dans cette situation: Je crois personnellement qu'il n'y avait pas d'issu, possible. Afin de contourner la difficulté, nous avons pensé un moment à supprimer complètement le service des trains et d'y substituer un service d'omnibus depuis Salmon-Arm. Nous avons examiné tous les moyens possibles de passer au travers de cette difficulté, et nous n'y avons pas réussi. Il y avait une autre solution. Nous pouvions abandonner la ligne du Pacifique-Canadien qui relie Armstrong à Sicamous, ou celle du National-Canadien qui relie Campbell-Creek à Armstrong. Nous aurions trouvé là une solution qui aurait interdit aux voyageurs d'échapper aux taux de transport dans ce territoire. Mais, dans la mesure où le National-Canadien est concerné, nous ne pouvions pas dire que l'intérêt public justifiait l'abandon de l'une ou l'autre de ces lignes. Nous avons alors fait un examen minutieux de la route suivie par les marchandises qui arrivent à la Vallée ou qui en sortent; et nous nous sommes rendu compte que la route de Sicamous devait avoir la préférence en ce qu'elle aide la population de la Vallée à expédier ses marchandises sur une région considérable de l'Ouest. L'autre route, par le National-Canadien, qui se raccorde à Kelowna, est aussi préférable en ce qu'elle peut fournir un meilleur service à d'autres parties de la région. Parlant au nom de la section National-Canadien du comité mixte de coopération, je ne puis honnêtement recommander que l'une ou l'autre ligne soit abandonnée. Cependant, c'était la seule solution possible.

[M. S. W. Fairweather.]

L'hon. M. Calder:

D. Je crois que vous avez déclaré, monsieur Fairweather, que les directeurs des services de voyageurs des deux chemins de fer vous ont rapporté que si votre projet était appliqué, il entraînerait dans le trafic-voyageurs une perte qui dépasserait le chiffre de l'économie calculée?—R. Oui, monsieur.

D. Les gérants vous ont fait ce rapport?—R. Oui. Ils ont d'abord fait rapport à leurs exécutifs respectifs, puis les exécutifs ont discuté le cas et l'ont référé au comité mixte de coopération. Nous avons entamé des pourparlers avec les directeurs des services de voyageurs afin de voir s'il n'y avait pas quelque moyen de sortir de l'impasse. Quant à moi, et tant que cette difficulté subsistera, je suis convaincu qu'il est impossible de la contourner.

L'hon. M. Black:

D. Vous ne prétendez cependant pas que la perte qui se produirait dans les taux de voyageurs dépasserait le chiffre de l'économie?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Calder:

D. C'est ce que vous ont rapporté les directeurs de la circulation?—R. Oui. Je dis que l'on pourrait s'arrêter à la question s'il restait une marge de profits. Mais la perte dépasse l'économie.

M. Biggar:

D. Nous pouvons alors aborder les deux états au sujet desquels aucun rapport n'a été fait. Ces états figurent, je crois, au graphique mentionné à l'alinéa 10 de la Pièce n° 29. Vous pourriez peut-être nous dire ce que signifie ce graphique et pourquoi il a d'abord été préparé. Vous en avez une copie devant vous?—R. Oui, monsieur.

D. Dites-nous, d'une façon générale, pourquoi il a été préparé et par qui. —R. Au cours de la discussion préliminaire que vous avez eue avec M. Armstrong et avec moi-même, et qui a donné lieu à cet état commun...

D. Oui.—R. J'ai dit que j'avais indiqué les divers comités dans un graphique, et vous avez exprimé le désir de le mettre à la disposition du Comité. J'ai donc préparé ce graphique à votre demande et en me servant des données en ma possession.

D. Ce graphique a été préparé pour les fins du Comité?—R. Oui, monsieur.

D. Il comprend quatre feuillets. Le premier indique les questions qui ont fait principalement d'objet de rapports, n'est-ce pas?—R. Cette série de graphiques est divisée sous des numéros de référence. Comme notre mémoire le fait remarquer, notre juridiction ne s'étend pas à toutes les affaires soumises à un comité de coopération.

D. Non, mais à celles qui se présentaient.—R. Celles qui relevaient de notre juridiction sont indiquées; afin de me faire mieux comprendre, je les désignerai comme référence 1, référence 2, référence 3.

D. Oui.—R. Ce graphique est divisé par numéros de référence et indique simplement les comités institués à différentes époques pour étudier les questions qui nous étaient déférées.

D. La première de ces références est celle qui est actuellement déposée sur la table?—R. Cela commence à la référence n° 1.

D. Le graphique s'étend depuis la référence n° 1 jusqu'où?—R. Ce graphique particulier va jusqu'au n° 4.

D. J'ai pointé ce graphique en me rapportant au rapport, et j'ai trouvé, en tant que j'ai pu l'observer, qu'il couvre les questions qui n'ont fait l'objet d'aucun rapport. D'abord, il indique les services de banlieue Montréal-Vaudreuil, et vous nous avez déjà dit ce que vous en pensiez?—R. Oui, monsieur.

D. Le suivant nous mène à l'est de Winnipeg. Est-ce la question que vous avez traitée hier?—R. Oui, monsieur.

D. Nous passons, en troisième lieu, à l'utilisation commune des têtes de lignes à Montréal. Ce point est-il couvert?—R. Oui, il est aussi couvert.

D. Nous avons alors le trafic qui arrive à la gare du National-Canadien, à Winnipeg, ou qui en sort?—R. Cette question était comprise dans l'étude de la mise en commun des services transcontinentaux.

D. Mention est ensuite faite d'une extension de la mise en commun des trains de voyageurs. Cette question est-elle comprise dans le rapport n° 28, ou est-elle différente?—R. Quelle est cette mention, monsieur?

D. Le graphique ne porte pas de numéro. Rien n'indique à quelle région s'applique le projet.—R. Vous voulez peut-être parler des services Montréal-Boston.

D. L'indication porte. "Extension de la mise en commun des trains de voyageurs".

L'hon. M. MURDOCK: A l'ouest de Toronto.

M. Biggar:

D. C'est la dernière mention?—R. Oh, oui! "Extension de la mise en commun des trains". C'est la dernière question référée aux comités avant la préparation du rapport n° 58.

D. Je vois.—R. Ce comité a présenté son rapport, et c'est par la suite que ce rapport 58 a été préparé.

D. La question suivante sur laquelle je vois qu'aucun rapport n'a été fait, est celle du comité de Lake-Head.—R. Oui. Cette question figure à la référence n° 3; et elle a fait l'objet d'une très longue étude.

D. Où en est cette étude?—R. La question est à l'étude, mais ne se poursuit pas activement à l'heure actuelle. Elle a été différée pour diverses raisons. Je présume que l'une de ces raisons vient de ce que l'on n'a pas trouvé une base d'entente pour définir la nature de l'exploitation en commun. C'est une des difficultés que l'on a éprouvées. Nous devions aussi concentrer nos efforts pour essayer d'obtenir la conclusion d'une entente sur l'abandon des lignes. Nous nous sommes occupés longtemps de cette question.

L'hon. M. Gordon:

D. A quoi se rapporte cette référence, brièvement?—R. Le National-Canadien a une excellente cour de triage par gravité, à la tête des lacs. Vous ignorez peut-être, messieurs, à quoi sert une telle cour. C'est une cour dans laquelle l'aiguillage s'opère par gravité. C'est un type moderne d'opération.

Cette cour n'a pas été utilisée autant qu'elle peut l'être. A la tête des lacs, les facilités du Pacifique-Canadien consistent en une cour plane d'aiguillage, et lorsque le volume des opérations augmente, l'aiguillage dans une cour plane devient insuffisant, bien qu'il suffise lorsque les opérations n'atteignent pas un volume considérable. Mais lorsque le volume des affaires atteint un certain degré, comme à la tête des lacs, une cour de triage par gravité assure une économie.

Nous avons une cour qui suffirait aux opérations du Pacifique-Canadien et à celles du National-Canadien; l'occasion paraissait donc se présenter de mettre notre cour de triage par gravité àà la disposition du Pacifique-Canadien, dans l'intérêt commun.

M. Biggar:

D. Mais vous n'avez pas pu établir cette base?—R. En outre, chaque compagnie dessert tout un labyrinthe d'élévateurs en bordure de l'eau, ce qui complique fort la situation. Si nous mettons en commun cette cour particulière de façon qu'il n'y ait pas de distinction entre les wagons du National-Canadien et ceux du Pacifique-Canadien employés à une industrie quelconque, nous réalisons une économie. Une économie partielle a déjà été réalisée à la suite d'une entente

conclue entre les surintendants locaux, en vertu de laquelle une compagnie renoncerait à certaines industries, tandis que l'autre compagnie renoncerait à d'autres industries.

D. Je ne demande pas tous les détails. Il s'agit de savoir si vous vous êtes entendus sur un principe?—R. Eh bien, oui!

D. Et vous poursuivez l'étude de cette question, mais vous la poursuivez très lentement?—R. Oui.

L'hon. M. Coté:

D. Cette étude durera encore trois ou quatre ans, je suppose? C'est un problème difficile...—R. Je crois qu'il ne faudra pas autant de temps pour savoir à quoi nous en tenir.

D. A votre avis, combien de temps faut-il pour résoudre un problème de cette nature, comme celui que vous étudiez actuellement?—R. Je dirais que, pour faire une étude complète et pour s'assurer de ne pas marcher à tâtons, il faudrait passer six mois à cette étude seulement.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Ne faisiez-vous pas, là aussi, un travail de pionniers?—R. Oui, dans une certaine mesure.

D. Il vous a fallu deux années pour ouvrir la voie dans d'autres champs d'opération. Ne craignez-vous pas qu'ici encore vous deviez travailler deux années?—R. Franchement, la chose pourrait se faire plus rapidement.

D. Nous vous croyons.

M. Biggar:

D. Lorsque vous dites qu'il faut six mois, voulez-vous dire par des hommes qui n'auraient rien autre chose à faire?—R. Je dis que cela prendrait six mois à la cadence où nous avons travaillé à la mise en commun des trains, après que le principe en eût été adopté. Nous pourrions en six mois conclure un arrangement satisfaisant.

D. Je comprends qu'il vous faudrait six mois après qu'une décision de principe a été prise?—R. Oui, monsieur.

D. Mais vous ne comptez pas, dans ces six mois, le temps nécessaire pour arriver à une base satisfaisante?—R. Oh non, monsieur!

D. L'indication suivante porte: "Utilisation des facilités du D.A.R. à Yarmouth?—R. Oui.

D. Quelle est la situation?—R. La situation est celle-ci: je vais l'expliquer..

D. Peu importe les détails?—R. Le comité local a fait un rapport qui remonte à 1933 et indique une économie de $4,000 par année. Il n'a pas été donné suite à ce rapport, et, pour en trouver la raison, il nous faudrait étudier la situation des messageries et celle du transport des marchandises.

D. Pourquoi cette situation n'a-t-elle jamais fait l'objet d'un rapport?—R. Pour la raison suivante: Pressé par la concurrence du transport routier, le National-Canadien est enclin à organiser son service de telle sorte que les hangars à marchandises tels que celui-ci serviraient aussi à son propre service de messageries; et si nous arrivions à une gare commune à cet endroit particulier qui a passé la besogne au Pacifique-Canadien, nous nous trouverions dans un état d'infériorité pour résoudre le plus gros problème d'ordre interne et qui comporte une économie bien supérieure, — une économie représentant beaucoup d'argent. C'est pourquoi cette question de hangar local pour les marchandises est une de celles qui ont fait conclure à l'exécutif du National-Canadien, après qu'il l'eut suffisamment étudiée: " Tant que nous n'arrêterons pas notre attitude à l'égard des messageries et des marchandises, nous ne ferons rien à l'égard de ces hangars à marchandises ".

D. Nous passons ensuite à Halifax: " Utilisation des facilités du National-Canadien pour le transport des marchandises ".—R. Cette situation est la même.

D. " Facilités du National-Canadien à London, en retenant la rotonde du Pacifique-Canadien ".—R. C'est une enquête spéciale, et elle illustre les problèmes que vous affrontez.

D. Quelle est la situation actuelle?—R. La situation est celle-ci: le comité, dans son rapport, a conclu que, pour assurer une utilisation convenable par les deux compagnies, il faudrait faire une forte dépense de capital, et nous sommes convenus de laisser ce rapport de côté jusqu'à ce que toute la question de l'abandon de voies entre London et Windsor soit étudiée en rapport avec ce problème particulier, parce que la réalisation de ce projet en soit n'était pas désirable, car elle aurait ajouté au fardeau du réseau, au lieu d'amoindrir ce fardeau.

D. Sudbury: " Utilisation des facilités du Pacifique-Canadien ".—R. La situation à Sudbury se rattache au service des trains transcontinentaux.

D. Je vois.—R. Si l'on écarte de la question les services des trains transcontinentaux, on ne peut songer à la moindre économie.

D. Voilà tout ce que je vois ici, à l'exception de l'abandon de voies; et je crois que cette question est indiquée sur un autre feuillet.—R. Oui, monsieur.

D. Dans la mesure où vous pouvez vous le rappeler, y a-t-il d'autres sujets indiqués sur ce feuillet et qui n'ont fait l'objet d'aucun rapport et sur lesquels je n'ai pas attiré votre attention?—R. Non, je ne me rappelle pas autre chose.

D. Passons donc au feuillet suivant. Je pense que c'est celui qui se trouve ici, dessous.

Le très hon. M. MEIGHEN: De quoi vous occupez-vous maintenant?

M. BIGGAR: Les cas qui ont été soumis au comité de coopération et dans lesquels une économie semblait possible, et qui n'ont fait l'objet d'aucun rapport. Si le Comité ne tient pas à poursuivre cette question, je n'insisterai pas.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Les montants ont-ils été vérifiés?

M. BIGGAR: Non.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ces montants peuvent être de peu d'importance.

M. BIGGAR: Ils peuvent n'être pas élevés.

M. Biggar:

D. Ce sont les cas que le comité de coopération étudie depuis les deux dernières années?—R. Ce sont des cas que nous avons mis à l'étude et qui n'ont pas encore fait l'objet d'un rapport.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Ils sont encore à l'étude?—R. Oui, ils sont encore à l'étude.

Le très hon. M. Meighen:

D. Dans votre témoignage devant la Commission Duff, vous avez déclaré, si j'ai bonne mémoire, que vous estimiez que des économies de $35,000,000 pouvaient être réalisées par la coopération entre les deux réseaux?—R. Oui, monsieur.

D. Après quatre ans et demi, vous avez épargné $1,700,000; et de ce train, il vous faudrait 90 ans pour réaliser l'économie que vous avez calculée. Est-ce exact?—R. Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): $1,200,000 et $500,000.

Le très hon. M. Meighen:

D. J'étais trop large. Il vous faudrait 110 ans, au train que vous allez.—R. Permettez-moi de m'expliquer, monsieur, car le témoignage que j'ai donné devant la Commission Duff, relativement à la possibilité de grosses économies, a été cité en différentes occasions, non seulement au sujet des possibilités de coopération,

mais aussi au sujet des économies probables sous une administration unique. Votre question se rapporte particulièrement, monsieur, aux économies résultant de la coopération.

D. Oui.—R. Et j'ai donné le chiffre de $35,000,000 que j'ai établi, à cette époque, de façon approximative. Mais ces $35,000,000 étaient subordonnés aux mêmes conditions que j'ai indiquées pour la réalisation d'une économie plus importante de $50,000,000 à $56,000,000 que nous pouvions attendre de l'unification. La Commission connaissait parfaitement ces conditions qui devaient produire une pareille économie, car elles lui furent très clairement exposées. Sans une explication complète, les chiffres laissent naturellement une fausse impression. Lorsque j'ai cité ces chiffres, j'entendais simplement dire que, pour les obtenir, devaient être remplies les conditions que la commission connaissait parfaitement. Ces économies sont sûres et réalisables. Je crois fermement que ces économies, découlant de la coopération, valent la peine qu'on s'y applique; mais on ne doit pas les compter par vingtaines de millions de dollars. Cette observation s'applique aussi bien aux économies que nous pouvons attendre de l'unification. Quant à ce chiffre de $35,000,000...

M. Biggar:

D. S'agit-il réellement de $30,000,000?—R. Le chiffre est de $35,000,000. Le sénateur Meighen est tout à fait précis en citant mon témoignage. J'ai parlé devant la commission royale comme je parle aujourd'hui à votre Comité, et j'ai dit que le chiffre marquant approximativement le résultat de la coopération, comparativement à l'autre chiffre de $56,000,000 que j'ai cité, serait d'environ $35,000,000.

Le très hon. M. Meighen:

Q. Vous dites que vous avez énoncé devant la commission les conditions auxquelles cette économie était subordonnée. Quelles étaient ces conditions? Je ne l'ai pas remarqué.—R. Les conditions que j'ai signalées sont les suivantes: "Afin d'atteindre de vastes proportions, l'économie doit provoquer un rigoureux abandon de lignes, une réduction dans la quantité et dans la qualité des services, particulièrement dans les services de voyageurs, ainsi qu'un bouleversement considérable dans la main-d'œuvre ferroviaire et dans le marché des matériaux. Le Comité doit en outre,—cette observation se rapporte à l'unification,—se préparer à assumer le risque inhérent au monopole, à prévoir une insuffisance de services, un manque d'efficacité et de la négligence, de même que des divergences politiques que provoquera la création d'un groupe important ayant des intérêts communs. Le programme est tracé en tenant compte d'un public docile ou pratiquement sans défense et en tenant compte aussi d'un personnel d'employés dociles ou sans défense."

D. Cette observation se rapporte à l'unification?—R. Oui.

D. Mais je veux savoir les conditions auxquelles est subordonnée cette économie de $35,000,000.—R. J'y viens, monsieur.

L'hon. M. Coté:

D. Quelle page lisez-vous du rapport Duff?—R. Je lis un rapport que j'ai soumis à la Commission Duff. Je serais reconnaissant au Comité de me donner l'occasion de préciser le témoignage qu j'ai rendu devant la commission Duff sur ce point particulier. Mais, en répondant à la question du sénateur Meighen, j'ai indiqué ces conditions d'une façon générale. Ma réponse était approximative et il est juste qu'on me demande des précisions.

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous ne nous avez pas indiqué de conditions?—R. Dans ce rapport plus détaillé, l'évaluation est chiffrée à $24,000,000 par année, à certaines conditions indiquées.

D. Votre première évaluation était erronée?—R. C'était une évaluation approximative, monsieur, en comparaison du chiffre de $56,000,000, et je l'ai donnée comme approximative. La commission a demandé par la suite que ce chiffre fût précisé davantage, et c'est ainsi que le chiffre donné à la commission royale est devenu $24,000,000.

L'hon. M. Buchanan:

D. Par la coopération ou par l'unification?—R. Par la coopération. Mais il était aussi subordonné à certaines conditions, car j'ai déclaré à la commission royale: "Ces chiffres sont plus qu'hypothétiques, et ils peuvent difficilement se réaliser dans le sens de l'addition. Les facteurs s'enclenchent si bien les uns dans les autres, et le chemin de fer lui-même joue un rôle si important dans l'économie nationale qu'il y a chance que l'épargne deviennent très difficile à réaliser". Comme réserve, on ne pouvait fournir à la commission royale une indication plus claire.

Le très hon. M. Meighen:

D. L'indication ne me semble pas claire, à moins qu'elle ne supprime tout simplement l'évaluation.—R. Elle ne supprimait pas entièrement mon évaluation, monsieur. Mais cette autre situation rendra peut-être l'explication plus claire que je ne puis la donner oralement...

D. Vous dites: Nous aurons économisé $24,000,000; mais cette épargne sera très difficile à réaliser à cause du champ immense et de la complexité de nos opérations. Cela n'est pas du tout une évaluation.—R. Après tout, elle a servi.

D. Cette indication a induit la commission en erreur, apparemment.—R. Non, je ne le crois pas, car j'ai ajouté ceci: "Néanmoins, les chiffres sont comparables aux résultats que l'on attend de l'exécution d'un programme tendant à accomplir de très rigoureuses réductions dans les dépenses des chemins de fer du pays, parce que l'on peut à bon droit observer que les économies à prévoir sur des modifications profondes se réalisent rarement dans leur plénitude, si jamais elles se réalisent". Voilà ce qui signale l'utilité de mon témoignage devant la Commission royale; et si votre comité voulait me le permettre, je donnerais quelques explications sur la présentation des chiffres que j'ai déclarés à la commission royale.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Avant cela, monsieur Fairweather, vous pourriez peut-être répondre à cette question. Si je vous ai bien compris, vous avez d'abord estimé à $56,000,000 l'économie à réaliser par l'unification. Vos explications me donnent à entendre que c'est pratiquement par supposition que vous avez établi à $35,000,000 l'économie que pourrait réaliser la coopération?—R. Ces deux chiffres ont été donnés par supposition.

D. Voilà tout ce que je tenais à savoir sur ce point.—R. Parfait.

D. Alors, lorsque la commission vous a demandé des détails et des chiffres dont on pouvait parfaitement faire état, quant aux économies à réaliser, vous avez donné $24,000,000, et vous avez ajouté que ces $24,000,000 étaient un chiffre plutôt théorique, et qui, dans la pratique, pouvait disparaître?—R. Pas tout à fait, monsieur.

D. J'aurais souhaité que, en donnant votre réponse, vous nous ayez assurés de la mesure dans laquelle ces chiffres théoriques peuvent être exacts dans la pratique?—R. Je vais vous faire connaître ma propre opinion, et je crois pouvoir l'appuyer d'assez bonnes autorités. Sur le pied actuel du trafic, au Canada, je suis d'avis que des économies importantes sont réalisables si les deux réseaux qui desservent le pays sont contraints de pratiquer une économie saine et non pas absurde.

L'hon. M. Haig:

D. Avec la coopération?—R. Oui, voilà ma première déclaration.

L'hon. M. Dandurand:

D. Dites-vous "sont contraints" ou "sont consentants"?—R. Il me semble que nous avons pu constater ce que le consentement peut produire. Voilà ma première déclaration.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Si les chemins de fer pratiquent l'économie à laquelle vous songez, peu importe qu'ils la pratiquent de gré ou de force, pour produire des résultats? —R. Oui.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Voudriez-vous représenter cette économie par un chiffre?—R. Ma foi, j'hésiterais à répondre, pour la compétence que l'on peut me reconnaître. Je crois que l'économie pouvant être sainement réalisée, au pied actuel du trafic, c'est-à-dire l'économie qui peut être pratiquée sans trop nuire au développement du pays...

L'hon. M. Dandurand:

D. Et sous le contrôle de la Commission des chemins de fer?—R. Sous le contrôle de la Commission des chemins de fer, je pense que, sur le pied actuel du trafic, on peut s'attendre à ce qu'elle atteigne au maximum $10,000,000 par année.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Est-ce encore une supposition?—R. C'est une supposition, si vous voulez, mais c'est au moins la supposition semi-raisonnée d'un homme qui a étudié ces problèmes ferroviaires du pays pendant quelque vingt-cinq années.

L'hon. M. Dandurand:

D. Tenez-vous compte de la différence entre la situation actuelle et celle de 1930, quant aux économies qui ont déjà été faites?—R. Certainement; c'est la raison même de mon estimation.

L'hon. M. Moraud:

D. Pouvons-nous avoir autre chose que des suppositions?—R. On ne peut obtenir que des suppositions raisonnées, monsieur.

L'hon. M. Calder:

D. Qu'est-ce qui empêche d'avoir autre chose que des suppositions?—R. Certaines choses sont assez définies. Par exemple, on peut réaliser un chiffre de trois millions et demi de dollars, ou à peu près, dans la mise en commun des trains de voyageurs. Voilà tout ce que l'on peut réaliser sur ce point, et c'est un gros chiffre. Mais en considérant l'ensemble du problème, nous pouvons trouver un millier de milles de lignes de voie ferrée qui pourraient être abandonnées sans dommage pour le pays ou sans trop sérieusement gêner le commerce. Avec le volume actuel du trafic, plusieurs enquêtes communes ont montré que l'économie nette possible, l'économie nette que vous pouvez attendre de l'abandon de voies, ne peut se chiffrer à plus de $1,000 par mille. On réaliserait ainsi, disons, $1,000,000. De ces deux sources que nous venons d'indiquer, on peut assez exactement déterminer un chiffre de $4,500,000. Mais ce qui est indéfini, c'est la quantité de ces 1,000 milles,—ou, disons, si vous tenez à aller plus loin, de ces 1,500 milles,—dont la Commission des chemins de fer approuvera l'abandon. Je n'en sais rien. Je ne puis que vous donner mon opinion.

D. Lorsque vous avez estimé les économies à $35,000,000 et à $24,000,000, aviez-vous eu l'avantage, que vous avez eu depuis, de faire les études qui vous permettaient de faire cette estimation à cette époque?—R. Je dois dire que j'ai cinq ans d'expérience en plus. J'avais cependant une forte somme de données pour faire une supposition raisonnée.

D. Une supposition?—R. Oui.

D. Ce ne pouvait être qu'une supposition?—R. Ce ne pouvait être qu'une supposition, et personne,—sans aucunement me soucier qui ce fût,—ne pouvait faire autre chose que supposer. Mais pour répondre maintenant à la question..

L'hon. M. Dandurand:

D. Pardon. Etiez-vous alors sous le contrôle de la Commission des chemins de fer, ou est-ce seulement depuis 1933 que vous êtes tenus d'obtenir l'approbation de la Commission des chemins de fer?—R. Oh! non, cette obligation a toujours existé.

L'hon. M. Moraud:

D. L'économie dont vous parlez peut-elle se réaliser sans une coopération contrôlée?—R. Comme je l'ai dit hier, je pense que cette saine économie peut atteindre au pied actuel du trafic, un chiffre de $10,000,000.

D. Par "contrôlée", j'entends "imposée".—R. Oui. Cette économie ne peut être effectivement pratiquée que si quelqu'un en prend l'initiative dans l'intérêt public, hors des chemins de fer, et distinctement de l'initiative qui peut venir des chemins de fer eux-mêmes.

L'hon. M. Gordon:

D. Vous nous avez dit qu'à votre avis deux millions et demi pourraient être économisés dans le service des voyageurs?—R. Oui, monsieur.

D. Je ne m'y entends guère dans les questions de chemins de fer, mais je crois que, lorsque la Commission des chemins de fer établit un tarif pour un produit déterminé, sur une certaine distance, elle se guide sur la route la plus courte? Or, bien que vous vous plaigniez que les taux de chemin de fer au Canada soient plus bas que partout ailleurs, vous persistez à opérer ce transport sur la route la plus longue. Ne croyez-vous pas que la coopération produirait ici une économie beaucoup plus importante?—R. Certaines économies sont réalisées. Mais, ici encore, on ne peut que supposer, car un homme serait bien sot de dire qu'il connaît toutes les affaires de l'autre compagnie.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Nous appelons cela une supposition motivée.—R. J'accepte la rectification, monsieur.

L'hon. M. Ballantyne:

D. Au lieu d'avoir ses propres bureaux dans les différents centres, ne serait-il pas possible, monsieur Fairweather, de les réunir et de réaliser ainsi une grosse économie? Deuxièmement, ne pourriez-vous pas fusionner vos compagnies de messageries, et, troisièmement, ne pourriez-vous pas fusionner aussi vos compagnies de télégraphe? Je ne veux rien dire des têtes de lignes, parce que nous en avons parlé hier. Mais il me semble que les trois propositions que je fais devraient créer de fortes économies.—R. Oui, monsieur, j'en conviens. L'économie de trois millions et demi de dollars que j'ai prévue dans la mise en commun des trains, serait suivie d'une autre économie relative aux bureaux de vente des billets hors des gares. Avec le contrôle de la situation que crée la concurrence, il serait possible de réaliser quelque économie dans ces bureaux de vente des billets hors des gares. Mais vous ne pouvez pas dire que ces économies attein-

draient un gros chiffre. En tenant compte des conditions du trafic actuel, l'économie de ce chef se chiffrerait peut-être à un demi-million de dollars par année. Quant aux télégraphes, il est possible de réaliser une économie d'environ $600,000 dans les conditions actuelles du trafic; mais il faudrait faire une grosse dépense de capital pour obtenir les modifications qui produiraient une pareille économie.

Il importe d'ajouter, pour vous montrer la complexité de la situation, que vous vous trouvez dans une situation légale très délicate. L'économie des télégraphes ne pourrait s'accomplir que si vous fusionniez les propriétés immobilières de la *Montreal Telegraph Company* avec les propriétés immobilières de la compagnie du télégraphe du Pacifique-Canadien. Nous ne possédons pas les propriétés de la *Montreal Telegraph Company;* nous les louons; et notre bail nous oblige à rendre aux propriétaires, en 1979, ces propriétés dans leur état actuel et avec toutes les améliorations y apportées. Si vous procédez à une fusion en vue d'économies à réaliser, tout en maintenant la responsabilité de rendre les propriétés à leurs réels détenteurs, et que vous ne puissiez pas les rendre à l'expiration de votre bail, vous risquez de vous trouver, au bout du compte, dans une bien plus mauvaise situation que vous ne l'étiez au commencement.

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous pourriez contourner cette difficulté au moyen d'une exportation comportant un dédommagement équitable et honorable?—R. Sans doute, monsieur, mais...

L'hon. M. Dandurand:

D. Le contrat stipule un loyer de 8 p. 100.—R. Si vous désirez rompre le contrat en déclarant qu'un pouvoir supérieur va procéder à l'expropriation, et que vous décidiez maintenant de mettre le contrat de côté par ce moyen, j'y consens volontiers. Lorsque nous avons essayé, comme nous l'avons fait dans le cas de la fusion des compagnies de télégraphe, un projet de loi fut présenté au Parlement pour cet objet, mais il fut subséquemment retiré.

Le très hon. M. Meighen:

D. De la fusion des compagnies de télégraphe?—R. Oui, monsieur. Un bill fut présenté au Parlement pour cet objet particulier, puis retiré.

D. Ce bill n'est pas venu au Sénat?—R. Non, monsieur; il a été présenté aux Communes. Le National-Canadien a proposé de travailler avec le Pacifique-Canadien, si ce dernier consentait à assumer la moitié des risques, ce qui semblait parfaitement raisonnable. Comme nous devions partager l'économie, le Pacifique devait partager les risques. Mais nous n'avons pas pu conclure une entente avec le Pacifique-Canadien. En sorte que, même si nous avions une loi, je n'aurais jamais conseillé, selon mon humble opinion, notre exécutif d'assumer les risques que comportait le projet.

L'hon. M. Dandurand:

D. D'assumer les risques à vous seul?—R. D'assumer les risques à nous seuls.

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous voulez dire les risques de dommages sur votre contrat?—R. Oui, monsieur.

Puis-je continuer? Devant cette difficulté particulière, et dans le dessein de réaliser l'économie prévue, des négociations furent entamées avec la *Montreal Telegraph Company* en vue de faire l'acquisition de ses actions. Cependant, ces négociations n'étaient pas d'un caractère officiel. Mais ces négociations ne produisirent pas le moindre résultat. Nous ne pouvions rien autre. La compagnie estimait son affaire bonne.

L'hon. M. Dandurand:

D. La compagnie reçoit 8 p. 100 sur ses actions?—R. Oui. Mais, dans les conditions actuelles du trafic, on peut réaliser sur les télégraphes une économie d'environ $600,000. Il faudrait dépenser $1,000,000 pour y arriver; et alors nous nous exposerions à ce risque du bail de la *Montreal Telegraph Company.*

Le très hon. M. Meighen:

D. Mais, monsieur Fairweather, il n'est aucunement déshonorable de recourir aux procédures en expropriation d'après le principe historiquement adopté dans ce pays. Votre compagnie aurait pu recommander ces procédures et si, à la suite de ces recommandations et d'une expropriation, vous réalisiez une économie de $600,000 par année pour une dépense capitale de $1,000,000, vous n'aviez évidemment rien de mieux à faire.

L'hon. M. Dandurand:

D. Mais comment pouvez-vous exproprier lorsqu'il existe un contrat?—R. La plupart des immeubles sont au Canada.

Le très hon. M. Meighen:

D. Le service ne pourrait-il pas être maintenu efficacement sans qu'il soit nécessaire d'exproprier les propriétés situées hors du Canada?—R. Non. Mais je me demande si je ne pourrais pas causer du préjudice à la compagnie en en disant davantage. Mais le problème se rattache aujourd'hui à d'autres facteurs.

L'hon. M. Ballantyne:

D. Quelle est la situation des compagnies de messageries?—R. La situation des compagnies de messageries est la suivante: on peut y économiser une somme d'environ $750,000.

Le très hon. M. Meighen:

D. Par année?—R. Par année, si vous voulez fusionner les compagnies de messageries. Mais vous touchez là à l'un des problèmes les plus difficiles que les chemins de fer ont à affronter; et, avec votre permission, je désirerais me reporter au témoignage que j'ai donné à la Commission Duff sur ce point particulier. Nous avons, au pays, deux catégories de transport de marchandises, l'un nommé—comme aux Etats-Unis,—service de petite vitesse, et l'autre, service des messageries. Les Etats-Unis et le Canada sont les deux seuls pays au monde qui établissent cette distinction que je viens d'indiquer. En Angleterre, par exemple, les messageries sont inconnues, on se contente du fret de première classe. Lorsque les chemins de fer exerçaient un monopole entier sur le transport par terre, il leur était facile de diviser leurs opérations et de donner à un le nom de "petite vitesse" et à l'autre celui de messageries. Mais lorsque survint la concurrence routière et que les opérations de messageries furent exposées à passer aux camionneurs, il devint de plus en plus évident qu'aucune différence n'existait entre les messageries et la petite vitesse dans le territoire ouvert à la concurrence des camions. Par conséquent, il devint absolument manifeste, du moins à mes yeux, que les compagnies devaient changer leur régime de messageries, et que le plus sage était de reconnaître que ce service ne constituait, en somme, qu'un service de transport de marchandises. Or, si vous créez par coopération une compagnie commune de messageries, puis un service de trafic-marchandises sur le National-Canadien, et un autre sur le Pacifique-Canadien, vous vous trouvez dans une situation où les services sont livrés à une concurrence tripartite, en matière de taux et de services, et vous créez ainsi une duplication, au lieu de la supprimer.

Voilà ce que j'ai exposé devant la commission royale. Je n'ai pas changé d'opinion, et je puis ajouter que cette opinion est celle du président des Chemins de fer Nationaux du Canada. J'ai dit:

> On peut prévoir que les observations faites au sujet du trafic-voyageurs—

c'est-à-dire, l'opportunité de la mise en commun—

> s'appliqueraient aux messageries particulièrement en vue de la fusion des services de messageries aux Etats-Unis. Au Canada, les messageries sont réellement un service spécial de transport à grande vitesse, et qui devra très probablement permettre aux chemins de fer de résister le plus efficacement à la concurrence du transport roulier. Il semblerait peu sage de fusionner les messageries sans fusionner le transport à petite vitesse.

A mon avis, le projet ne semblait pas être avantageux pour le public.

L'hon. M. Coté:

D. Vous avez dit à la commission royale qu'aux Etats-Unis les messageries avaient été fusionnées?—R. Oui, monsieur.

D. Cependant, les services de transport à petite vitesse n'ont pas été fusionnés aux Etats-Unis?—R. Cette fusion s'est opérée, monsieur, bien avant que parût la concurrence des camions, et cette fusion cause une foule d'embarras aux compagnies.

D. Voilà ce que je voulais vous entendre dire.—R. Oui, monsieur. Les compagnies aux Etats-Unis constatent que la situation s'est produite comme on l'avait prévu. Elles constatent que cette fusion des messageries est une épine au flanc des chemins de fer qui en sont les copropriétaires.

Le très hon. M. Meighen:

D. Comment cela se fait-il? Je ne puis me rendre compte. Les compagnies peuvent certainement donner un meilleur service avec la fusion et mieux résister à la concurrence des camions.—R. Je ne sais vraiment pas comment vous expliquer la chose, monsieur, mais je dirai ceci: je puis sans doute parler sans réticence des choses qui concernent notre propre compagnie. Nous n'avons rien trouvé de plus difficile, en exploitant un service de messageries au sein de notre propre compagnie, que de maintenir ce service à flot et de l'empêcher en même temps de faire concurrence à notre service de transport à petite vitesse. Si vous dites à un fonctionnaire: "Vous allez spécialement vous occuper des messageries", il va naturellement se livrer à sa besogne et pousser le service dont il est chargé. C'est un homme d'affaires et il cherche toutes les occasions d'augmenter ses opérations de messageries; mais il ne songe aucunement,—au fait, il ne le sait pas,—qu'il empiète peut-être sur les autres services du chemin de fer.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Sur le transport à petite vitesse?—R. Oui, particulièrement sur le trafic en charges moindres qu'un wagon complet. Il incombe alors aux fonctionnaires et aux directeurs de la compagnie de remédier à une pareille situation, et la besogne n'est pas facile. Je crois que le National-Canadien possède un service de messageries très bien réglé et qui collabore généralement en harmonie avec les services de transport à petite vitesse; mais il serait excessif de dire que tout marche en parfaite harmonie. Voilà donc la situation...

L'hon. M. Coté:

D. Permettez-moi de vous interrompre. Au lieu de trois concurrents, que vous indiquiez tout à l'heure, le service de transport à petite vitesse de chacun des

deux chemins de fer et un service fusionné de messageries, vous avez donc maintenant, comme résultat, quatre concurrents: votre propre service de messageries, le service de messageries du Pacifique-Canadien, plus les deux services de transport à petite vitesse des deux chemins de fer.—R. Votre question m'amène au chapitre suivant.

Le PRÉSIDENT (l'hon, M. Beaubien): Attendez un peu avant de poursuivre votre lecture.

L'hon. M. ROBINSON: Le témoin ne peut répondre qu'à une seule question à la fois.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Je veux comprendre pourquoi vous dites qu'il surgit là une difficulté. Ce que vous enlevez au transport à petite vitesse, vous le donnez aux messageries.—R. Si la chose était aussi simple que vous le dites, elle serait vraiment bien simple.

D. Quel service rapporte le plus?—R. Tout dépend des taux établis et des services rendus.

D. Avec les taux que vous exigez actuellement et les services que vous rendez?—R. Il est évident que si vous avez un service de première classe, comme celui des messageries, pour concurrencer un service de classe inférieure comme le transport à petite vitesse, avec des agents qui recherchent des messageries pour concurrencer le service des camions, vous donnez pour les mêmes taux un meilleur service.

D. Exigez-vous les mêmes taux?—R. Dans les régions où la concurrence est directe, vous devez pratiquement établir les mêmes taux. Telle est exactement la situation; et c'est pourquoi j'ai recommandé que, dans ces districts où la concurrence est directe, les services de messageries devraient être fusionnés avec les services de transport à petite vitesse et réduits à une même unité. C'est-à-dire que le service de transport à petite vitesse du National-Canadien devrait être divisé en deux sections: le service rapide, qui opérerait sur les trains de voyageurs, et le service lent du fret, qui opérerait sur les trains de marchandises. Ces deux sections ne se feraient pas de concurrence, parce qu'elles seraient toutes deux placées sous la même administration unique. Ce seraient les mêmes agents qui solliciteraient le trafic, les mêmes hommes qui établiraient les taux et les mêmes hommes qui manutentionneraient le transport. En d'autres termes, nous devrions adopter au Canada le système établi en Angleterre depuis de longues années, et qui fonctionne à merveille.

Nous nous sommes débrouillés dans ces opérations de messageries, qui ont commencé de bien curieuse façon. Elles ont à l'origine été pratiquées pour exploiter les chemins de fer, bien que cette expression me répugne.

L'hon. M. Dandurand:

D. Les compagnies de messageries étaient distinctes des compagnies de chemins de fer?—R. Oui, et c'était un moyen de frustrer les chemins de fer d'une partie de leurs revenus, car les compagnies de messageries obtenaient des concessions pour utiliser les services des trains de voyageurs, et ces concessions enlevaient aux chemins de fer une partie de leurs revenus.

Cela se pratiquait aux beaux jours des extravagances auxquelles se livraient les chemins de fer aux Etats-Unis. Mais on finit par comprendre que ce genre d'opérations n'avait pas de sens, et les chemins de fer firent à grands frais l'acquisition des compagnies de messageries. Telle est, en général, la situation.

Le très hon. M. Meighen:

D. Les choses se passèrent-elles ainsi au Canada? Les administrateurs des chemins de fer étaient-ils propriétaires des compagnies de messageries?—R. Je ne saurais répondre avec autorité à cette question, monsieur, mais il me semble que tel était le cas, dans une certaine mesure.

[M. S. W. Fairweather.]

L'hon. M. DANDURAND: Je puis dire à ce propos que la *Canadian Express Company* était la propriété d'un groupe d'hommes qui, je crois, n'étaient pas très éloignés des personnes qui avaient les plus grands intérêts dans le Grand-Tronc; mais cette compagnie exigeait des taux si élevés qu'une compagnie rivale fut organisée, et je vis ses camions circuler rue Saint-Jacques le jour même où la nouvelle compagnie lança ses opérations. Mais les gens du Grand-Tronc avaient trouvé le moyen d'échapper à la concurrence que l'autre compagnie des messageries allait elle-même subir, en absorbant l'autre compagnie sous l'autorité de la Loi des chemins de fer, et en conduisant eux-mêmes leurs propres affaires. Ils prirent ce moyen de réprimer la concurrence à Montréal. Des milliers de dollars furent affectés à l'organisation d'une compagnie pour faire baisser les taux de la compagnie privée de messageries. Il me souvient qu'un membre très distingué du Parlement de l'époque avait des intérêts dans la compagnie privée qui faisait des affaires d'or; mais la compagnie tomba en banqueroute lorsque le Grand-Tronc, sous l'autorité de la loi, devint propriétaire de l'ancienne compagnie de messageries.

Le TÉMOIN: Voilà, monsieur, qui explique mon attitude à l'égard des messageries. Je dis que la chose la plus sensée serait d'adopter le mode anglais. Et voilà tout.

En fixant mon évaluation à $10,000,000, j'ai plus ou moins tenu compte de toutes ces choses. Franchement, et comme votre président l'a dit, c'était plus ou moins une supposition raisonnée. L'économie aurait tendance à augmenter avec le volume du trafic. La raison pour laquelle je n'ai pas soumis un chiffre supérieur à $10,000,000 vient de ce que les compagnies,—je ne peux pas parler pour les deux compagnies, mais je peux parler pour le National-Canadien,—sont saignées à blanc, et que l'économie à pratiquer sur elles n'est pas aussi forte qu'on pourrait le croire.

L'hon. M. Hugessen:

D. Cette économie n'est pas aussi forte qu'elle l'aurait été dans les conditions sur lesquelles vous avez établi votre évaluation?—R. Oh! non.

L'hon. M. Murdock:

D. Avez-vous tenu compte, dans votre évaluation, de la possibilité d'allouer des indemnités aux employés?—R. Non.

Le très hon. M. Meighen:

D. A quelle époque avez-vous rendu témoignage devant la Commission Duff? —R. Au cours de l'hiver de 1931 et du printemps de 1932, je pense.

D. Prétendez-vous que les conditions actuelles, en comparaison de celles qui existaient alors, sont plus mauvaises au point que les mêmes économies ne peuvent pas être envisagées?

L'hon. M. DANDURAND: Les conditions sont plus favorables à l'économie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas ce qu'il prétend. Il prétend que c'était alors les mauvais jours pour les chemins de fer, que la crise économique avait atteint son maximum.

Le TÉMOIN: Non, monsieur, c'est en 1933 que la crise s'est fait le plus sentir.

Le très hon. M. Meighen:

D. Mais les conditions sont plus mauvaises aujourd'hui qu'elles ne l'étaient à la fin de 1931 et au commencement de 1932?—R. Non, monsieur, la crise a atteint son plus bas degré en 1933.

D. Dites-vous que nous sommes moins favorisés aujourd'hui qu'à la fin de 1931, lorsque vous avez rendu témoignage?—R. Nous sommes dans une pire situation qu'à la fin de 1931, mais nous avons davantage épuisé la machine.

L'hon. M. Murdock:

D. Les embarras que vous cause la concurrence du trafic sont plus sérieux aujourd'hui?—R. Oui, entre autres choses.

L'hon. M. Hugessen:

D. Mais vous avez dans l'intervalle réalisé certaines économies?—R. En effet.

Le très hon. M. Meighen:

D. Si nous sommes aujourd'hui dans une plus mauvaise situation qu'en 1931 et en 1932, avez-vous quelque espoir de rétablissement dans la situation ferroviaire? Cela ne peut aller continuellement de mal en pis, et cette situation ne va-t-elle pas nécessiter des mesures draconiennes?—R. En 1931, les frais d'exploitation des Chemins de fer Nationaux du Canada, qui faisaient des affaires pour un chiffre de $200,000,000, s'élevaient à $199,000,000. Comme vous voyez, c'est en 1931 que je présentais cette évaluation à la commission royale.

D. A quelle époque de 1931?—R. A la fin de 1931 et au commencement de 1932. En 1931, nous avons $200,000,000 de recettes et $199,000,000 de dépenses; c'est sur cette base que j'ai fait une évaluation théorique, que je devrais expliquer au Comité.

L'hon. M. Gordon:

D. C'étaient les frais réels d'exploitation?—R. Oui. Aujourd'hui, en 1937, avec les mêmes recettes presque exactement, — soit $198,397,000 en comparaison de $200,000,000, — les frais s'élevant à $180,789,000. Une réduction d'à peu près $20,000,000 s'est produite dans les frais pour le même volume de trafic. Tel étant le cas, il me semble donc parfaitement logique de dire que les conditions actuelles ont restreint le champ des économies.

Le très hon. M. Meighen:

D. Mais ces économies ne résultent pas de la coopération?—R. Non, monsieur, mais les économies résultant de la coopération doivent se rapporter à la totalité des opérations ferroviaires; et si nous constatons une réduction de $20,000,000 dans les dépenses des Chemins de fer Nationaux du Canada, je prétends que nous trouvons beaucoup moins à couper dans le gaspillage et les pertes.

L'hon. M. Dandurand:

D. Si le Pacifique-Canadien avait fait la même chose et réduit de $20,000,000 ses dépenses, vous auriez à vous deux réalisé une économie de $40,000,000. —R. Cette déduction serait légitime.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas ce que vous aviez en vue lorsque vous avez donné votre témoignage.

M. Biggar:

D. Regardez aux Pièces nº 11 et nº 12, en ce qu'elles se rapportent à l'année 1931, dont vous parlez, et vous constaterez que les recettes brutes et les frais bruts d'exploitation du National-Canadien se rejoignent à peu près?—R. Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: En quelle année?

M. BIGGAR: En 1931.

Le TÉMIN: J'en ai fait l'observation.

M. Biggar:

D. Vous avez alors fait remarquer que, en 1937, l'économie a eu pour résultat de produire un écart sensible entre les recettes et les dépenses brutes?—R. Une réduction des frais, oui.

D. Comme résultat de l'économie?—R. Une réduction des dépenses intérieures du National-Canadien, favorisée par la coopération que le Pacifique-Canadien nous a donnée.

D. Mais si vous regardez au graphique du Pacifique-Canadien, vous constaterez un écart considérable entre les recettes et les frais d'exploitation en 1931, et un écart minime en 1937. Ces deux graphiques me donnent à croire que la raison pour laquelle les deux courbes statistiques du National-Canadien se sont rencontrées en 1931, c'est que de 1929 à 1931 le National-Canadien n'avait pas réalisé d'économies dans la proportion du Pacifique-Canadien. Mais je n'ai peut-être pas saisi la signification de ces graphiques?—R. Je le crois.

D. En quoi?—R. Au sujet de ces graphiques, puis-je vous rappeler que, au cours de la discussion préliminaire que nous avons eue à Montréal, je vous ai fait remarquer que, à mon avis, s'arrêter à quelques années particulières et essayer d'en tirer une conclusion sans avoir pris complètement connaissance de la situation entière...

D. Je ne prends pas du tout les deux chemins de fer.—R. C'est ce que je dis.

D. Mais je tiens à avoir votre explication sur ce point. Vous dites que le National-Canadien a réalisé certaines économies entre les années 1931 et 1937, et que ces deux courbes qui indiquent les recettes et les frais d'exploitation se sont dans l'intervalle écartées l'une de l'autre.—R. Oui, monsieur, j'ai dit cela.

D. Cet écart n'est-il pas une conséquence du fait que ces deux courbes ont convergé entre 1929 et 1931?—R. Franchement, monsieur, je ne vois rien que ceci dans la situation: Nous avons exploité des chemins de fer depuis un grand nombre d'années et nous avons affronté des problèmes qui surgissaient de temps à autre. Lorsque la crise nous a atteints, nous avons commencé à réduire les dépenses partout où nous trouvions des réductions à faire, et nous avons réduit les dépenses dans une telle mesure que, en 1937, nous obtenions les mêmes recettes brutes, en dépensant $20,000,000 de moins dans l'exploitation. Je ne vois pas, monsieur, l'importance de la divergence et de la convergence des courbes; je constate seulement le résultat que, en 1931, les conditions étaient telles que notre administration dépensait $199,000,000 pour faire $200,000,000 d'affaires, et qu'il en a dépensé quelque $180,000,000 en 1937.

D. Voulez-vous regarder ces deux graphiques dont je parle, les nos 11 et 12, au haut de la page 58 du compte rendu? Ce que je veux vous faire remarquer, monsieur Fairweather, c'est que les deux courbes supérieures, dans le plus haut de ces deux graphiques, convergent entre 1929 et 1931?—R. Je vois bien la convergence des courbes sur ce graphique.

D. Puis il se produit une divergence?—R. Oui.

D. Sans faire aucune comparaison entre les deux chemins de fer, mais seulement à regarder ce que l'autre chemin de fer a fait, pour ce qui concerne son organisation interne, durant les mêmes années, vous constatez une bien moindre convergence dans le cas du Pacifique-Canadien entre 1928 et 1931, et une bien moindre divergence entre les deux lignes depuis 1931 jusqu'à 1937. Cette interprétation des faits est-elle exacte?—R. Oui, vous interprétez correctement les graphiques.

D. Ainsi, les économies que représente la divergence des courbes entre 1931 et 1937, pour le compte du National-Canadien, sont des économies de l'administration interne du National-Canadien, n'est-ce pas?—R. Sauf en ce qui concerne la coopération.

D. Très bien; environ un million de dollars a été économisé en vertu de la coopération.—R. Oui.

D. Par conséquent, pour ce qui concerne les économies réalisables au moyen de la coopération et dont vous avez parlé en 1932, elles sont toutes aussi bien réalisables aujourd'hui, en 1938, qu'elles l'étaient en 1932?—R. Non, monsieur.

D. Pourquoi pas?—R. Pour comprendre cette question, il faut se rendre compte de ceci: Pour maintenir une double ligne de voies en 1928, il nous en coûtait, disons $2,500 par mille. Aujourd'hui, si vous vous chargiez de cette double ligne, vous épargneriez $2,500. Nous maintenons actuellement cette ligne de voies moyennant $1,000 par mille. Donc, si vous entreprenez la chose, où réaliserez-vous votre économie? Il n'en coûte plus $2,500 par mille, mais seulement $1,000 par mille.

L'hon. M. Coté:

Les chiffres que vous donnez semblent fantastiques?—R. Non, ils servent à illustrer la situation.

D. Ils ne peuvent rien illustrer, parce qu'ils sont pure fantaisie.

L'hon. M. ROBINSON: Je crois que c'est là une bonne illustration.

D. Mais c'est une illustration qui n'en est pas une. Si votre réduction de dépenses, par l'économie dans l'administration, s'exprime par des chiffres de $2,500 à $1,000, l'illustration que vous donnez a quelque poids. Mais votre réduction des dépenses est seulement fractionnelle; il ne s'agit que de 5 à 10 p. 100, et la question revient avec l'augmentation des salaires. Vous ne pouvez donc attribuer qu'un même pourcentage à la réduction générale des dépenses; et cette réduction n'affecte pas beaucoup vos chiffres?—R. Cette observation se rapporte-t-elle à l'évaluation des économies de $10,000,000 que j'ai représentée comme réalisable?

D. Elle se rapporte à $35,000,000. Ce chiffre ne peut être réduit que par le pourcentage auquel vous avez réduit vos dépenses administratives?—R. Oui, mais je n'ai jamais dit à la commission royale que les $35,000,000 fussent entièrement réalisables; et je n'ai pas dit davantage qu'on pouvait réaliser entièrement $24,000,000 par année. J'ai dit: Si vous désirez un état approximatif des mesures énergiques à prendre, vous pouvez alors comparer cette évaluation avec cette autre évaluation; mais elles sont toutes deux des évaluations. Quant à savoir dans quelle proportion ces économies sont réellement réalisables, vous ne pourrez le trouver qu'en organisant la méthode qui doit conduire à leur réalisation. J'affirme que, à l'heure actuelle, les réelles économies qui peuvent être réalisées, —la chose était vraie à l'époque de la commission royale comme elle l'est aujourd'hui, sauf que le champ des économies est plus restreint,—ne peuvent pas se compter par vingtaines de millions de dollars. Ce n'est pas là qu'elles se trouvent. Je peux ajouter que j'ai présenté exactement cette observation devant la commission royale. Lorsque la commission royale m'a demandé si j'avais dressé un état approximatif des résultats que pourrait produire l'unification du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, j'ai répondu que j'avais préparé un état approximatif, mais que j'hésitais à le produire, parce que je craignais qu'il fût incorrectement interprété. La commission m'a demandé pourquoi. J'ai répondu que j'avais préparé cette évaluation du point de vue d'un homme qui attaquerait en face le problème ferroviaire, sans tenir aucun compte des besoins et des commodités du public, excepté dans la mesure... la seule question était de déterminer si chaque dollar tombant dans la caisse du chemin de fer allait lui rester net, et rien de plus.

D. Dites-vous que la commission a considéré votre évaluation comme signifiant qu'elle écartait les besoins et les commodités du public? Sans doute, pouvez-vous arriver à une économie parfaite en supprimant simplement les chemins de fer?—R. Oui, mais le pays y perdrait.

D. Qu'est-ce que peut bien valoir une évaluation établie sans tenir compte des besoins et des commodités du public?—R. Je puis seulement vous répondre que la commission royale a pensé qu'elle avait une valeur considérable. Voilà tout ce que je peux répondre; la commission a cru que cette estimation avait une grande valeur. Après que j'eus présenté cette évaluation pour illustrer comment

les économies théoriques pouvaient être exprimées en chiffres, et pour montrer comment il était difficile de les réaliser, après que j'eus montré à la commission que ce qui paraît être une économie dans le bilan d'un chemin de fer, devient entièrement illusoire en passant au bilan national, après que j'eus démontré à la commission qu'une économie peut s'exprimer en profit pour une compagnie de chemins de fer, mais qu'elle devient une dépense pour le pays tout entier, je puis dire que la commission royale m'a exprimé ses remerciements pour lui avoir montré la chose de cette façon.

M. Biggar:

D. Au fait, vous avez parlé très énergiquement. Vous avez dit que ces économies réclamaient une application rigoureuse et ne pouvaient être réalisées qu'avec un public docile et sans défense.—R. A peu près.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et c'est pour cela que la commission royale vous a exprimé ses remerciements?

Le TÉMOIN: Mais je tiens à m'expliquer. Connaissant d'avance mes réserves, la commission royale m'a dit quelque chose comme ceci: Nous voudrions savoir quelles conséquences ces mesures rigoureuses entraîneraient; nous voudrions savoir quelle serait la nature de ces mesures. Ces détails nous éclaireraient, parce que nous aurons probablement à en tenir compte. Aussi puis-je dire à ce propos que la commission royale, à part le témoignage que je lui avais donné, m'a indiqué un certain nombre de lignes pour éprouver nos projets d'économie, non pas en ma qualité de fonctionnaire du National-Canadien, mais pour l'information de la commission. J'ai fait ces études et les ai soumises à la commission. Mais je tiens à déclarer clairement que la commission royale m'a prié de les lui soumettre, et qu'elle savait parfaitement que l'évaluation que je lui présentais était d'un caractère théorique, et que cette évaluation théorique pouvait être aussi bien évasive. J'ai dit, entre autres choses:

> Le programme pourvoit, par exemple, et entre autres réformes, à la suppression des bureaux régionaux de Toronto et de Moncton, la fermeture complète ou partielle des usines à Winnipeg, Moncton, Toronto, Stratford, Québec, London et en d'autres localités...

J'avais bien d'autres choses à dire encore.

L'hon. M. Coté:

D. Vous avez rapporté tout à l'heure ce que vous avez dit devant la commission royale au sujet du service des messageries. Voudriez-vous consigner au compte rendu une citation de ce que vous avez dit au sujet du service des voyageurs?—R. J'ai recommandé à la commission royale...

D. Vous avez ces déclarations entre les mains?—R. Oui, j'ai recommandé une mise en commun complète des services des voyageurs des services concurrents.

D. Voudriez-vous lire ces déclarations? Vous les avez?—R. Oui, monsieur. Au chapitre "Services des voyageurs", j'ai dit:

> Organisez une compagnie de transport des voyageurs pour expédier tous les services des voyageurs du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Cette compagnie deviendrait propriétaire de tous les trains de voyageurs, du matériel, des voitures et des facilités de gare utilisées exclusivement pour le service des voyageurs. Elle déterminerait la qualité et la quantité des services; elle s'occuperait de la publicité nécessaire, et elle émettrait et vendrait les billets. Chaque chemin de fer obtiendrait des obligations en remboursement de la propriété cédée à la nouvelle compagnie, et serait payé pour le transport des wagons à un prix aussi rapproché que possible du coût réel, le produit total de toute la

circulation devant être également partagé entre les deux réseaux. A la fin de l'année, les profits ou les pertes seraient également partagés. Cette proposition a l'avantage d'éliminer complètement la concurrence ruineuse dans les services des voyageurs. Le public serait protégé contre un service insuffisant qui résulterait du transport routier et aérien; et il serait aussi protégé dans le service transcontinental contre la concurrence des chemins de fer des Etats-Unis.

D. Vos vues ont-elles changé depuis lors?—R. Je suis du même avis aujourd'hui, monsieur, sauf que je crois que le mode pour réaliser ces réformes n'a pas besoin d'être aussi compliqué que je l'indiquais. Je pense qu'il suffirait d'une mise en commun des services concurrents.

L'hon. M. Dandurand:

D. Voudriez-vous continuer vos déclarations au sujet des études que la commission royale vous a demandé de lui soumettre?—R. Oui, monsieur. Elle m'a prié d'étudier le cas de 8 routes où une économie pouvait être manifestement réalisée du point de vue du chemin de fer, une économie si apparente que les commissaires pouvaient constater, ayant eux-mêmes l'expérience de ces routes, qu'une réforme semblait devoir y apporter des économies. Elle m'a aussi demandé, non pas en ma qualité de fonctionnaire du National-Canadien, mais comme à un homme possédant quelques connaissances en la matière, de lui démontrer l'effet de cette économie sur le bilan du pays en comparaison de l'effet produit par cette même économie sur le bilan du chemin de fer, et c'est ce que j'ai fait.

M. Biggar:

D. Supposez que vous fassiez aujourd'hui ce même tableau impitoyable avec autant d'énergie que vous l'avez tracé en 1932. Trouveriez-vous des raisons pour expliquer que l'écart dépasserait le fléchissement correspondant du trafic?—R. Je dirais que la diminution proportionnelle des dépenses constituerait un juste terme de comparaison.

D. Au fait, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts depuis 1932, en sorte que nous n'arrivons pas à grand'chose en examinant minutieusement comment l'on a pu arriver à un certain chiffre il y a six ans. Nous prenons l'évaluation que vous donnez maintenant de $10,000,000, et nous vous demandons d'indiquer, d'une façon générale, comment vous arrivez à ce chiffre?—R. Vous comprenez sans doute que dans cette évaluation de $56,000,000...

D. Je parle en ce moment de votre évaluation de $10,000,000. Tâchons d'oublier ce qui s'est produit il y a dix ans.—R. Je vais m'efforcer de vous donner une explication claire, car je désire avant tout me faire comprendre. Je ne servirais pas à grand'chose si je n'arrivais pas à me faire comprendre. L'économie de $35,000,000, que j'ai évaluée comme découlant de la coopération, l'économie de $50,000,000 à $56,000,000 que j'ai établie sur le principe de l'unification, et celle de $24,000,000 que j'ai donnée à la commission royale comme devant découler de la coopération, sont toutes du même ordre: elles étaient théoriques, elles comportaient des mesures rigoureuses; elles étaient à mon avis, irréalisables à plusieurs égards. Et j'ai dit tout cela à la commission.

D. Vous n'aimez pas le mot "impitoyable" dont je me suis servi?—R. J'en viens à ceci. Le chiffre de $10,000,000 que j'ai cité ce matin représente, à mon avis, et après les cinq années que j'ai consacrées à l'étude de la situation, la somme de ce que l'on pourrait équitablement épargner sans recourir à des réformes qui seraient terriblement désavantageuses pour le pays. Je tiens à faire comprendre cette distinction.

D. Ce n'est plus une évaluation impitoyable?—R. Non. C'est ce que j'ai voulu montrer clairement. Si les deux compagnies, soit de bon gré, soit par contrainte, devaient réellement s'entendre et essayer de réaliser des économies, elles pourraient, à mon humble avis, sans causer aucun tort aux propriétés ou

au pays, réaliser des économies de cette nature d'à peu près $10,000,000 par année. Si elles vont au delà, je pense humblement que toutes les économies qu'elles pourraient enregistrer dans les livres du chemin de fer deviendraient d'autre part un débit, c'est-à-dire que le pays en souffrirait pour autant.

L'hon. M. Murdock:

D. Ces $10,000,000 ne seraient-ils pas encore théoriques, jusqu'à un certain point? Vous ne pourriez pas dire définitivement que l'économie réelle atteindrait ce chiffre?—R. Je puis seulement dire, et d'une façon générale, qu'à mon avis cette économie serait réelle.

D. Mais votre estimation resterait théorique?—R. Je vous donne honnêtement mon opinion pour ce qu'elle vaut, en indiquant ce résultat. Mais je dois avouer que c'est une supposition raisonnée.

D. Et cette évaluation ne tient aucun compte du déplacement des employés? —R. Non. Si vous entreprenez la réalisation d'un pareil programme avec l'obligation, dans un champ aussi restreint d'économie, d'indemniser les employés déplacés, et si vous tenez aussi compte des indemnités aux industries atteintes, vous n'arrivez plus à ce chiffre de $10,000,000. Je le reconnais volontiers. Mais l'évaluation est établie avec la présomption que les employés de chemin de fer courront leur chance comme toutes les autres classes d'ouvriers dans le pays. Lorsqu'une manufacture découvre une méthode perfectionnée pour accomplir son travail, elle congédie un certain nombre de ses ouvriers, sans se croire aucunement tenue de les indemniser.

D. Autrement dit, vous auriez à faire une contribution et le public aurait aussi à contribuer?—R. Oui.

L'hon. M. Gordon:

D. Prenons un cas hypothétique, monsieur Fairweather: une très grosse usine située à Ottawa et produisant un article que les deux chemins de fer sont désireux de transporter. La Commission des chemins de fer établit un taux, d'ici à Toronto, disons, de 25c. les 100 livres. Le Pacifique-Canadien a une route plus courte...—R. Pour se rendre à Toronto?

D. C'est un cas hypothétique.—R. Parfaitement, je vous demande pardon.

D. Le Pacifique a une ligne pour se rendre à Toronto, de 150 milles plus courte?—R. Oui, monsieur.

D. La Commission des chemins de fer établit un taux sur la base de la route la plus courte, n'est-ce pas?—R. Généralement, oui, monsieur.

D. Je crois que c'est ainsi qu'elle procède. Or, l'autre chemin de fer, dont la route est de 150 milles plus longue met en route ses agents qui sollicitent du trafic, et ils s'efforcent d'obtenir autant de trafic qu'ils peuvent en obtenir, et ils en obtiennent une grande quantité parce qu'ils le transportent au même taux. N'est-ce pas une mauvaise affaire? N'y aurait-il pas un moyen de coopération entre les deux compagnies pour que la route la plus longue bénéficie, comme la route la plus courte, des taux établis?—R. Oui, monsieur.

D. Vous pouvez citer de nombreux cas comme celui-là.—R. Oui, nous en avons des exemples au Canada. Mais, heureusement, nous ne sommes pas exposés à cette vilaine pratique, au Canada, parce que je ne crois pas que vous puissiez citer au Canada beaucoup d'endroits où la différence des routes soit aussi considérable que vous l'avez dit.

D. Oui, je le pourrais.—R. Il ne circule guère de trafic sur de pareilles routes.

D. Mais il y en a.—R. Je désirerais fort en voir un exemple.

D. Je connais un exemple. Je connais un endroit où une compagnie transporte un certain article sur une petite distance, de plus de 100 milles, et les taux de cette compagnie sont exactement les mêmes.—R. Le cas doit être très spécial. Mais je reconnais entièrement comme vous que l'un des objets de la coopération consisterait à supprimer une telle pratique condamnable, et elle peut le faire efficacement. D'autres conditions dépendent non pas de la distance, mais de la

pente. Par exemple, prenez la ligne, pour revenir à l'exemple classique du parcours, de Sudbury à Winnipeg. La voie du National-Canadien est en pente douce. Celle du Pacifique-Canadien n'est pas aussi favorable. J'ai toujours pensé qu'une entente de coopération pourrait procurer au pays les avantages d'un trafic en pente douce par les voies du National-Canadien, parce que la différence entre le trafic en pente douce et le trafic à pente accentuée peut être même plus importante que celle que l'on fait entre les distances courtes et longues.

D. Vous n'avez pas besoin d'aller si loin. Vous trouveriez en Ontario et dans la province de Québec des cas comme celui que j'ai cité. Il me semble que l'on pourrait réaliser une grosse économie si les chemins de fer s'entendaient pour que tout le trafic soit transporté par les voies les plus courtes.—R. Je reconnais que la chose est désirable; mais je ne crois pas que les résultats se chiffrent par de gros montants.

D. J'en connais plusieurs.

L'hon. M. Calder:

D. Etablissez-vous votre estimation actuelle de $10,000,000, monsieur Fairweather, en comptant sur un corps constitué pour contraindre les compagnies à réaliser cette économie?—R. Oui, monsieur.

D. Alors, votre estimation n'est pas établie sur les conditions qui existent aujourd'hui?—R. Si la situation reste dans le même état...

D. Comme elle est aujourd'hui?—R ...dans l'état où elle est aujourd'hui, je crois humblement que vous attendrez 50 ans sans réaliser ces $10,000,000.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Je ne suis pas seul à supposer, monsieur Fairweather, que vous avez causé quelque désappointement à la Commission Duff en lui donnant votre évaluation ferme de $24,000,000. Je me rends compte que les conditions ont changé aujourd'hui et que nous en sommes venus à une évaluation possible de $10,000,000. Il est important que vous précisiez cette différence afin de nous permettre de mieux juger de la valeur de votre évaluation. Ne le pensez-vous pas?

L'hon. M. MURDOCK: La question ne me paraît pas équitable. Ce n'est pas une évaluation ferme, c'est une évaluation sous conditions.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Disons une évaluation sous conditions. Voulez-vous éclaircir ce point, comme vous avez proposé de le faire tout à l'heure.—R. Volontiers, monsieur. Mais je me suis expliqué sur cette déclaration, parce que, apparemment, je ne me suis pas suffisamment fait comprendre. L'évaluation de $24,000,000 que vous mentionnez portait avec elle ses réserves?

D. Oh! je sais. Or, la diminution de $24,000,000 à $10,000,000 n'est pas le résultat d'une différence qui se serait produite dans la situation. Cette diminution est plutôt le résultat de la conception d'un homme qui dirait: "Si vous voulez une méthode extrêmement rigoureuse, la voici; et si vous voulez une méthode saine, la voilà". C'est à cette attitude, je le reconnais, que l'on doit une partie de la réduction qui s'est déjà produite dans les dépenses. Si ce point est bien compris...

Le très hon. M. Meighen:

D. Monsieur Fairweather, il ne me semble pas que vous exposiez ce point très clairement. Dans le document que j'ai par devers moi, et qui provient de la Commission Duff, je pense, vous mentionniez votre évaluation de $30,000,000 comme ayant été soumise à sir Henry Thornton dans une pièce à lui soumise vers le 30 novembre 1931. J'ai parcouru aussi soigneusement que j'ai pu cette pièce, que cite le rapport Duff, et elle ne représente pas ces $35,000,000 comme un chiffre purement théorique, comme une économie pouvant être réalisée avec un public docile et sans défense, ainsi que M. Biggar l'a dit, comme une mesure

impitoyable. Cette pièce se lit comme si elle était un plan soigneusement étudié et délibérément établi du commencement à la fin. Elle ne contient aucune des réserves que vous exposez maintenant. Pourquoi auriez-vous soumis à sir Henry Thornton quelque chose de purement théorique, d'impitoyable, d'impraticable, en présumant un public docile et sans défense? Un pareil projet n'aurait aucun sens.—R. Un pareil projet avait un sens, monsieur, parce qu'il n'était question, devant la commission royale, que de rigoureuses mesures d'économie.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Et toutes les propositions étaient des suppositions comme les vôtres? —R. Ma supposition était présentée pour montrer où vous en arriveriez en pratiquant des mesures rigoureuses d'économie.

Le très hon. M. Meighen:

D. Cette évaluation a été présentée à sir Henry Thornton?—R. Il est exact qu'elle a été présentée à sir Henry Thornton.

D. Pourquoi présentiez-vous des suppositions à sir Henry Thornton et lui soumettiez-vous des observations théoriques?—R. Sir Henry Thornton allait probablement témoigner devant la commission.

D. Vous lui fournissiez des données qui vous semblaient avoir de la valeur? —R. Sir Henry Thornton croyait que ces renseignements avaient de la valeur.

D. Ce n'est pas une supposition que vous avez présentée à la commission. C'est un document que vous avez soumis à sir Henry Thornton vers le 30 novembre 1931, un document élaboré indiquant ce qu'il vous paraissait possible de faire pour réaliser une économie estimée à $35,000,000. Je ne crois pas que la commission royale prit ce risque, une supposition hasardée, enfin, quelque chose de purement théorique, et qu'elle ait présumé la docilité du public. La commission n'aurait certainement pas accepté cela. Au contraire, la commission considéra comme soigneusement préparé le document soumis par vous à sir Henry Thornton et alors présenté devant la commission et versé à ses dossiers.

L'hon. M. MURDOCK: Mais ce document ne pouvait toujours être qu'une supposition, parce que personne, dans les chemins de fer, ne peut préciser quelles économies peuvent être réalisées.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le document est explicite.

L'hon. M. MURDOCK: Ce ne peut être qu'une supposition.

L'hon. M. DANDURAND: Je proposerais que M. Fairweather lise ce document après l'ajournement.

L'hon. M. Coté:

D. Non. M. Fairweather a ce document devant lui. Il m'en a lu des passages tout à l'heure.—R. Je tiendrais fort à voir le document, s'il est possible.

M. Biggar:

D. Vous avez le rapport que vous avez présenté à sir Henry Thornton?— R. J'ai certainement fait un rapport à sir Henry Thornton. Je tiendrais à voir celui-là en particulier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il est imprimé à la page 32, volume 1, du compte rendu de la commission royale.

L'hon. M. MURDOCK: Je ne crois pas qu'un témoin puisse rendre témoignage sur un rapport qu'il n'a pas vu.

L'hon. M. DANDURAND: Je demanderais la levée de la séance jusqu'à cet après-midi.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Nous allons lever la séance jusqu'à cet après-midi. Vous aurez l'obligeance, monsieur Fairweather, de préciser ce montant de $10,000,000 auquel vous avez évalué l'économie à réaliser, en sorte que nous pourrons plus facilement former notre jugement.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Je voudrais bien que les autres messieurs qui ont donné des évaluations les éclaircissent aussi.

L'hon. M. MURDOCK: Allons-nous faire éclaircir toutes ces évaluations avant que le Comité en finisse?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Vous ne pouvez pas faire d'évaluations à moins de les détailler.

L'hon. M. MURDOCK: Voici une évaluation de $35,000,000. Je voudrais bien la voir détailler.

(Le Comité suspend ses travaux jusqu'après la séance du Sénat, cet après-midi.)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité reprend la séance à 4 h. 50.

L'interrogatoire de S. W. FAIRWEATHER est repris:

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Commencez, monsieur Biggar.

M. Biggar:

D. Monsieur Fairweather, avez-vous examiné ce rapport comme vous l'a demandé le sénateur Coté avant la levée de la séance—R. Le sénateur Coté est venu me trouver cet après-midi et m'a dit qu'il faisait allusion à une partie de mon témoignage devant la Commission Duff et...

L'hon. M. COTÉ: A la page 32.

Le TÉMOIN: Il débute à la page 32 et va jusqu'à la page 43. C'est à cela que le sénateur Coté dit avoir fait allusion.

Cela a trait à mon témoignage devant la Commission Duff et en voici simplement la genèse. Après que j'eus présenté à la commission cette estimation théorique concernant une direction unique, avec tout ce qu'elle comportait, on m'a demandé si j'avais réfléchi sur ce qu'on pourrait vraiment faire. J'ai répondu que oui, que j'avais conseillé sir Henry là-dessus. Les pages 32 à 42 en traitent. J'y discute le principe général de la coopération et de la coopération obligatoire.

D. La coercition—R. Si vous voulez. Je dis sans ambages dans mon témoignage qu'on ne devait pas s'attendre à ce qu'il surgisse des résultats de l'exposé détaillé fait au Comité sans un pouvoir suprême. J'y ai aussi fait remarquer que ce pouvoir réussirait beaucoup mieux à réduire les frais de transport en temps de prospérité qu'en temps de crise.

D. Vous faites une citation.—R. Je vous résume mon témoignage d'après le souvenir qui m'en reste.

D. Sous réserve de l'avis du Comité, il serait peut-être plus satisfaisant d'insérer au compte rendu une partie de ce rapport.—R. J'ai fait la suggestion, monsieur (et le sénateur Coté s'y est rallié) d'insérer au compte rendu peut-être le témoignage entier, et que...

D. Cela couvrirait le terrain—R. Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT le très hon. M. Graham): Trop amplement?

L'hon. M. COTÉ: Ce n'est pas très long.

M. BIGGAR: 15 pages dactylographiées.

L'hon. M. COTÉ: 11 pages.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je n'y ai pas d'objection.

Le TÉMOIN: Ce témoignage va de la page 32 à la page 43 inclusivement et j'aimerais à appuyer sur un de ses aspects.

M. BIGGAR: Vais-je le verser au dossier?

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Allons-nous le verser?

Le TÉMOIN: Il va des pages 32 à 43 inclusivement.

Quelques hon. SÉNATEURS: Adopté.

(Le rapport présenté par M. Fairweather à la Commission royale d'enquête sur les chemins de fer et les transports le 8 décembre 1931, touchant l'utilisation en commun des installations par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, est déposé et marqué Pièce 41).

M. Biggar:

D. Poursuivez, monsieur Fairweather.—R. Afin que le Comité puisse comprendre à fond la situation, je veux dire que lorsque ce matin j'ai parlé en termes généraux de la réalisation d'une économie éventuelle de $10,000,000, j'ai fait une réserve en disant qu'elle serait possible d'après les conditions actuelles. J'ai aussi laissé entendre que l'économie s'accroîtrait en raison du trafic pour deux raisons et qu'elle atteindrait un total non négligeable. Ce chiffre de dix millions pourrait sembler ne pas être très considérable, mais c'est mon estimation approximative de ce qu'elle serait dans les conditions actuelles.

Il y a deux raisons pour lesquelles elle s'accroîtrait. La première est que ces installations faisant double emploi se multiplient lorsque le commerce lui-même se développe. Par exemple, nous allons supposer que les trains de voyageurs qui font double emploi parcourent environ 3,000,000 de milles. Mais si on avait étudié ce point en 1928 alors que les affaires avaient une bien plus grande ampleur, on aurait constaté qu'il y avait beaucoup ds trains de voyageurs faisant double emploi. C'est un facteur. Je vous donne simplement un exemple.

Il y a encore ceci: bon nombre d'économies parfaitement justifiées et susceptibles de produire des épargnes importantes nécessitent la dépense de capitaux très considérables, de sorte qu'on n'estime pas sage de les adopter en temps de crise. A mesure que les affaires s'améliorent et que revient l'occasion d'adopter ces mesures, ce qu'on estime ne pas rapporter assez devient assez productif pour qu'on les adopte. Le comité mixte de coopération en a déjà eu plusieurs exemples, des cas où il s'était mis en quête d'économies et les avait trouvées, mais celles-ci n'étaient pas assez importantes pour produire quelque effet en temps de crise. L'application de ces économies coûterait plus qu'elle ne rapporterait dans un court laps de temps. De fait, notre conseil d'administration nous a dit qu'à moins qu'une économie pratiquée en coopération ne fût d'une nature telle qu'elle rapportât des bénéfices nets de 20 p. 100 sur les dépenses nécessaires pour la susciter, il fallait l'écarter.

En mentionnant $10,000,000 je l'ai fait en pensant à ce qui précède, de sorte que je ne voudrais pas que le Comité crût que ce chiffre était invariable; il n'en est pas ainsi.

D. Nous étudiions alors celui-ci?—R. Oui, monsieur; c'est de celui-ci que je parle.

D. C'est-à-dire $35,000,000, non pas $10,000,000?—R. C'était $35,000,000.

D. Oui.—R. J'ai fait une réserve à son sujet en disant qu'il était difficile de l'atteindre, et que de telles économies nécessitent des mises de fonds impor-

tantes. Mais j'ai effectivement dit à la Commission et je crois que c'est la vérité, — supposons que les économies de $56,000,000 soient très improbables, comme je l'ai dit, et j'ai reconnu franchement que...

D. Venons-en aux $35,000,000. Nous aborderons l'autre chiffre plus tard.— R. J'ai voulu dire que l'improbabilité des économies de $35,000,000 était moindre que celle de $56,000,000 et qu'à mesure qu'on avance on se rapproche de plus en plus des chiffres réels, pour finir par les atteindre.

D. Voici ce que je voulais savoir: cet extrait des délibérations de la Commission les énonce-t-il assez clairement?—R. Oui, monsieur, concernant ce que je viens de dire et mon témoignage.

D. Alors je fais peut-être mieux d'attirer votre attention sur les en-têtes et vous demander si vos vues se sont modifiées dans l'intervalle. Le premier en-tête général a trait au transport-voyageurs, aux pages 35 et 36. Vous n'avez pas changé d'avis là-dessus?—R. Sauf, ainsi que je l'ai dit ce matin, que je crois maintenant inutile d'organiser entièrement une compagnie pour réaliser ces économies.

D. Qu'avez-vous à dire concernant la fusion des services de navigation de la côte du Pacifique, à la page 36?—R. Je crois encore pour ma part qu'elle est désirable.

D. Et l'organisation des hôtels aux pages 36 et 37?—R. C'est encore mon avis qu'elles sont désirables.

D. Et la fusion des télégraphes à la page 37?—R. Je la crois encore désirable.

D. Non pas celle des messageries?—R. Je l'ai omise dans mon rapport.

D. Et à propos des têtes de ligne communes à Montréal, Toronto, à la tête du lac Supérieur, à Saskatoon et Vancouver?—R. Oui, monsieur, mais il y a un cas où des immobilisations les empêchent actuellement. Dans un cas l'argent consacré à l'aménagement des têtes de ligne modernes rapportera, à mon sens, au moins 25 p. 100 sur les immobilisations nécessaires à cet effet. Il y a là une source possible de bénéfices, mais il faudra attendre qu'il...

D. ...soit plus facile de trouver des capitaux?—R. Oui.

D. Que pensez-vous des feuilles de route générales et d'une chambre de compensations?—R. Oui, monsieur, je crois tout cela désirable. De fait, nous nous sommes servit de ces feuilles entre Kamloops et Calgary, et Kamloops et Edmonton. Je les crois encore désirables.

D. Et vous avez traité de l'utilisation des lignes en commun?—R. Oui, monsieur.

D. Que dites-vous de l'échange du matériel?—R. De quel poste s'agit-il?

D. C'est le dernier, à la page 39.—R. Que vous en ai-je dit exactement? Ah! oui, c'est le poste (*d*):

> Prendre des dispositions pour l'échange de locomotives et de wagons en vue de réduire au minimum le parcours des wagons vides et les paiements journaliers pour wagons étrangers ainsi que la mise de fonds dans les locomotives.

Ces améliorations s'imposent, mais elles ne sont plus pressantes, les deux chemins de fer ayant conclu des arrangements très satisfaisants d'où en fait ont résulté les économies que j'envisageais au poste (*d*) quant aux wagons. C'est-à-dire que sans la formalité d'une entente les deux compagnies ont adopté des arrangements qui équivalent à ce vers quoi je tendais au poste (*d*), quant aux wagons. Quant aux locomotives, c'était une autre question. Je crois que lorsque le transport est à son maximum et qu'une compagnie a un excédent de locomotives disponibles, elle pourrait réaliser des économies en les échangeant.

[M. S. W. Fairweather.]

L'hon. M. Murdock:

D. Est-ce que les deux compagnies s'imputent mutuellement à tant par jour l'utilisation de leurs wagons?—R. Oui, mais ce n'est qu'une inscription de livre.

D. Mais ces inscriptions ne se repètent-elles pas souvent?—R. Les frais de ce chef ne sont pas très élevés pour le motif que bien que les deux compagnies pourraient les supprimer entre elles, la nôtre doit les maintenir pour d'autres fins ainsi que pour tous les chemins de fer des Etats-Unis. Les wagons de presque tous les chemins de fer de l'Amérique du Nord circulent sur nos voies et nos wagons roulent sur les voies de presque tous les chemins de fer de ce continent. Par conséquent, il nous faut à tout événement cette comptabilité et les frais qu'elle entraîne n'entrent pas dans la question.

M. Biggar:

D. Vous n'avez pas changé d'opinion alors sur le transport par eau et par route, aux pages 40 et suivantes?—R. J'ai dit.

> La coopération en matière de publicité donnerait lieu à des économies importantes...

On y a donné suite partiellement. Pour ce qui est de la publicité qui ne comporte pas celle des chemins de fer eux-mêmes, cette coopération existe maintenant. Cette publicité ne résultait pas d'une coopération formelle, mais officieuse. J'ai ajouté ensuite:

> Si elles étaient bien appliquées les suggestions ci-dessus se traduiraient par des économies sensibles presque équivalentes à celles qui pourraient résulter théoriquement de la fusion complète, sans les dangers inhérents au monopole. Toutefois, afin de trancher la question, il faut traiter de façon constructive le transport par route et par eau. Ce dernier, grâce aux subventions qu'il a obtenues, a été très actif au Canada et dans une mesure considérable il concurrence directement les chemins de fer. La construction des canaux a coûté des sommes énormes...

D. Je ne veux pas que vous vous étendiez sur ce sujet.—R. Cela vous va-t-il que je lise mon témoignage moi-même?

D. Je voulais simplement savoir si vous aviez quelque critique à faire sur ce point?—R. Il faut que je lise pour constater exactement ce que j'ai dit. Je le lirai rien que pour moi, monsieur.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Ce ne serait pas très généreux.

Le TÉMOIN: Alors je vais le lire à haute voix. J'ai dit:

> La construction des canaux, le creusage des chenaux et les installations de ports ont coûté des sommes énormes. Règle générale le transport peut profiter de ces installations sans frais particuliers, ceux-ci étant absorbés dans la taxe générale. Le transport par eau prendra encore plus d'essor lors de la construction des grandes voies navigables. Bien que ce problème ne soit pas urgent à l'heure actuelle et qu'il ait toujours existé, la justice de cette concurrence fait surgir des doutes sérieux.

Ma foi, monsieur, mes vues là-dessus...

D. N'ont pas changé; ont-elles changé?—R. Elles ont changé et défavorablement. Je vais vous dire pourquoi. Jusqu'à la construction des routes les voituriers par eau du pays étaient restreints quant à la concurrence qu'ils faisaient sentir aux chemins de fer par la nécessité de l'échange de transport avec eux s'ils voulaient s'adonner à d'autre transport que celui d'un port à l'autre. Par suite de l'essor des bonnes routes et de l'implantation du transport non réglementé, les voituriers par eau peuvent, de concert avec les voituriers par routes, étendre le domaine de leur concurrence grâce à des subventions et sans réglemen-

tation, très au delà de la limite qui existait lors de mes commentaires. Par conséquent, le problème que j'envisageais alors comme devant subsister mais pas très aigu l'est devenu extrêmement. A mon humble avis, le bill tel que présenté ayant trait à la taxe convenue est l'une de ces mesures progressives qu'on devrait adopter, me semble-t-il, et que j'envisageais alors. Il vise aussi, bien entendu, le transport roulier.

D. Je crois que vous faites mieux de nous exposer l'autre estimation que vous n'avez pas, je crois, présentée à la Commission Duff par écrit. Votre témoignage devant elle était basé sur un mémoire préparé pour sir Henry Thornton le 27 novembre 1931? Peut-être l'avez-vous conservé?—R. Non, je ne l'ai pas apporté.

D. Pourrions-nous l'avoir?—R. Je tâcherai de le trouver.

D. Ce serait le moyen le plus commode d'obtenir ce que nous cherchons.—R. De quoi parlez-vous exactement, monsieur?

D. De l'estimation de $50,340,000 d'épargnes basée sur le transport de 1931. —R. Vous savez que c'est un document plutôt volumineux.

D. Peut-être fera-t-il d'autant mieux l'affaire.—R. J'en ai apporté un exemplaire; je pourrais vous le remettre.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Qu'allons-nous en faire? Que croyez-vous que nous devions en faire, monsieur Biggar?

M. BIGGAR: Je ne l'ai pas vu. C'est le rapport adressé à sir Henry Thornton, sur lequel M. Fairweather a basé ce qu'il a présenté à la Commission Duff.

L'hon. M. MURDOCK: Pourquoi encombrer les témoignages du Comité de ce qui est complètement périmé, étant basé sur un état de choses qui s'est modifié depuis 1931?

M. BIGGAR: J'ai déjà eu cette opinion, mais on m'informe qu'une estimation basée sur une année à transport normal,—et une partie de cette estimation reposait sur cette base,—est aussi raisonnable aujourd'hui qu'elle l'était alors.

D. Qu'en dites-vous, monsieur Fairweather?

L'hon. M. PARENT: Excusez-moi. Qu'il s'agisse d'un rapport adressé à sir Henry Thornton ou d'un rapport préparé par M. Fairweather pour l'avantage général du pays, il me semble que si on produisait le document et on l'insérait au compte rendu il s'expliquerait de lui-même et pourrait être de quelque utilité à ceux qui le liront. Par conséquent, je ne vois aucun mal à le verser au compte rendu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il est maintenant déposé comme pièce, n'est-ce pas?

M. BIGGAR: Non. Nous parlons de l'estimation de $50,000,000 à $56,000,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi ne pas le déposer? J'admets avec le sénateur Murdock qu'il est inutile de le réimprimer.

L'hon. M. HAIG: S'il est déposé et que nous voulions l'examiner, cela nous est loisible.

M. BIGGAR: Certainement et le faire imprimer.

Quelques hon. SÉNATEURS: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne veux pas cela.

Le TÉMOIN: Je peux disposer d'un exemplaire pour le Comité.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Qu'allons-nous faire, messieurs?

L'hon. M. COTÉ: Si cet état contient les chiffres détaillés des $50,000,000, je crois très désirable de le verser au compte rendu.

L'hon. M. CALDER: Il n'aurait plus guère de valeur lorsque vous le recevriez. Ces estimations remontent à quelques années et elles sont toutes périmées. M. Fairweather nous a répété que ces chiffres n'étaient que des conjectures. Il nous a dit très clairement aujourd'hui qu'il ne pouvait qu'espérer une économie de $10,-

000,000. A quoi bon revenir sur l'estimation de $50,000,000 d'alors? C'est très bien de savoir à quoi s'en tenir là-dessus, mais l'étudier après le témoignage que nous avons entendu, serait, comme l'a dit le sénateur Murdock, simplement compliquer la situation.

L'hon. M. COTÉ: L'estimation de $10,000,000 que nous a donnée M. Fairweather aujourd'hui a trait aux épargnes résultant de la coopération par les deux chemins de fer, alors que le chiffre de $50,000,000 résultait de l'unification.

L'hon. M. CALDER: Mais si je comprends bien, vous trouverez exactement la même situation. D'abord, on a estimé que l'unification ferait épargner quelque $50,000,000. Les économies de quelque $35,000,000 reposaient en très grande partie sur cette estimation.

Le TÉMOIN: Oui, sur ces deux estimations.

L'hon. M. CALDER: L'une résulterait de l'autre. Prenez celle de $35,000,000 faite alors. Pour ce qui est de M. Fairweather, elle est réduite à $10,000,000 et à son dire cette épargne ne saurait s'effectuer qu'obligatoirement. Telle est la présente situation. Pourquoi revenir à d'anciennes pièces? Ce serait donner des coups d'épée dans l'eau; nous n'en serions pas plus avancés.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Nous le déposerions pour ceux que cela intéresserait assez de le découvrir. Si nous le déposions?

L'hon. M. CALDER: Certainement.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Qu'en dites-vous, messieurs?

Quelques hon. SÉNATEURS: Adopté.

M. BIGGAR: Ce sera la Pièce 42.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Ce n'est qu'une page. Combien de pages avez-vous, monsieur Fairweather?—R. Je crois que ce dont vous parlez, monsieur le sénateur, est le sommaire. Cette liasse renferme le rapport détaillé complet.

D. Alors, monsieur Fairweather, nous pourrions faire imprimer le sommaire et vous pourriez en produire un exemplaire?—R. J'en produirai un exemplaire avec la réserve que comporte l'estimation. Je crois cela désirable. On a cité ce sommaire si souvent sans la réserve que j'hésite beaucoup à le produire seul.

L'hon. M. CALDER: Non. A mon sens, il ne conviendrait guère de le soumettre sans le plaidoyer et les faits que contient peut-être le rapport. Si le sommaire doit être employé il faudrait déposer le rapport entier et il serait à la disposition de quiconque voudrait l'examiner. Mais je crois qu'il ne conviendrait guère de n'imprimer qu'une partie du rapport dans notre compte rendu.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): L'intention, sénateur Calder, est de tout faire produire et ensuite le sommaire sera imprimé. Tout pourra être produit pour celui qui voudra le voir.

L'hon. M. CALDER: Mais si le sommaire est imprimé dans notre compte rendu tout le monde pourra l'examiner sans le reste du rapport, ce qui serait irrégulier. Il faut faire imprimer tout le rapport ou rien.

L'hon. M. PARENT: C'est exactement ce qui me frappe. Si l'avocat du Comité recommande l'impression du rapport entier, je suis d'avis que le document soit produit, comme il le demande.

L'hon. M. MURDOCK: Cette estimation de $50,000,000 n'est qu'une utopie dont l'inanité a été entièrement démontrée. Ce serait aussi logique et conséquent que nous fassions imprimer tous les discours prononcés en faveur du chemin de fer de la baie d'Hudson, certains d'entre eux ayant été louangeurs et laissant entrevoir beaucoup pour le Canada. Nous sommes en face d'une situation réelle: les chemins de fer du pays s'en vont à la ruine. Pourquoi cette discussion quant à la

lecture d'une proposition datant de plusieurs années contenant une présomption à l'effet qu'on pourrait épargner $50,000,000. Nous ne ferions qu'encombrer le compte rendu que le Comité veut avoir aujourd'hui si nous faisons imprimer cette proposition.

M. BIGGAR: Je crois que cela répondrait très bien à la situation si le document était marqué Pièce 42, de façon qu'on puisse facilement y avoir accès. Il ne sera pas imprimé à moins d'instruction spéciale en ce sens.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Messieurs, allons-nous déposer ce document entier pour l'avantage des membres du Comité?

Quelques hon. SÉNATEURS: Adopté.

(Exposé adressé à la Commission royale s'enquérant sur les chemins de fer et le transport par S. W. Fairweather sur la fusion du Pacifique-Canadien et du National-Canadien déposé et marqué Pièce 42.)

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Poursuivez, monsieur Biggar.

M. Biggar:

D. J'aurais encore deux ou trois questions à poser à M. Fairweather. Vous avez exprimé l'opinion au début de votre interrogatoire qu'on aurait pu aller de l'avant plus rapidement qu'on ne l'a fait?—R. Oui, monsieur.

D. Entendez-vous en matière de coopération pure sans recours aux tribunaux?—R. Non.

D. Etes-vous d'avis que vous avez progressé aussi rapidement que possible en matière de coopération sans recours aux tribunaux?—R. Je dirais que depuis les cinq dernières années les chemins de fer ont coopéré uniquement parce qu'ils ont cru cela désirable à leur point de vue. A mon sens il n'y a pas eu ou guère de coopération comme celle qu'on avait envisagée si clairement...

D. Après tout, ce qu'on s'était proposé peut être débattu?—R. Vous m'avez demandé mon avis, monsieur.

D. Je vous ai demandé si avec la coopération que vous avez eue vous croyez avoir progressé autant que vous le pouviez?—R. Naturellement, il m'est assez difficile de vous répondre.

D. J'entends que ni une partie ni l'autre ne négligeaient de négocier concernant ces ententes, n'est-ce pas?—R. Je ne puis vous répondre par un mot. Il faudrait que je revoie tout mon témoignage jusqu'aujourd'hui et je ne saurais vous dire par un mot que tout a été fait. Je répète que lorsqu'il ne s'agissait pas de questions d'administrations, ou que la ligne de conduite avait été déterminée, il était possible d'en venir à une conclusion rapide touchant ces questions.

L'hon. M. Parent:

D. Comment avait-on déterminé la ligne de conduite?—R. Je suis directeur du bureau technique. Ce n'est pas moi qui la détermine.

M. Biggar:

D. Nous dites-vous bien tout, monsieur Fairweather?—R. Il me semble.

D. J'ai l'impression, d'après ce qu'on a dit et ce que j'ai lu, qu'un grand nombre des rapports faits par le comité de coopération en faveur de certaines propositions avaient été approuvés par le comité exécutif en 1933 et en 1934 et que beaucoup d'entre eux attendent encore leur application. Je vous demande si en tenant compte de ces faits vous croyez que la simple coopération a permis le mieux d'aller de l'avant?—R. Non, monsieur, parce que, comme j'ai essayé de vous le faire remarquer, nous avons eu un exemple...

D. Je veux simplement que vous me disiez non; vous ne le croyez pas?—R. Je m'en tiens à cette dénégation.

D. Voulez-vous me dire pourquoi?—R. J'ai peut-être mis ensemble les deux sujets,—la réponse et l'explication. J'ai manifesté trop d'empressement. Mais j'espère avoir dit très clairement que nous sommes allés de l'avant d'après ce qui m'a paru une base indûment compliquée et que je désapprouvais cette façon de procéder. Lorsque je dis qu'on aurait pu faire mieux, je suis très sincère sur ce point. Mais je répète que le National-Canadien était toujours disposé à appliquer ces propositions simplement, et à moins de céder au désir du Pacifique-Canadien d'y aller graduellement un peu partout concernant l'utilisation des voies en commun et les abandons de lignes, nous nous trouvions dans une impasse. C'est pour ce motif que j'ai dit qu'on avait fait tout ce qu'il avait été possible de faire.

D. A quoi, selon vous, se serait élevée l'économie totale, sans aucune contrainte et d'après la base d'un échange, ainsi que vous l'avez fait?—R. A mon sens elle aurait été complètement nulle. Il en aurait résulté une situation d'où aurait résulté l'accroissement des dépenses.

D. Même si vous agissiez par...—R. Oui, monsieur.

D. Supposons que la loi actuelle vous fît agir par contrainte au lieu de coopération, votre chiffre quant aux économies globales possibles serait-il encore de $10,000,000?—R. Encore une fois, monsieur, je ne puis exprimer qu'une opinion.

D. Ce chiffre y est-il conforme?—R. Ma foi, monsieur, je ne peux pas vous soumettre de chiffre. Je l'ai expliqué aujourd'hui. A mon sens ces questions nécessitent l'intervention d'un organisme de l'extérieur.

D. Supposons que vous recouriez à la contrainte d'après la loi actuelle, quelle serait votre opinion sur le total possible des économies à effectuer?—R. S'il y a contrainte, il y aura des économies. La façon dont on les applique et devrait les appliquer est une question qui doit vous intéresser, honorables messieurs. Je vous ai fait connaître mes opinions, mais je répète que la contrainte produira des économies.

D. Je vous avais demandé quel en serait le chiffre.—R. J'ai déjà dit...

D. Serait-ce $10,000,000 ou $7,000,000?—R. J'ai dit que d'après la situation actuelle vu la contrainte, elles atteindraient environ $10,000,000 par année et que ce montant s'accroîtrait avec le trafic.

L'hon. M. CALDER: Puis-je vous poser une question? Je crois qu'il est très important de savoir qui appliquera cette contrainte et dans quelle mesure. Le chiffre de $10,000,000 d'économies dépend d'un certain nombre de contingences. C'est-à-dire, qu'il existe un organisme prêt à exercer la contrainte, mais il faut l'obliger à cela pour obtenir ces économies. A moins qu'on ne le fasse et n'établisse le mécanisme nécessaire, la réponse de M. Fairweather ne vaut rien. Il ne saurait dire si elles atteindront cinq, dix ou vingt millions. On lui a aussi demandé quelles économies la contrainte pourrait produire. La situation actuelle peut changer radicalement en deux ans. Je crois donc que tout ce qu'il peut faire c'est de répondre d'une façon générale.

Mais il y a à déterminer l'initiateur de cette contrainte. Comment l'effectuerait-on? Serait-ce par le National-Canadien d'un côté et par le Pacifique-Canadien de l'autre? La loi actuelle pourvoit à ce qu'ils demandent l'institution d'un tribunal. Comment les obligerait-on à la demander? C'était là le point faible de notre loi. Nous avons pourvu à la coopération mais sans résultat, ni une partie ni l'autre ne voulant demander la contrainte.

L'hon. M. MURDOCK: Il me vient une autre pensée. Même si l'un ou l'autre chemin de fer demandait l'institution d'un tribunal selon la loi actuelle régissant la Commission des chemins de fer, d'après ce qu'on nous a démontré, ils ne pourraient obtenir cette réglementation. Ils ont demandé à la commission l'autorisation d'abandonner environ 600 milles de voies. Elle leur a permis d'en abandonner à peu près la moitié. Pouvons-nous supposer que la Commission des chemins de fer d'après la loi actuelle amènerait une meilleure coopération ou

coordination? Par conséquent, lorsque M. Fairweather vous parle d'un tribunal de l'extérieur, il entend à peu près uniquement la seule chose qui produirait les résultats nécessaires.

L'hon. M. CASGRAIN: Il n'y a qu'un moyen d'empêcher un déficit. Si sir Edward Beatty d'un côté et le très honorable Mackenzie King de l'autre se rencontraient et consentaient à ne pas s'ingérer dans les pourparlers, je vous garantis qu'il y aurait un surplus.

M. Biggar:

D. Il y a un certain nombre d'éventualités possibles que j'ai tenté de séparer afin d'obtenir votre opinion. La première était la continuation des négociations actuelles sans l'intervention de qui que ce fût de l'extérieur, — c'est ce qui s'est produit ces cinq dernières années,—et je vous ai entendu dire qu'il ne serait pas possible de réaliser beaucoup plus d'économies que jusqu'à présent.—R. Je répondrais oui si la situation actuelle se maintient. Mais je suis allé plus loin que cela.

D. Le sénateur Dandurand me signale que vous avez un certain nombre de projets à l'étude?—R. Oui, monsieur.

D. Que pensez-vous des perspectives de réaliser des économies à même ces projets si vous poursuivez les négociations commencées?—R. Nous en réaliserons un certain nombre.

D. Croyez-vous que les économies globales atteindraient, disons, $500,000? —R. Je ne voudrais pas les évaluer.

D. S'élèveraient-elles à $5,000,000?—R. Je n'aimerais pas les évaluer.

D. Vous ne voudriez pas même leur fixer une limite de $5,000,000?—R. Non.

D. Aucune limite?—R. Non, monsieur.

D. Vous ne pourriez me dire si elles seraient de $100,000 ou $5,000,000?— R. Non, pas dans les conditions actuelles.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Je présume qu'elles ne seraient pas importantes vu ces conditions?—R. J'ai déjà dit qu'en tenant compte de toute la situation ferroviaire, je ne crois pas qu'elles soient très fortes.

M. Biggar:

D. La deuxième éventualité dont je vous ai parlé était de recourir d'après le statut actuel au tribunal d'arbitrage qu'il prévoit. J'allais aborder une troisième éventualité possible, c'est-à-dire, une autorité de l'extérieur différente. Mais je voulais en réalité savoir de vous si les $10,000,000 d'économies dont vous avez parlé ce matin, pourraient à votre sens être réalisées en recourant d'après le statut actuel au tribunal d'arbitrage qu'il prévoit, ou si on pourrait seulement réaliser ces économies par quelque autre autorité extérieure?—R. Monsieur Biggar, je ne puis vraiment rien ajouter à mon témoignage.

D. Vous pouvez me dire à quoi se rapportaient ces $10,000,000?—R. A la contrainte.

D. D'après le statut actuel ou un autre?

L'hon. M. ROBINSON: Il a été très clair là-dessus.

Le TÉMOIN: J'ai dit que le mécanisme qu'on emploie pour appliquer cette contrainte est une autre question. J'ai émis une suggestion, mais je ne saurais prendre une estimation, la détailler et dire que tant va à un genre de contrainte et tant à un autre.

M. Biggar:

D. Très bien, vous ne le pouvez pas. J'ai encore un renseignement à vous demander. Le sénateur Beaubien vous a demandé ce matin si vous consen-

tiriez à détailler cette estimation de $10,000,000 et il a suggéré que vous le fassiez cet après-midi.—R. Je crois, monsieur, que je ne voudrais rien ajouter à mon témoignage de cet après-midi. Ce chiffre s'appuie sur plusieurs années d'expérience. Généralement parlant, je me contente de l'avis des personnes expérimentées, mais franchement, je ne crois pas que cela vous renseignerait beaucoup plus si j'entreprenais de le détailler. Si le Comité veut qu'il soit détaillé, je devrai prendre le temps nécessaire. Mais vous avez compris ma déclaration ci-haut. Fort de mon expérience,—il y a maintenant vingt-sept ans que je suis entré dans les chemins de fer,—j'ai arrêté ce chiffre et je ne tiendrais pas à en dire davantage pour l'instant. Mais si le Comité veut que je tente de le détailler, je le ferai.

L'hon. M. Murdock:

D. Monsieur Fairweather, pourriez-vous hasarder une conjecture sur un aspect de ces $10,000,000? Les économies de $10,000,000 pour le pays produiraient la mise à pied de quel pourcentage de main-d'œuvre,—60 p. 100 ou 75 p. 100?—R. Ma foi, monsieur, chaque sou de cette somme représente la main-d'œuvre en fin de compte.

D. Les $10,000,000 en entier?—R. Oui. Ils représentent soit de la main-d'œuvre indirecte ou de la main-d'œuvre directe, l'une ou l'autre. Cela peut vous paraître étrange que la houille brûlée par la locomotive représente de la main-d'œuvre, mais il en est ainsi. Par conséquent, chaque dollar de la somme ci-haut est pour la main-d'œuvre. Mais encore en me basant sur mon expérience, je dirais que la suppression de la main-d'œuvre ferroviaire oscillerait entre 55 et 70 p. 100 d'après mon estimation. Le reste représenterait la main-d'œuvre plus ou moins directe.

L'hon. M. Dandurand:

D. Si nous lisons votre témoignage de ce matin nous y voyons que vous avez cité trois ou quatre chiffres afin d'expliquer la composition de ces $10,000,000?—R. Le poste le plus élevé a trait à l'élimination des trains de voyageurs faisant double emploi. Elle pourrait faire économiser de $3,000,000 à $5,000,000 si on la poussait à l'extrême limite, mais actuellement cette estimation serait plutôt généreuse.

D. Sur ces économies de $10,000,000 quelle part reviendrait à l'abolition des lignes faisant double emploi?—R. A ce sujet, monsieur il faudrait avoir une idée de la longueur de ces lignes que la Commission des chemins de fer jugerait à propos d'abandonner, selon l'intérêt public.

D. Mais j'ai compris que certaines lignes sont tellement rapprochées qu'elles desservent la même population?—R. Oui, c'est vrai, il y en a quelques-unes. On peut dire que l'économie se chiffre à $1,000 par mille, l'abandon de mille milles donnerait $1,000,000 et celui de 500 milles, $500,000.

L'hon. M. Murdock:

D. D'après la loi actuelle le président de la Commission des chemins de fer serait l'arbitre?—R. Oui, monsieur.

D. Et dans une grande mesure il serait régi par les dispositions de la Loi des chemins de fer?—R. Je ne saurais dire. Mais il exercerait certainement un double rôle.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Il cumulerait.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Monsieur Fairweather, je vous ai bien entendu dire ce matin que vous envisagiez l'abandon de 1,000 milles de voies; me suis-je trompé?—R. J'ai mentionné ce chiffre, monsieur.

D. J'entends leur longueur approximative.—R. Il y a environ 1,000 milles de voies au pays dont l'abandon ne nuirait guère à l'intérêt public.

L'hon. M. Calder:

D. Mais la Commission des chemins de fer pourrait ne pas partager votre opinion?—R. Oui.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Je voulais que vous me disiez le contraire, monsieur Fairweather. A votre avis, il n'y a pas plus de mille milles de voies à l'abandon desquelles on pourrait s'attendre?—R. A peu près, monsieur.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): La discussion des prérogatives de la Commission des chemins de fer me touche de près, m'en étant beaucoup occupé. Nous ne devons pas croire que les chemins de fer sont suprêmes dans leur domaine et que la Commission des chemins de fer n'existe que pour déterminer les taux de transport. Il n'en est rien. La commission les détermine lorsqu'on le lui demande. Mais on l'a instituée afin d'avoir une autorité entre tout chemin de fer et le public. Si une loi doit être rédigée pour soustraire cette prérogative à la commission, le public ne sera guère en faveur de cette loi. Il est important que nous nous rappelions ce fait: lorsque la commission est saisie d'une demande, les commissaires entendent les témoignages non pas particulièrement au point de vue des chemins de fer, mais leur rôle est de s'assurer que le public est traité avec justice. Les directeurs de chemins de fer pourraient croire qu'une proposition serait excellente parce que son application augmenterait légèrement les recettes ferroviaires, mais nous devons nous rappeler que le dollar a autant de valeur pour le cultivateur que pour le trésorier de chemin de fer. Nous ne devrions rien faire qui puisse priver la commission de ses prérogatives de s'assurer que le public est traité avec justice. Cette commission est ce qu'on a imaginé de mieux dans ce but.

L'hon. M. COTÉ: En toute justice pour M. Fairweather, il faudrait faire remarquer qu'il a dit aujourd'hui que ses chiffres étaient basés précisément sur le consentement par la commission de l'abandon de ces lignes.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je le sais et j'en suis heureux. Ce n'est pas tout. Quelques sénateurs trouvent que j'ai la manie de la protection du public. J'ai dit que nous ne pouvons le protéger tant que la commission aura ses prérogatives actuelles. J'ajouterai encore: messieurs, prenez garde à la façon dont vous les restreindrez.

L'hon. M. MURDOCK: Je ne veux pas les restreindre.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Vous faites bien. Je voulais faire cette remarque maintenant.

L'hon. M. Horsey:

D. Monsieur Fairweather, nous avons traité continuellement de la coopération pour services ferroviaires faisant double emploi.—R. Oui, monsieur.

D. Un de vos comités a-t-il considéré la suppression de la concurrence possible à l'avenir; par exemple, quant à la restriction de territoire, l'inclusion de lignes là où elles sont en nombre suffisant pour le transport?

Le président (le très hon. M. Graham):

D. La concurrence dans la construction.—R. C'est à cet aspect de la question que j'ai fait allusion par ma réserve qui veut que si l'état de choses actuel persiste, au lieu d'économies il y aura probablement accroissement de dépenses. Nous avons un exemple dans le territoire Senneterre-Rouyn de ce qui à mon sens n'était rien moins qu'une tentative de crime économique perpétré au détriment du pays. Il y avait déjà une ligne qui traversait le nord du Québec, le Transcontinental, c'est la plus septentrionale que vous y voyez. (Le témoin indique la grande carte murale.)

L'hon. M. Murdock:

D. Faites-nous-la indiquer sur la carte.—R. Ce chemin de fer a été construit à très grands frais pour le pays.

L'hon. M. Casgrain:

D. Mais ses rampes sont douces.—R. Oui. On l'a construit pour deux fins, lesquelles me paraissaient stupides lorsque j'étais jeune homme, c'est-à-dire, en partie pour la mise en valeur du territoire qu'il traversait et en partie comme chemin de fer direct. On l'a construit dans la solitude au coût de plus de $100,000 au mille. Il a rempli à un certain point, pendant quelques années, ses deux fins de ligne directe et de colonisation. Mais tout considéré, l'intérêt sur ses immobilisations était une partie très importante de la charge que représente pour le pays ses chemins de fer; et nous avons dû prévoir la possibilité d'une autre mise en valeur.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Mais il n'a pas donné lieu à l'émission d'obligations.—R. Non; le peuple canadien a dû en assumer les frais de construction. Nous en venons au nœud de la question. La mise en valeur commença le long de cette zone argileuse. Elle fut d'abord agricole, les cultivateurs s'y établirent pour abattre des arbres à bois de pâte. Dans l'ensemble, cette ligne était à faible trafic. Le territoire qu'elle traversait n'était guère attrayant pour ses habitants. Mais on découvrit la mine de Rouyn vers 1924 et je parle maintenant de ce que je connais.

L'hon. M. Murdock:

D. Veuillez nous indiquer Rouyn sur la carte.—R. On découvrit cet endroit...

L'hon. M. Dandurand:

D. A quelle distance se trouvait-il de la voie principale?—R. A peu près quarante milles au sud. Les propriétaires de cette mine vinrent nous trouver et nous dirent qu'elle renfermait du cuivre, qu'ils en ignoraient la richesse et qu'ils ne pouvaient l'exploiter sans une voie ferrée. Ils nous dirent qu'ils avaient communiqué avec les autorités du Pacifique-Canadien et que celles-ci leur avaient refusé de construire un embranchement jusqu'à Rouyn.

D. Entre quelles localités?—R. A partir d'Angliers. Les autorités du Pacifique-Canadien rejetèrent leur demande. Alors, sir Henry Thornton chargea le Bureau technique, entre autres, d'étudier s'il serait de l'intérêt du pays ou non et du National-Canadien de construire une ligne jusqu'à cette mine pour en permettre la mise en valeur.

L'hon. M. Gordon:

D. Une ligne de quarante milles?—R. Oui.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. A partir de votre autre ligne?—R. Oui.

L'hon. M. Casgrain:

D. C'est en terrain très plat, il n'y avait ni ponts à construire, ni tranchées à creuser.—R. J'étais alors directeur adjoint du Bureau technique. Nous envoyâmes quelqu'un là-bas pour reconnaître le terrain. Il fit le voyage en raquettes jusqu'à l'emplacement de la mine. Il n'y trouva que quelques tentes et un outillage de forage. On nous montra des pièces détaillées exposant ce qui avait été extrait et il fallait avoir beaucoup de foi pour voir là une mine. On admit franchement que jusqu'alors on n'avait seulement réussi à trouver

des indices de minerai en quantité suffisante pour établir une petite affinerie, la prospection remontant à un an. Nous demandâmes ce qu'il y avait encore dans la région. Nous obtînmes tous les rapports géologiques que nous avons pu trouver, nous interviewâmes tous les prospecteurs possibles, et nous constatâmes que cette région promettait, que sa mise en valeur serait durable. Nous fîmes donc rapport à sir Henry Thornton à l'effet que bien que la construction de cette ligne fût risquée, risque que l'Etat ne pourrait peut-être pas entièrement assumer, il y avait néanmoins perspective d'une mise en valeur vraiment considérable et on pouvait s'attendre à ce que tout ce territoire produisît des minéraux en abondance. Ce rapport eut pour résultat la construction de cette ligne que la compagnie minière garantit en partie. Naturellement, cette garantie n'avait aucune valeur si la mine était improductive. Le gouvernement provincial coopéra aussi jusqu'à un certain point à cette construction. Cette mine a produit merveilleusement. Elle a accru de plusieurs millions de dollars la richesse du pays.

L'hon. M. CASGRAIN: Très bien.

L'hon. M. Parent:

D. La mine Noranda?—R. Oui. Elle a fait surgir une affinerie à Montréal. Cette région minière s'est avérée très profitable et le chemin de fer qui l'atteint est devenu rémunérateur. Ce n'est pas tout, cette découverte en ayant amené d'autres dans ce territoire, cette zone métallifère étant telle que des indices de mines faisaient surgir des mines.

D. On y trouve aussi des forces hydrauliques?—R. Oui.

D. Et toutes sortes de ligne d'énergie?—R. Oui.

Connaissant la situation et sachant ce que nous pouvions faire, nous obtînmes l'autorisation de construire les lignes du nord et du sud et aussi celles de l'est et de l'ouest le long de la frontière québecquoise à partir d'un point près de Senneterre, distance d'environ 150 milles. Avec le temps les droits que nous conférait notre charte prirent fin. Certains cours d'eau navigables traversaient ce territoire à l'est. On pouvait les atteindre d'Amos et de Senneterre sur le Transcontinental-National et alors le président du National-Canadien dit qu'à moins de nécessité véritable, que la production minière s'augmentait tellement qu'elle justifierait la construction d'un embranchement, le transport par eau restait le plus économique à partir du Transcontinental-National. Cela n'était pas l'idéal pour les prospecteurs. Ils auraient de beaucoup préféré recevoir leurs commandes aux mines. Néanmoins, c'était préférable d'agir comme nous l'avons fait, le transport par eau étant assez facile sauf dans le voisinage de Rouyn. Dans ce territoire nous avons coopéré avec diverses entreprises minières à la construction d'éperons, etc., afin d'atteindre ces mines. Nous avons cru répondre de façon suffisante à ses besoins immédiats.

En 1936 nous avons appris que le Pacifique-Canadien, par l'entremise d'une filiale, s'était adressé à la Législature de Québec pour qu'elle lui permît la construction d'une ligne qui s'alimenterait à même cette mise en valeur déjà desservie par le Transcontinental-National, construit avec l'argent du public. Pour ma part,—je me suis efforcé dans tout mon témoignage d'être aussi juste que possible envers le Pacifique-Canadien parce que je le considère bien administré,—comme citoyen canadien je ne peux comprendre pourquoi ce chemin de fer qui reçoit sans cesse des primes du pays, tente de propos délibéré de s'adresser à une législature provinciale pour en obtenir une charte pour construire une ligne dans cette région et l'alimenter à même les ressources tributaires du chemin de fer national. Je mets peut-être un peu de chaleur dans ma déclaration, mais comme citoyen canadien je crois que ce projet était un crime économique.

Voici ce que nous avons fait ensuite, une fois acculés à cette situation. Je me rappelle bien les circonstances. J'en ai entendu parler vers dix heures le

23 mai, je crois. Le président me téléphona pour me dire d'aller chez lui. J'y allai, y trouvai M. Gzowski et appris la situation. Nous nous mîmes au travail sur-le-champ. Je sais que nous travaillâmes le dimanche entier...

L'hon. M. Gordon:

D. Contrairement à la loi du dimanche?—R. Oui, monsieur et ce fut de la bonne besogne.

Nous travaillâmes tout le dimanche. Nous vînmes à Ottawa et obtînmes l'appui du gouvernement. Nous lui fîmes remarquer que si cette ligne était construite ce ne serait pas autre chose qu'une duplication insensée des installations, dont l'effet serait de détourner $3,000,000 par année du trésor du National-Canadien, telle étant la valeur du transport que nous avons jugé pouvoir nous être ravi si le territoire tributaire du T.-N. devenait tributaire du Pacifique-Canadien.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Vous approuvez donc le rôle du Sénat?—R. Parfois, monsieur. Je fais toujours des réserves, mais sérieusement j'ai grande foi en nos institutions démocratiques.

Nous nous adressâmes à l'Etat dont nous obtînmes l'appui loyal. Nous lui exprimâmes franchement notre opinion: que nous ne pouvions faire avorter ce projet qu'en construisant d'abord une ligne. Nous fîmes consentir le gouvernement à présenter une loi spéciale, que la Chambre des communes et le Sénat adoptèrent.

Nous faisions la navette entre Ottawa et Québec. A Ottawa nous appuyions notre bill et nous nous opposions de toutes nos forces au bill du Pacifique-Canadien. Nous échouâmes. Le comité de la Législature de Québec, pour des motifs qu'il trouva bons, adopta le bill du Pacifique-Canadien avec certains amendements. Nous savions d'après ce qui se passait que nous nous trouvions dans une situation difficile. Sur ces entrefaites la Législature de Québec fut dissoute ce qui permit de renvoyer au moins à un an le projet du Pacifique-Canadien. Cette année-là en faisant diligence nous réussîmes à établir le tracé d'une ligne de Val d'Or à Senneterre dont la construction fut adjugée. Elle est maintenant exploitée. Elle sera poussée jusqu'à Rouyn en 1938.

L'hon. M. Dandurand:

D. Le Pacifique-Canadien a-t-il construit son embranchement?—R. Non, pas d'après ce que j'en sais, mais il s'est abouché avec nous pour obtenir le droit d'utiliser notre ligne pour atteindre ce territoire tributaire du chemin de fer de l'Etat, et enlever du trafic à un chemin de fer dont l'administration prudente depuis 1916 commençait à se faire sentir. On avait construit cette ligne en faisant preuve de clairvoyance, car si le National-Canadien eût repoussé la demande des propriétaires de la mine Noranda, j'ignore ce que serait devenu celle-ci. Ils n'auraient pu l'exploiter sans une voie ferrée. Si le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ne leur eussent pas fait droit, l'emplacement, l'affinerie et la mine de Rouyn n'eussent jamais été exploités. Je dis que la tentative de duplication ci-haut est un crime économique.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Vous êtes d'avis qu'à l'avenir le Parlement devrait user d'une grande prudence quant à l'autorisation de lignes faisant double emploi?—R. J'aimerais vous lire mon témoignage devant la commission royale sur ce point. Je n'ai pas changé d'opinion. Si possible, j'aimerais vous le lire.

L'hon. M. Calder:

D. Le Pacifique-Canadien a-t-il obtenu une charte—R. Oui, monsieur, l'année suivante. Il n'a pas encore construit cet embranchement.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): M. Fairweather veut lire un passage d'une réponse qu'il a donnée à la Commission Duff.

Le TÉMOIN: J'ai dit:

En dernier lieu, on ne saurait se reposer en toute confiance sur les leçons de la crise actuelle. Dès que la prospérité reviendra, les demandes de construction d'autres voies ferrées se répéteront et les chemins de fer auront beaucoup de difficulté à résister à la pression qu'on exercera sur eux, même s'ils étaient disposés à le faire. Semblablement, la coopération imposée aux chemins de fer par la force des choses ne se maintiendrait guère dès la disparition de cette pression. Le Canada dans la dépendance où il est des frais de transport au meilleur marché possible semblerait avoir vraiment besoin d'une commission du budget et de projets qui aurait pour objet la détermination de l'à-propos des prolongements de voies ferrées. Sans son approbation il ne serait pas possible d'obtenir une charte ferroviaire ou d'effectuer des financements pour fins ferroviaires.

L'hon. M. Moraud:

D. Mais cette commission ne remédierait aucunement à la situation que vous venez de décrire, si elle était entièrement provinciale?—R. C'est une question de relations interprovinciales qu'il faudrait étudier, je crois.

M. Biggar:

D. A-t-on discuté de quelque façon le transport des marchandises en commun à propos de cette coopération—R. Pas de façon sérieuse.

D. Vous avez parlé du pairage des lignes devant être abandonnées?—R. Oui, monsieur.

D. Pouvez-vous me donner un mémoire du pairage proposé?—R. Oui. En fait, nous avons simplement dit que nous projetions le transport des marchandises en commun par toutes ces lignes.

D. Pourriez-vous me donner un mémoire sur le pairage des lignes que vous avez proposé?—R. Je ne pourrais dire en avoir choisi un exemple précis; mais nous avons dit que ce principe existe et que nous aimerions lui trouver une application.

D. Il est resté à l'état de projet?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Murdock:

D. N'avez-vous pas proposé le pairage des lignes entre Parry-Sound et Toronto et Woodstock et Windsor?—R. Oui, monsieur, en un sens.

M. Biggar:

D. Ce n'est pas tout. Pouvez-vous nous dire où sont les lignes faisant double emploi dont vous avez proposé l'abandon?—R. Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ce sont les 1,000 milles dont vous avez parlé?

L'hon. M. DANDURAND: Prenons les 5,000 milles.

M. BIGGAR: Il n'en connaît rien.

Le TÉMOIN: Oui, j'en sais quelque chose.

L'hon. M. Horsey:

D. En connaissez-vous les détails?—R. Oui, la commission royale m'ayant soumis ce programme de 5,000 milles pour que je le commente.

L'hon. M. Parent:

D. Et l'avez-vous commenté?—R. Oui.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Qu'avez-vous répondu?—R. Ma réponse fut plutôt longue; je ne saurais vous l'exposer en un mot.

D. Avez-vous étudié la plus grande partie de ces 5,000 milles ou rien qu'une partie?—R. Je les ai étudiés généralement comme je l'ai fait voir ce matin au moyen d'exemples précis.

L'hon. M. Horsey:

D. Mais dans l'ensemble avez-vous reconnu que 5,000 milles de voies pouvaient être abandonnés?—R. Non, non.

L'hon. M. Dandurand:

D. J'aimerais savoir où se trouvent ces lignes faisant double emploi, quelles sont celles qui desservent les mêmes populations et dont on pourrait se passer facilement. Certaines lignes sont assez éloignées les unes des autres et je ne dirais pas qu'elles font double emploi, mais j'entends celles qui desservent les mêmes populations et dont l'abandon pourrait être avantageux au pays et aux deux chemins de fer.—R. Je serai heureux, monsieur, de vous les montrer.

D. Sur une carte?—R. Oui.

L'hon. M. Calder:

D. Monsieur Fairweather, en discutant la question avec d'autres membres du Comité on a cité deux lignes. L'une se trouve dans la vallée du Fraser, de Kamloops à Hope?—R. Oui, monsieur.

D. Je me rappelle très bien que lors d'une séance antérieure du Comité de fréquentes allusions à cette ligne furent faites. Deux lignes suivent des tracés parallèles et rapprochés sur une distance de quelque 400 milles?—R. Moins que cela.

D. La distance est passablement grande?—R. Vous pouvez vous en assurer sur la carte là-bas.

D. L'autre jour on m'a parlé de deux lignes ici (il les indique sur la carte) dans la Saskatchewan. Elles sont très rapprochées. Je crois que le sénateur Dandurand veut une liste de ces lignes par tout le Canada?—R. Je puis la fournir, monsieur.

D. Je crois qu'elle serait très précieuse au Comité.

L'hon. M. Dandurand:

D. Afin que le Comité vous interroge plus rapidement, monsieur Fairweather, il y a une question sur laquelle vous devriez vous documenter pour demain. Où se trouvent ces lignes rapprochées et qui desservent le même territoire? Où sont les lignes faisant double emploi, de l'Atlantique au Pacifique, qu'on pourrait abandonner? Et pourquoi ne les a-t-on pas abandonnées jusqu'ici?—R. A toute séance que vous voudrez, je serai prêt à vous les indiquer sur la carte, à les discuter avec vous, de l'Est à l'Ouest, et à vous donner mes vues sur chacune.

L'hon. M. Parent:

D. Vous pourrez faire cela demain?—R. Oui, monsieur.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Pendant que vous y serez, auriez-vous la bonté de nous dire quelles sont les lignes comprises dans votre première estimation, votre conjecture, si vous voulez, de $50,000,000?—R. Oui.

D. Et celles comprises dans votre estimation de $24,000,000, et enfin, celles mentionnées dans votre évaluation de $10,000,000?—R. Oui, monsieur, je le ferai.

L'hon. M. Dandurand:

D. Pourriez-vous en même temps nous donner une idée de ce à quoi vous pensiez lorsque vous avez décidé que vous pouviez soumettre l'abandon de 1,800 milles à la Commission des chemins de fer? Je peux faire légèrement erreur dans mes calculs, mais je pense que vous avez écarté 1,200 milles et avez décidé de lui soumettre 600 milles?—R. J'aurai aussi ces renseignements, monsieur.

D. Quels sont ces 1,200 milles que vous avez écartés?—R. Je me renseignerai là-dessus, monsieur. J'aurai des renseignements complets. Je m'occuperai de tout ce qu'on m'a demandé, en partant de l'Est et en allant vers l'Ouest.

D. Et vous donnerez vos vues sur la possibilité de l'abandon de ces diverses lignes?—R. Oui, monsieur.

M. BIGGAR: Il y a un point touchant l'impression de documents sur lequel je devrais interroger le Comité. Au cours de la journée, à la demande de l'un des membres du Comité, M. Fairweather a soumis un rapport qu'il avait préparé et qu'on a déposé comme Pièce 40. Il comprend environ 15 pages dactylographiées; je ne crois pas qu'il comprenne autant de pages imprimées. Mais il est vraiment inintelligible sans les documents qui s'y rattachent comme pièces et qui comprennent environ 40 pages imprimées.

L'hon. M. DANDURAND: De quoi traitent ces pages?

M. BIGGAR: Des rapports sur l'utilisation des voies en commun, la correspondance échangée entre M. Beatty d'un côté et M. Fullerton et Hungerford, de l'autre, les mémoires préparés par le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, respectivement, sur l'utilisation des voies en commun. Je les ai parcourus et puis dire qu'ils sont très instructifs. Mais il s'agit de savoir si le Comité voudrait qu'ils lui fussent soumis. Il y a ceci en faveur de cette ligne de conduite; voici: ces arrangements relatifs à l'utilisation de voies en commun concernent de grosses sommes d'argent, plus que tout autre arrangement distinct. Il y a encore qu'il n'est jamais arrivé que des documents contemporains discutassent la question dans tous ses aspects comme dans le présent cas. Toutefois, je ne veux pas que le Comité croie que j'encombre inutilement le compte rendu imprimé.

L'hon. M. MURDOCK: Hier soir lorsque nous avons discuté cette question, ces documents, de même que le rapport, ont paru importants. Je croyais que le Comité avait compris qu'ils devaient faire partie du compte rendu.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Si j'ai bien compris, les pièces devaient être déposées et on ne devait discuter que le rapport.

M. BIGGAR: J'ignorais avant ce matin qu'il y eût des pièces.

L'hon. M. HAIG: Je crois que nous devrions tout faire imprimer.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Allons-nous tout faire imprimer?

Quelques hon. SÉNATEURS: Adopté.

Le Comité s'ajourne à 10 heures 45 demain.

DOCUMENTS A à L ANNEXÉS À LA PIÈCE N° 40 PRODUITE AU COMITÉ SPÉCIAL DU SÉNAT

DOCUMENT "A"

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

Services des Voyageurs

MONTRÉAL, P.Q., le 7 février 1933.

SERVICE DES VOYAGEURS—RAPPORT DU SOUS-COMITÉ—SERVICES DES TRAINS DE VOYAGEURS

Aux comités de coopération du Pacifique-Canadien et du National-Canadien

Relativement à vos instructions du 29 décembre 1932 et aux conférences subséquentes:

L'état ci-joint indique, à notre avis, et comme résultat d'une étude très minutieuse, la mesure dans laquelle le service des trains de voyageurs au Canada fait plus au moins double emploi aujourd'hui. Dans quelques cas, la mesure du double emploi est déterminée par la variation qui se produit dans le volume du trafic.

Si les deux réseaux étaient exploités comme une seule unité, ou si l'on trouvait une base pour diviser les recettes des postes, des messageries et des voyageurs, d'une part, et les frais d'exploitation, d'autre part, il y aurait possibilité, étant donné le trafic actuel, de réduire le parcours d'approximativement 10,000 milles-train par jour, soit 3,650,000 par année, ou un peu plus de 10 p. 100 du parcours total indiqué aux horaires, à la condition que des gares communes soient établies dans quelques-uns des plus grands centres desservis par les deux chemins de fer, comme Montréal, London, Sudbury, Winnipeg, Saskatoon, Edmonton et Vancouver.

Milles-train-voyageurs d'après les horaires

Milles de voie exploités en 1932—Pacifique-Canadien—16,892 (Inc. DAR & QC)
Milles de voie exploités en 1932—National-Canadien—22,086 (Lignes au Canada)

Trains indiqués aux horaires	Pacifique	National	Total
Milles-train à vapeur, 1932..	16,659,519	14,575,476	31,234,995
Milles-train électrique, 1932..	494,858	1,387,488	1,882,346
Total du parcours en milles d'après horaires, 1932..	17,154,377	15,962,964	33,117,341

Tous les *services parallèles* ne sont pas des *services* qui font double emploi. Lorsque le volume du trafic entre deux stations intermédiaires et qui ne se font pas concurrence, ou à une telle station, ou d'une telle station, est égal ou presque égal au volume du trafic entre les têtes de lignes concurrentes, les services parallèles ne peuvent pas être éliminés.

Exemple: Entre Montréal et Ottawa neuf trains circulent chaque jour dans les deux sens, excepté le dimanche,—desservant trois routes sur quatre routes

distinctes,—Le National-Canadien ayant supprimé le service direct par voie de Hawkesbury, plusieurs personnes pourraient croire à un double emploi considérable, alors que, en réalité, sauf les trains nos 1 et 2 du Pacifique qui circulent la nuit, la seule duplication est opérée par les trains transcontinentaux: celui du Pacifique à 7 p.m. et celui du National à 7 h. 05 p.m., de Montréal, et celui du National à 3 h. 30 p.m., et celui du Pacifique à 3 h. 45 p.m., d'Ottawa, qui ont des raccordements de nuit importants vers l'est et vers le sud. Six de ces neuf trains ne dépendent pas seulement du service intermédiaire des voyageurs et ne règlent pas leur parcours seulement sur ce service, mais font aussi le transport de la poste, des messageries, des produits de la laiterie, etc.; et une administration unique ne pourrait éliminer qu'un seul des trains qui fait double emploi en chaque sens (soit un neuvième du service.)

Les six trains locaux de chaque jour de la semaine ne peuvent pas être ralentis ou diminués sans causer de sérieuses difficultés, et sans causer du tort au trafic intermédiaire. Les horaires actuels, avec des modifications peu importantes, ont été suivis depuis plusieurs années, ce qui signifie qu'ils donnent satisfaction aux clients des stations intermédiaires.

(Signé) C.-B. FOSTER,
Gérant du Service des Voyageurs,
Compagnie du Chemin de fer du Pacifique-Canadien.

(Signé) C.-W. JOHNSTON,
Gérant du Service des Voyageurs,
Chemins de fer Nationaux du Canada.

SOUS-COMITÉ—SERVICE DES VOYAGEURS—ÉTUDE PRÉLIMINAIRE, 2 FÉVRIER 1933, DE LA SUPPRESSION POSSIBLE DE LA DUALITÉ DES SERVICES DE TRAINS VOYAGEURS AU CANADA

Services censés doubles							Economie annuelle trains-milles bruts		Remplacements estimés
Pac.-Can.	Nat.-Can.	N.-C. milles	1er janvier 1933	P.-C. milles	Nat.-Can.	Pac.-Can.	Pac.-Can.	Nat.-Can.	Exige plus d'étude.
N° 210	N° 303		Service de nuit		N° 326	N° 209			
p.m.	p.m.				a.m.	a.m.			
9.00	8.20	0	.....Montréal.....	0	7.55	8.10			
2.15	.....	.....	.....Wells-River....	172	.....	2.50	125,560		
3.30	1.455	184	...White-River Jc...	.....	1.26	1.30			
8.03	8.03	.....	.....Boston.....	.....	8.45	8.45			
a.m.	a.m.				p.m.	p.m.			
N° 358	N° 34		Service de nuit		N° 33	N° 357			
p.m.	p.m.				a.m.	a.m.			NATIONAL Montréal-Ste-Rosalie 27,156
11.30	11.45	0	.....Montréal.....	0	7.15	7.20		130,670	Lyster-Lévis 23,162
7.00	6.50	179	.....Québec.....	178	11.45	11.55			
a.m.	a.m.				p.m.	p.m.			
N° 356	N° 46		Service de jour		N° 75	N° 355			
p.m.	p.m.				p.m.	p.m.			
5.00	6.10	0	.....Montréal.....	0	7.45	9.30		123,370	
9.30	10.40	169	.....Québec.....	178	3.15	5.00			
p.m.	p.m.				p.m.	p.m.			
	N° 44				N° 43				
	a.m.				p.m.				
	*7.00	0	.....Montréal.....		*10.30			47,576	
	*9.40	76	.....Richmond.....		*8.20				
	a.m.				p.m.				
N° 33	N° 7		Service de nuit		N° 8	N° 34			
p.m.	p.m.				a.m.	a.m.			
11.35	11.30	0	.....Ottawa.....	0	7.30	7.45		180,310	
7.20	7.26	247	.....Toronto.....	263	11.30	11.35			
a.m.	a.m.				p.m.	p.m.			
N° 19	N° 35		Service de jour		N° 36	N° 38			
p.m.	p.m.				p.m.	p.m.			
4.00	1.00	0	.....Ottawa.....	0	7.55	9.00		159,562	NATIONAL
9.45	8.00	247	.....Toronto.....	263	1.00	3.30		323 jours	Services mixtes, trafic marchandises actuel, Ottawa-Napanee.
p.m.	p.m.				p.m.	p.m.			
	N° 696		Raccordement Toronto-Ottawa		N° 697				
	p.m.				p.m.				
	*4.40	0	.....Napanee.....		*4.05			16,276	
	*5.20	26	.....Kingston.....		*3.25				
	p.m.				p.m.				
N° 609	N° 53		—		N° 64	N° 650			NATIONAL
*12.15	*1.10	0	.....Orillia.....	0	*12.50	*		4,620	Service de 10 semaines en en été seulement.
*2.10	*2.00	33	.....Midland.....	31	*12.00	*12.10			
p.m.	p.m.				p.m.	p.m.			
N° 557	N° 687		—		N° 688	N° 556			
p.m.	p.m.				a.m.	a.m.			
3.50	5.00	0	.....Ottawa.....	0	10.55	11.25		66,356	
7.15	8.30	106	.....Pembroke....	109	7·15	8.05			
p.m.	p.m.				a.m.	a.m.			
Montréal-Vaudreuil (abonnés)								148,200	
A reporter.....					.....	.....	125,560	876,940	Nat. 50,318

* Tous les jours, dimanche excepté.

PIÈCE "A"

ÉTUDE PRÉLIMINAIRE—2 FÉVRIER 1933

Services censés à double emploi							Economie annelle milles-trains bruts		Remplacements estimés
Pac.-Can.	Nat.-Can.	N.-C. milles	1er janvier 1933	P.-C. milles	Nat.-Can.	Pac.-Can.	Pac.-Can.	Nat.-Can.	Exige plus d'étude.
			Report.....	.....	.....	.....	125,560	876,940	Nat. 50,318
N° 19	N° 15				N° 14	N° 20			
p.m.	p.m.				p.m.	p.m.			PACIFIQUE
3.30	4.00	0	.....Montréal.....	0	4.30	4.25	415,370		Raccordements d'Ottawa
3.30	—	—	.....Détroit.....	569	–	2.15			par Brockville et NAT.
8.15	8.30	839	.....Chicago.....		6.25	6.00			
a.m.	alm.				p.m.	p.m.			
N° 37	N° 5				N° 6	N° 38			
a.m.	a.m.				p.m.	p.m.			PACIFIQUE
8.00	9.30	0	.....Montréal.....	0	10.00	9.45	415,370		Raccordements d'Ottawa
11.05	12.15	—	.....Détroit.....	659	7.30	8.30			via Brockville et NAT.
7.20	7.00	849	.....Chicago.....		11.00	11.59			
a.m.	a.m.				p.m.	p.m.			
N° 21	N° 17		Service de jour		N° 20	N° 22			
a.m.	a.m.				p.m.	p.m.			PAC. remplace N° 629
8.15	8.30	0	.....Toronto.....	0	10.30	10.30	167,170		Toronto-London
2.30	3.30	—	.....Détroit.....	229	4.00	4.40			35,995
8.30	8.25	517	.....Chicago.....		9.05	9.05			PAC. remplace 642-643
p.m.	p.m.				a.m.	a.m.			Toronto-Galt
									35,682
N° 635	N° 9		Service de nuit		N° 10	N° 20	PAC.		
p.m.	p.m.				a.m.	a.m.	N° 635 Une dir. 313 jours		
11.30	11.45	0	.....Toronto.....	0	8.30	8.30			
7.15	7.40	231	.....Détroit.....	229	11.59	2.15			
a.m.	a.m.				p.m.	p.m.	71,677		
N° 1	N° 5				N° 6	N° 2			NATIONAL
p.m.	p.m.				a.m.	a.m.			Wagon-moteur Brandon-
9.00	9.00	0	.....Winnipeg.....	0	8.00	9.30		259,880	Regina 3 jours par se-
7.20	8.55	356	.....Regina.....	357	6.40	9.00			maine 68,952
a.m.	a.m.				p.m.	p.m.			
N° 303	N° 7				N° 8	N° 304	Réduit de 7 à 3 jours par semaine	Réduit de 7 à 3 jours par semaine	
p.m.	p.m.				a.m.	a.m.			
11.55	11.55	0	.....Regina.....	0	6.20	6.20			
6.25	6.40	160	.....Saskatoon.....	181	11.57	11.55			
9.00	12.15	249	.....Prince-Albert...	219	5.00	9.00			
a.m.	p.m.				p.m.	p.m.	122,720	66,560	
N° 51	N° 3				N° 4	N° 52	Winnipeg-Yorkton 29,016		
p.m.	p.m.				p.m.	a.m.			PACIFIQUE
11.00	6.30	0	.....Winnipeg.....	0	10.00	7.25	1 jr. par sem.	48,880 1 jr. par sem.	Yorkton-Lanigan 6 jours par semaine
3.55	8.50	470	.....Saskatoon.....	480	5.50	12.25			78,876
p.m.	a.m.				p.m.	p.m.	Yorkton-Sask. 146,730 7 jrs. par sem.		
									PACIFIQUE
4.35	9.25	0	.....Saskatoon.....	0	5.30	12.00	268,640	207,206	Saskatoon-Edmonton
7.10	8.40	313	.....Edmonton.....	368	7.00	10.50	7 jrs par sem.	6 jrs par sem.	3 jours par semaine 114,816
a.m.	p.m.				a.m.	p.m.			
N° 308	N° 70				N° 69	N° 307			
p.m.	a.m.				p.m.	p.m.			
4.20	10.30	0	.....Regina.....	0	6.30	12.10		43,680	
8.25	1.55	84	.....Weyburn.....	126	3.00	8.15			
p.m.	p.m.				p.m.	a.m.			
			A reporter.....	.....	.....	.....	1,762,253	1,503,146	N.-C. 119,270 P.-C.265,369

ÉTUDE PRÉLIMINAIRE—2 FÉVRIER 1933

PROPOSITION DU NATIONAL—N° 1

Services censés à double emploi							Economie annuelle de milles-trains bruts		Remplacements estimés
Pac.-Can.	Nat.-Can.	N.-C. milles	1er janvier 1933	P.-C. milles	Nat.-Can.	Pac.-Czn.	Pac.-Can.	Nat.-Can.	Exige plus d'étude.
			Report				1,762,253	1,503,146	Nat. 119,270 Pac. 265,369
N° 5-3	N° 1				N° 2	N° 4-6			
p.m.	p.m.				a.m.	a.m.			
7.00	7.00	0	Montréal	0	11.45	11.45	791,320	226,300	Supprimez Pac. 5-3 et 4-6 Route Nat. 1 et 2 Ottawa-Sudbury par Pacifique.
8.45 a.m.	8.45 a.m.	1,357	Winnipeg	1,412	6.30 p.m.	6.30 p.m.			
N° 27	N° 3				N° 4	N° 28			
p.m.	p.m.				a.m.	a.m.			
11.00	10.40		Toronto		7.20	8.10			Pac. 27 et 28 Toronto-Sudbury remplacez par Nat. 3 et 4.
6.50			Sudbury	260		10.40		189,800	
	6.40	276	Capréol		10.20				
a.m.	a.m.				p.m.	p.m.			
Proposition du National-Canadien—N° 1							2,553,573	1,929,246	Nat. 119,270 Pac. 265,369

PROPOSITION DU NATIONAL—N° 2

			Report				1,762,253	1,503,146	Nat. 119,270 Pac. 265,369
N° 27	N° 3				N° 4	N° 28			
p.m.	p.m.				a.m.	a.m.			
11.00	10.40	0	Toronto	0	7.20	8.10			Supprimez Pac. 27 et 28 Toronto-Sudbury Remplacez par Nat. 3 et 4
6.50			Sudbury	260		10.40		189,300	
	6.40	276	Capréol		10.20				
	8.45	1,207	Winnipeg	6.30					
a.m.	a.m.				p.m.	p.m.			
N° 5	N° 1				N° 2	N° 6			
p.m.	p.m.				a.m.	a.m.			
7.00	7.05	0	Montréal	0	11.40	11.45	81,030	226,300	Supprimez Pac. 5 et 6 Montreal-Sudbury Remplacez par Nat. 1 et 2 Ottawa-Sudbury
6.00 a.m.	6.35 a.m.	426	Sudbury	439	10.55 p.m.	11.45 p.m.			
Proposition du National-Canadien N° 2							1,843,283	1,919,246	Nat. 119,270 Pac. 265,369

PROPOSITION DU PACIFIQUE

			Report				1,762,253	1,503,146	Nat. 119,270 Pac. 265,369
N° 3	N° 3				N° 4	N° 4			
p.m.	p.m.				a.m.	a.m.			
10.40	10.40	0	Toronto	0	7.20	7.15			National
8.45 a.m.	8.45 a.m.	1,207	Winnipeg	1,232	6.30 p.m.	6.30 p.m.		881,110	Capreol-Winnipeg 3 jours par semaine
N° 5	N° 1				N° 2	N° 6			
p.m.	p.m.				a.m.	a.m.			
7.00	7.05	0	Montréal	0	11.40	11.45			290,472
6.00			Sudbury	439		11.45		310,980	
	6.50	426	Capréol		10.55				
a.m.	a.m.				p.m.	p.m.			
Proposition du Pacifique-Canadien							1,762,253	2,695,236	Nat. 409,742 Pac. 265,369

SOMMAIRE

—	Elimination des milles-trains à double emploi		Estimation des milles-trains remplacés		Déductions estimées des milles-trains—voyageurs censés à double emploi		
	Pacifique	National	Pacifique	National	Pacifique	National	Total
Proposition du National N° 1	2,553,573	1,919,246	265,369	119,270	2,288,204	1,799,976	4,088,180
" " " N° 2	1,843,283	1,919,246	265,369	119,270	1,577,914	1,799,976	3,377,890
Proposition du Pacifique	1,762,253	2,695,236	265,369	409,742	1,496,884	2,285,494	3,782,378

ÉTUDE PRÉLIMINAIRE—2 FÉVRIER 1933

MONTRÉAL ET TORONTO-WINNIPEG

A.—Les hauts fonctionnaires du trafic-voyageurs du National proposent ce qui suit:

(1) (*a*) Si le volume du trafic en provenance de l'Est sur le Pacifique n° 3 et le National n° 1 et de Winnipeg vers l'Est sur le National n° 2 et le Pacifique n° 4 peut être mis en mouvement sur un seul train, la proposition du National n° 1 devrait prévaloir.

(*b*) Si le volume entre Sudbury et Winnipeg exige le maintien des deux services, on devrait donner suite à la proposition du National n° 2.

(2) Dans le moment le trafic actuel d'expédition de poisson par messageries exige la deuxième section du National n° 4 deux fois par semaine.

(3) A moins d'arrangements par les lignes canadiennes à une date rapprochée:

Le train laissera Winnipeg au plus tôt à 5 h. 45 p.m. H.C., et Arrivera à Montréal au plus tard à 8 h. 45 a.m. H.E.

Pour raccordement avec C.V. n° 332 pour Boston et New-York afin d'assurer une livraison de nuit en ces endroits.

Un trafic très profitable sera perdu pour les lignes via Chicago, savoir, G.N., C.B. & Q. and Penna.

Le National-Canadien désire conserver ce trafic de long parcours via Montréal et sa filiale le V.C. à destination de Windsor, Vt.

(4) Le National n° 4 ou le Pacifique n° 4 ne peut pas manutentionner tout le trafic émanant de Winnipeg sur un seul train sans deuxièmes sections presque tous les jours à destination de Sudbury.

(5) Comme la ligne du National, Capréol-Winnipeg, exige un service au moins trois jours par semaine, le National 1 et 2 et le Pacifique 3 et 4 devraient être maintenus.

(6) Pour protéger le trafic profitable du poisson par messageries originant à Prince-Albert, Winnipeg et autres points vers l'est, le National devrait maintenir les services actuels entre Winnipeg et Sudbury.

B.—Les hauts fonctionnaires du trafic-voyageurs du Pacifique proposent ce qui suit:

(7) Le trafic-voyageurs, Montréal et Toronto-Winnipeg, utilisant maintenant le National n°s 1 et 2, 3 et 4, et le Pacifique n°s 3 et 4, 5 et 6, peut être accommodé sur un seul train.

(8) Le trafic-voyageurs Montréal et Toronto-Winnipeg passera par le Pacifique afin de maintenir le service de nuit dans les deux directions Port-Arthur-Fort-William-Winnipeg.

(9) Le Pacifique n° 4 pourra partir de Winnipeg à 5 h. 45 p.m.—45 minutes plus tôt que présentement et atteindre Sudbury 45 minutes plus vite, arrivant à 10 h. 45 p.m.—même horaire que pour Ottawa, dû à 6 h. 43 a.m.—départ 7 h. a.m. et arrivée à Montréal à 9 h. 45 p.m.,—et placer le wagon-messageries pour poisson sur le n° 212 pour Boston à 9 h. 30 a.m. et sur le D. & H. à 10 h. a.m. pour New-York.

(Signé) C. W. JOHNSTON,
Gérant général trafic-voyageurs, Chemins de fer Nationaux du Canada.

(Signé) C. B. FOSTER,
Gérant trafic-voyageurs, Chemin de fer du Pacifique-Canadien.

DOCUMENT "B"

COMITÉ COOPÉRATIF MIXTE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER NATIONAL-CANADIEN ET DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

Rapport n° 4

Au président suppléant,
Chemin de fer National-Canadien,
Au chairman et président,
Chemin de fer Pacifique-Canadien.

MESSIEURS,

Répartition de l'exécutif n° 1

Mise en commun limitée des trains-voyageurs

Services de nuit et de jour Ottawa-Toronto

Service de l'après-midi Montréal-Toronto

Proposition.—Que des services en commun soient établis pour tout le trafic de voyageurs et bagages Ottawa-Toronto et pour le trafic de voyageurs et bagages du rapide de l'après-midi Montréal-Toronto, au plus tard le 1er mai en anticipation de l'établissement d'une mise en commun d'un caractère plus général. Lesdits services seront désignés et annoncés sous le nom de "Trains en commun".

Méthode.—Le Pacifique-Canadien mettra en service par Peterboro des trains de nuit entre Ottawa et Toronto pour la manutention du trafic de messageries, voyageurs et bagages des deux compagnies et le trafic postal du Pacifique-Canadien.

Le National-Canadien maintiendra le service à destination ou en partance de la gare Windsor, par Dorval et sa ligne, les rapides de l'après-midi entre Montréal et Toronto, pour la manutention du trafic de messageries, voyageurs et bagages des deux compagnies, y compris le trafic direct des deux compagnies aux endroits sur les lignes de leurs services respectifs de Chicago.

Le National-Canadien supprimera ses trains de jour et de nuit entre Toronto et Ottawa.

Le Pacifique-Canadien supprimera ses trains de six heures et quinze minutes entre Montréal et Toronto et les raccordements d'Ottawa avec lesdits trains mais il maintiendra son raccordement d'Ottawa avec ses trains du matin de Montréal et Toronto et établira des raccordements avec Ottawa, par Brockville, avec les rapides de l'après-midi mis en commun dont le mouvement se fait par le National-Canadien.

Les trains en commun seront sous la direction des employés de la compagnie sur les lignes de laquelle les trains circulent.

Frais d'établissement.—Estimés à $85,000 pour établir les voies de jonction et le système de signaux de protection nécessaire entre les voies du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, près de Dorval.

Economie estimée.—356,148 milles-train sur le National-Canadien et 231,410 milles-train sur le Pacifique-Canadien, ce qui représente à $1 du mille, environ $587,558 par année.

Nombre d'employés libérés.—Entre 75 et 85 employés sur les trains et un nombre indéterminé d'autres employés.

Action proposée.—Que les compagnies en viennent à une entente en vue de mettre le service proposé en vigueur aussitôt que possible. La section du Pacifique-Canadien recommande d'installer immédiatement les voies de jonction à Dorval, mais que si les services modifiés peuvent être mis en vigueur avant le

parachèvement des travaux d'installation des voies de jonction à Dorval, des rapides circuleront temporairement à destination et en partance de la gare Bonaventure. La section du National-Canadien ne propose pas d'installer des voies de jonction à Dorval avant qu'une entente ait été effectuée en principe sur la mise en commun de tout le trafic Montréal-Toronto. Les deux sections recommandent que l'entente devra contenir les dispositions suivantes:

1. Les recettes des services des postes et des messageries ne seront pas mises en commun.

Le nombre de milles couverts par les wagons des postes et des messageries mis en mouvement par une compagnie au bénéfice de l'autre devra être égalisé. Tout excédent devra être calculé en prenant pour base les débours effectivement constatés et déterminés mutuellement d'après les dossiers des compagnies et crédités au chemin de fer exécutant l'excédent de service.

2. Les recettes mises en commun seront divisées également entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien.

Seront comprises dans les recettes mises en commun toutes les recettes du service des voyageurs et bagages émanant du trafic direct entre Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto obtenu sur les trains en commun; 80 p. 100 des recettes du trafic-voyageurs et des bagages provenant du trafic intermédiaire manutentionné sur les trains en commun; et 20 p. 100 des recettes du trafic-voyageurs et des bagages provenant du trafic direct Ottawa-Toronto manutentionné par le Pacifique-Canadien au moyen de ses trains de jour du matin Montréal-Toronto (dont les frais seront entièrement à la charge du Pacifique-Canadien et effectué par des trains exclusifs).

3. La division des services et des frais devra se faire d'après la base suivante:

(*a*) Frais des services de trains:

Les mille-trains et les mille-wagons (des classes appropriées) des services du Pacifique-Canadien Ottawa-Toronto et Ottawa-Brockville, et du service du National-Canadien Montréal-Toronto devront être égalisés. Tout solde de mille-trains ou de mille-wagons seront calculés sur la base des débours effectifs et crédités au chemin de fer exécutant l'excédent de service.

(*b*) Frais des têtes de lignes:

Les voitures et locomotives des trains en commun à Ottawa (y compris le parc à wagons) et à Toronto seront fournies également pour les compagnies.

Les frais du parc à wagons de Toronto et les têtes de lignes de locomotives et les frais d'aiguillage seront égalisés. Tout excédent de service sera compté sur la base des débours effectifs et crédité au chemin de fer responsable de cet excédent.

Les frais de têtes de lignes de locomotives à Ottawa et à Montréal et du parc à wagons à Montréal et les frais d'aiguillage seront calculés d'après la base des usagers (sans allocation pour l'entretien de la voie ou pour l'utilisation des facilités en attendant les négociations relativement aux principes gouvernant la mise en commun générale proposée), et crédités au chemin de fer effectuant le service en question.

(*c*) Les recettes et les dépenses intérieures relatives à l'exploitation des wagons-dortoirs, des wagons-salons et des wagons-restaurants iront au compte du chemin de fer rendant le service.

(*d*) Les unités de service rendu en faisant circuler des trains complémentaires pour la manutention du trafic en commun seront créditées au chemin de fer exécutant le service.

(*e*) La méthode d'arriver au règlement final du solde net des frais sous les paragraphes (*a*) et (*b*) sera déterminée plus tard.

4. Chaque compagnie payera une proportion égale des frais d'établissement pour faire le raccordement à Dorval.

5. Les termes devant gouverner le règlement des réclamations pour pertes, avaries et blessures, de toute nature que ce soit, seront laissés à la décision de la division du contentieux des deux compagnies.

6. La durée de l'accord sera, en attendant l'établissement d'une mise en commun générale, ou en l'absence d'une mise en commun de ce genre, d'au moins une année.

7. Instruction sera donnée aux fonctionnaires chargés de l'exploitation, du trafic, de la comptabilité et des questions de droit d'observer et de compléter la base de l'entente et d'accepter les horaires, les arrangements relatifs à la publicité et aux plans relatifs au raccordement près de Dorval et à tous les autres détails.

(Signé) S. W. FAIRWEATHER,
Président,
Section du National-Canadien.

(Signé) G. HODGE,
Président,
Section du Pacifique-Canadien

MONTRÉAL, 7 mars 1933.

DOCUMENT "C"

MONTRÉAL, 11 septembre 1933.

M. E. W. BEATTY, K.C.,
Président du conseil et de la compagnie,
Chemin de fer Pacifique-Canadien,
Montréal, P.Q.

Cher Monsieur BEATTY.—Référant au rapport n° 10 du comité mixte de coopération relativement à l'extension de la mise en commun des trains de voyageurs et aux diverses discussions que nous avons eues à ce sujet, le Comité semble être complètement d'accord sur la nécessité de changements dans les services de transport du grain afin d'assurer l'extension de la mise en commun des trains de voyageurs entre Québec et Montréal, Boston et Montréal, Montréal et Toronto et Toronto-Sarnia-Windsor. Le Comité n'est pas d'accord au sujet de la division des trains entre la gare Windsor et la gare Bonaventure à Montréal et il est encore à étudier, si je ne me trompe, la situation concernant les services de trains transcontinentaux.

En somme, pour ce qui regarde la situation du terminus de Montréal, la section du Pacifique-Canadien du comité prétend que tous les trains en commun et tous les trains importants non en communs du National-Canadien devraient utiliser la gare Windsor, soit un total de 16 trains pour le National-Canadien et les trains en commun dans chaque direction utilisant chaque jour la gare Windsor, tandis qu'il n'y aurait pas de trains importants, en commun ou non, du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien, utilisant la gare Bonaventure. D'un autre côté, la section du National-Canadien du comité est d'avis que, compte tenu de toutes les circonstances, les trains en commun devraient être divisés entre les deux gares et exprime l'avis que le train de nuit Boston-Montréal, Montréal-Toronto (de l'avant-midi) et un train de nuit Montréal-Toronto devraient continuer à utiliser la gare Bonaventure, soit un total de quatre trains en commun dans chaque direction par jour, tandis que les trains rapides de l'après-midi Québec-Montréal et Montréal-

Toronto passant par la voie du N.-C. à l'ouest de Dorval et un train de nuit Montréal-Toronto, soit un total de 5 trains en commun dans chaque direction par jour, devraient utiliser la gare Windsor. De plus, les trains suburbains en commun Montréal-Vaudreuil iraient à la gare Windsor.

Je crois que c'est un fait admis, après enquête, que si l'on tient compte des voies d'accès et des diverses facilités nécessaires, ni l'une ni l'autre de ces deux gares, Windsor ou Bonaventure, ne peut accommoder tous les trains des deux compagnies. Par conséquent, les services doivent être évidemment divisés entre les deux gares. Si l'on en vient à la répartition des trains il n'est pas possible, ayant en vue la commodité du public et la nécessité d'user d'économie, de faire entrer tous les trains importants du National-Canadien à la gare Windsor. Cela est surtout vrai pour ce qui concerne les services des provinces Maritimes. On n'y gagnerait absolument rien d'important. Le public en serait incommodé et ce plan entraînerait des dépenses pour un service complémentaire de trains qui autrement ne serait pas nécessaire.

Nos gens ont étudié à fond les questions relatives à la commodité du public et au transfert des bagages, des dépêches postales et des messageries entre les deux gares. Cette étude fait voir qu'eu égard à la nécessité de continuer à maintenir les services des provinces Maritimes du National-Canadien à la gare Bonaventure, il y aurait beaucoup moins de dérangements et d'inconvénients sous un régime qui permettrait de diviser les trains en commun entre les deux gares au lieu de concentrer tous ces trains dans une seule gare. Nous sommes donc d'avis que l'arrangement de diviser les trains entre les deux gares fait éviter bien des complications et donne lieu à moins d'embarras au trafic à destination ou en provenance des régions mises en commun et des régions au delà, sans parler de la question de prestige et de la réaction publique.

Le comité a envisagé la question de savoir ce qui pourrait être accompli relativement à notre service transcontinental à l'ouest de Montréal et la question a été étudiée à fond. Il y a quelque temps votre section du comité présenta une proposition qui a été approfondie avec soin. Mais son adoption déterminerait de graves complications à Winnipeg de même que relativement au trafic provenant d'au delà de cette ville. Le Comité maintenant a le choix entre deux suggestions, l'une qui comporte un service de trains consolidés de Toronto et Montréal jusqu'à la région de Sudbury pour changer de wagons à un endroit convenable et de là continuer sur leurs propres lignes, et l'autre qui veut faire prolonger les horaires de Toronto, Montréal et Winnipeg suffisamment pour permettre à votre compagnie de retirer l'un de ses deux trains pour une partie considérable de la route. Comme vous en avez été oralement averti, cette compagnie est disposée à accepter l'une ou l'autre de ces propositions.

Le trafic-voyageurs a maintenant dépassé sa période maximum de l'année, et nous pouvons normalement attendre une diminution de ce côté jusqu'à la prochaine saison. Comme l'économie à effectuer par suite de la mise en commun est importante, raisonnablement censée varier entre $1,300,000 et $1,400,000 par année, dépendant de la manière de procéder avec certains détails, il est manifestement désirable que des mesures ayant pour but d'étendre l'accord actuel touchant la mise en commun soient prises aussitôt que possible. En songeant à la pressante nécessité d'économiser, ne pourrions-nous pas nous entendre pour assurer l'extension compréhensive du régime de mise en commun en adoptant l'une ou l'autre proposition relative au trafic transcontinental qui n'implique pas de difficultés aux têtes de lignes; diviser les trains en commun entre les deux gares à Montréal et remettre à plus tard l'étude de la question de nouveaux travaux de tête de ligne.

Bien à vous,

(Signé) S. J. HUNGERFORD,

Président suppléant.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

SUR LE TRAIN, Subdivision de Maple-Creek

Le 18 septembre 1933.

Cher Monsieur HUNGERFORD.—J'ai reçu votre lettre du 11 courant relativement au rapport n° 10 du comité mixte de coopération, du 11 août, au sujet de l'utilisation des facilités de têtes de lignes à Montréal par les deux compagnies.

Le projet des changements possibles dans les services de trains pour assurer l'établissement général d'une exploitation en commun au sujet duquel le Comité, dites-vous, "semble parfaitement d'accord", a été élaboré en étudiant la question de l'élimination et de l'exploitation des divers services et ne visait que les horaires de trains seulement. Il était bien compris que la question des têtes de lignes pour les trains de voyageurs et les autres facteurs importants devraient nécessairement faire plus tard la base d'un accord. Au nombre de ces facteurs l'utilisation des têtes de lignes de Montréal par les différents services constitue peut-être le problème le plus important si l'on se place surtout au point de vue du meilleur service à donner au public.

Pour éviter au public des transferts et des inconvénients nous estimons que les services suivants au moins des deux compagnies devraient être maintenus sur la base d'une seule gare en commun; les services des provinces Maritime, les services Boston-New-York, les services d'Ottawa, les services de Québec, les services de Toronto et les services du Transcontinental.

Nous sommes convaincus qu'il serait raisonnable et facile de concentrer tous ces services à la gare Windsor et l'idée n'est jamais venue à qui que ce soit de les diriger sur la gare Bonaventure.

Le deuxième paragraphe de votre lettre explique en partie la différence d'opinion qui est conjointement exposée dans le rapport n° 10. La position est clairement posée par le comité mixte de coopération et les vues de la section du Pacifique-Canadien du Comité n'ont pas changé.

Le troisième paragraphe de votre lettre contient une déclaration qui pourrait nous induire en erreur sur les faits. Il est admis que les facilités existantes ou à la gare Bonaventure ou à la gare Windsor ne sont pas suffisantes pour l'accommodation de tous les trains des deux compagnies. Cependant, un sous-comité du comité mixte de coopération étudia la situation en vue de découvrir dans quelle mesure les divers services des deux chemins de fer pourraient être accommodés à une seule gare commune et fit rapport en partie ainsi qu'il suit:

> "Les facilités actuelles du Pacifique-Canadien, de Montréal-Ouest à la gare Windsor, sont suffisantes pour pouvoir, sans nouvelles dépenses d'établissement, recevoir tous les trains en commun proposés à date en prenant présentement pour base le trafic de la gare Bonaventure et de la gare Windsor, ainsi que tous les autres trains exclusifs du Pacifique-Canadien et les trains des lignes louées en prenant présentement pour base le trafic de la gare Windsor.

Le rapport fait aussi voir que les facilités de la gare Windsor pourraient être aménagées de façon à pouvoir accommoder le trafic maximum que les deux chemins de fer, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, ont connu dans le passé ainsi que celui de toutes les lignes louées en prenant pour base le trafic de la gare Bonaventure et celui de la gare Windsor à peu de frais si on compare le coût avec celui de toute autre méthode pour assurer des facilités communes de têtes de lignes au trafic-voyageurs.

Il y aurait à considérer la commodité du public dans le volume de transferts des voyageurs et des bagages entre les gares; l'importance de ces transferts dépendrait du nombre de trains supprimés, du nombre de trains mis en commun, des horaires des autres trains et des stations utilisées par les trains en commun.

Il est certainement évident qu'il y aurait un plus grand nombre de transferts si vous utilisiez deux gares pour le trafic direct, comme vous vous proposez de le faire, qu'avec une seule gare comme le propose la section du Pacifique-Canadien du Comité mixte de coopération. De fait, avec une seule gare pour le trafic direct il n'y aurait plus de transferts de station à station entre ces trains. Avec une seule gare il n'y aurait pas de dérangement occasionné par les transferts au trafic des zones mises en commun ou au trafic extra-zonier.

Pour ce qui concerne la question de prestige, l'usage d'une gare commune par les deux compagnies laisserait la réputation de l'une et l'autre intacte. Ce service amélioré pour l'avantage du public par l'utilisation de la gare Bonaventure et de la gare Windsor, sous le régime d'exploitation en commun des deux chemins de fer, ne produirait pas de réaction défavorable mais augmenterait plutôt le prestige des deux compagnies et donnerait à penser que les chemins de fer coopèrent réellement selon l'esprit de la récente législation dans l'utilisation commune de leurs facilités pour l'avantage du public voyageur.

Une étude des propositions relatives à la mise en commun des trains transcontinentaux à l'est de Winnipeg fera voir, j'en suis sûr, qu'il n'y a pas de difficultés insurmontables dans le projet en question. Nous sommes convaincus que pour exécuter d'une manière satisfaisante la mise en commun des services transcontinentaux mentionnés, pour mieux servir le trafic direct des deux compagnies et pour protéger le trafic extra-zonier à Winnipeg, tout aussi bien qu'à Montréal, nous devrions utiliser une gare commune pour tous les trains directs importants à chaque endroit.

Bien que nous soyons d'accord sur la désirabilité d'étendre les arrangements de mise en commun des services de voyageurs pour des motifs d'économie, votre proposition de procéder immédiatement à une extension générale des arrangements de mise en commun,—y compris certains services transcontinentaux "qui ne comportent pas de difficultés aux têtes de lignes",—ne semblent pas concorder avec les vues exprimées dans le rapport nº 10 par nos deux sections du comité mixte de coopération à l'effet qu'il ne sera pas procédé à d'autres mesures de mise en commun avant que la question de l'utilisation des têtes de lignes de Montréal ne soit réglée.

Tout le problème avec tous ses détails, comme il a été présenté à notre comité mixte de coopération, est exposé dans le mémoire ci-joint sous le titre " Aménagements des têtes de lignes de Montréal à la lumière d'une exploitation en commun des trains de voyageurs", en date du 24 août 1933. Au moyen de citations exactes ce mémoire expose la position du National-Canadien et donne par paragraphes les commentaires du Pacifique-Canadien. J'attirerais particulièrement votre attention sur le sommaire, page 9, et émettrais l'avis que ce sommaire servît de base à la discussion, espérant en arriver à une entente à une prochaine réunion du comité mixte de coopération. J'espère que vous conviendrez avec moi qu'il est dans les meilleurs intérêts des deux chemins de fer de voir à ce que nos services en commun obtiennent le meilleur accueil possible auprès du public pour des motifs de plus grande commodité, d'accessibilité plus facile et de meilleur service; que nous devrions faire l'impossible pour prévenir les critiques de toutes sortes; que les arrangements relatifs à la mise en commun, y compris l'utilisation en commun des deux gares Bonaventure et Windsor, telle que proposée, partagera également le fardeau et les avantages entre nous, assurera des raccordements rapides et sûrs pour le trafic direct sans nuire ou aider à l'une ou l'autre des deux compagnies, produira la plus grande somme d'économie et conservera et développera le trafic canadien d'outre-mer surtout par la route du Saint-Laurent, pour la plus grande commodité des voyageurs et au bénéfice général du Dominion du Canada.

En examinant cette question je me suis demandé pourquoi il devrait y avoir une si forte différence d'opinion entre les hauts fonctionnaires de nos compagnies respectives, et j'en suis venu à la conclusion que cette différence est fondamentale et que nous n'avons pas une manière commune d'apprécier ce que le problème

implique. Evidemment, le facteur le plus important est le besoin de faire des économies; deuxièmement, le besoin de répondre aux demandes du public pour plus de commodité; et troisièmement, le besoin d'améliorer le service en tant que cela soit compatible avec la première considération.

En plus d'une occasion, il a été suggéré que le prestige des deux compagnies, et surtout de la vôtre parce qu'elle est la propriété du public, exige une série d'arrangements équitables et aussi parce que le gouvernement et le Parlement pourraient croire qu'une compagnie privée peut obtenir certains avantages au détriment de votre compagnie. Cela m'a toute l'apparence d'une attitude hostile au lieu d'un esprit de coopération ou un manque d'appréciation de l'urgence des économies à faire. Je crois avoir raison de dire que si un train en commun partait de la gare Windsor pour Toronto et voyageait à partir de Dorval par les lignes du National, il ne saurait y avoir de perte de prestige vu que la gare Windsor ne serait qu'un instrument permettant aux deux compagnies de donner au public voyageur un service meilleur et plus économique et la réputation de l'une ou l'autre compagnie n'aurait pas à en souffrir.

Je ne puis concevoir que le prestige du Pacifique-Canadien ait eu à souffrir du fait que nous avons utilisé votre gare à Ottawa, ou, anciennement, de notre usage de vos facilités à Toronto. Je ne crois pas que nous puissions surestimer la sincérité de l'opinion publique en ce qui concerne les services et les facilités en commun.

C'est ma conviction que la mise en commun de ces services élimine toute suggestion que l'un d'entre nous obtient un avantage au détriment de l'autre, si les conditions imposées sont justes. Il n'a pas été fait de suggestion relativement à un meilleur usage de la gare Windsor qui aurait une fâcheuse répercussion sur la position de votre compagnie ou qui aurait d'autre effet que celui de profiter de meilleures facilités de têtes de ligne qui existent à la gare Bonaventure et qui en raison de sa situation ajouterait grandement à la commodité du public voyageur.

J'ignore si nous pouvons faire des progrès en convoquant une autre réunion du comité mixte de coopération ou si nous devons attendre la constitution du Conseil de régie. Vous êtes mieux en état de juger de l'opportunité de toute décision que nous devrions prendre à ce sujet et je suis bien prêt à me laisser guider par votre jugement en la matière. Cependant, je serai en mesure d'assister à toute séance après le 9 prochain et serai heureux de le faire.

Si, dans l'intervalle, une discussion entre vos fonctionnaires et les nôtres, et à laquelle nous serions tous deux présents pourrait être avantageuse, je serais heureux de m'y préparer car nous nous efforçons, je crois, d'accomplir une chose impossible en même temps qu'inutile en voulant équilibrer les usages de deux têtes de lignes séparées à Montréal pour des services en commun quant une seule suffirait.

Je regrette réellement de vous ennuyer avec une lettre aussi longue, mais mon absence m'a empêché de discuter la question avec vous personnellement, ce que naturellement j'eusse de beaucoup préféré.

Bien à vous,

(Signé) E. W. BEATTY.

M. S. J. HUNGERFORD,
Président suppléant,
Chemins de fer Nationaux du Canada,
Montréal, P.Q.

AMÉNAGEMENT DES TÊTES DE LIGNES DE MONTRÉAL À LA LUMIÈRE D'UNE EXPLOITATION EN COMMUN DES TRAINS DE VOYAGEURS

Exposé du National-Canadien

Le comité mixte de coopération a fait rapport d'un désaccord au sujet du traitement des facilités existant aux têtes de lignes de Montréal en vue de l'extension du régime de la mise en commun des trains de voyageurs faisant double emploi dans l'est du Canada. Citons les extraits suivants du rapport de dissidence:

> La section du Pacifique-Canadien estime que pour les fins d'une commodité maximum pour le public voyageur et pour les fins d'une économie maximum et de l'usage le plus efficace des facilités, tous les trains principaux des deux compagnies,—mis en commun ou non,—devraient utiliser la gare Windsor. Cela devrait comprendre les services des provinces Maritimes, les services de Québec, les services Boston-New-York, les services de Toronto, les services d'Ottawa et le Transcontinental.
>
> La section du National-Canadien estime que la solution la plus pratique du problème des têtes de lignes serait une répartition des trains en commun entre les deux gares et à cette fin propose ce qui suit:
>
> (*a*) Tous les trains en commun Montréal-Québec entreront aux gares Place Viger et Windsor.
> (*b*) Les rapides en commun de l'après-midi Montréal-Toronto, dans les deux directions, utiliseront la gare Windsor.
> (*c*) Les trains de nuit en commun, du National et du Pacifique, entreront aux gares Bonaventure et Windsor comme présentement.
> (*d*) Les trains en commun du matin Montréal-Toronto entreront à la gare Bonaventure.
> (*e*) Le service des abonnés Montréal-Vaudreuil utilisera la gare Windsor.
> (*f*) Les trains du Transcontinental,—dans le cas d'un train en commun utilisera la gare Windsor dans les deux directions; dans le cas de deux trains, un utilisera la gare Windsor et l'autre la gare Bonaventure.
> (*g*) Les services en commun Montréal-Boston utiliseront la gare Bonaventure.
> (*h*) Tous les trains non en commun, y compris les services des provinces Maritimes, demeureront tels que présentement.

Commentaires du Pacifique-Canadien

Cet extrait ci-dessus est tiré du Rapport n° 10 du comité mixte de coopération adressé au Comité exécutif mixte. Sans presque les moindres frais d'établissement la gare Windsor est disponible comme gare commune pour les services suggérés par le Pacifique. Ce serait une erreur de la part de la direction des chemins de fer de négliger une occasion si propice d'obtenir une gare commune en vue d'améliorer les services ferroviaires et d'accorder au public le maximum de commodité par suite de la coopération entre les chemins de fer en conformité des lois récemment adoptées.

Exposé du National-Canadien

Le Pacifique-Canadien prétend que tous les principaux trains, en commun ou non, devraient utiliser la gare Windsor. Sous ce rapport les points suivants sont à noter:

1. Du point de vue exploitation il est impossible de faire entrer tous les principaux services à la gare Windsor. Ceci est surtout vrai dans le cas des services des provinces Maritimes. Le Pacifique-Canadien propose de prolonger l'horaire de 30 à 45 minutes pour les trains des provinces Maritimes et de faire entrer ces derniers à la gare Windsor par l'une des routes suivantes:

(*a*) Par la ligne St-Hyacinthe-Iberville avec raccordement avec le Pacifique-Canadien à Saint-Jean.
(*b*) Par St-Lambert-Brosseau Jct-Delson Jct.
(*c*) Par le pont de Québec et la ligne courte de la rive nord du Pacifique-Canadien.

Dans le premier cas, il s'agirait de réhabiliter 28 milles de ligne abandonnée pour rétablir cette section dans la catégorie des lignes principales. Il faudrait aussi augmenter les services de trains entre Montréal et St-Hyacinthe. Et les horaires des services des provinces Maritimes devront être prolongés d'au moins 45 minutes.

Dans le deuxième cas les trains des provinces Maritimes du National-Canadien viendraient jusqu'en vue de Montréal pour ensuite faire un détour de 26 milles. Il n'y a pas à y songer.

Dans le troisième cas il faudrait faire des remplacements dispendieux en augmentant les services de trains,—au moins un train de plus entre Lévis et Montréal,—et probablement deux sur la rive sud, et prolonger en même temps les horaires des services des provinces Maritimes.

Commentaires du Pacifique-Canadien

Le National-Canadien allègue qu'il est presque impossible de faire entrer tous les principaux services à la gare Windsor mais nulle preuve n'a été présentée à l'appui de cette assertion gratuite. Le Pacifique estime que tous les trains en commun proposés et tous les autres trains importants impliqués sous le régime de l'exploitation en commun peuvent être accommodés sans ennuis à la gare Windsor.

On a dit que les services des provinces Maritimes du National ne pourraient pas utiliser la gare Windsor. Le Pacifique a proposé trois méthodes pour y venir et l'opinion existe que la meilleure pourrait être choisie. Le Pacifique est d'avis que l'usage du pont de Québec et de la ligne de la rive nord du Pacifique offrirait la meilleure solution. Dans ces circonstances, les trains des provinces Maritimes du National utiliseront en commun la gare Windsor et pourraient être raccordés avec tous les trains importants en commun ou non.

La première objection du National à cet arrangement est que ce régime exigerait des remplacements dispendieux de trains. Tout régime de mise en commun comporterait certain remplacement de milles-train. Au cours des discussions du début le National proposait l'abandon de deux trains de jour et d'un train de nuit Montréal-Québec, mais proposa plus tard, afin de pouvoir faire face aux conditions intermédiaires, de maintenir à ses propres frais dans chaque direction un train de jour Montréal-Québec. D'après la proposition du Pacifique un train de cette nature pourrait desservir le territoire entre Charny et Montréal dont on retirerait les trains des provinces Maritimes du National.

La seconde objection se rapporte au prolongement des horaires des trains des Maritimes. Le Pacifique fait remarquer qu'il ne serait peut-être pas nécessaire de prolonger ces horaires vu que la route proposée ne fait qu'ajouter 20 milles seulement à un service qui couvre 841 milles. Même si l'horaire devait être prolongé, le Pacifique s'engage à établir des horaires identiques sur sa ligne Montréal-Moncton. Et puis ceci n'a pas d'importance pour un service de nuit. Dans sa proposition le Pacifique offre au National pour son trafic concurrent à l'est de Lévis l'usage des gares Windsor, Westmount, Montréal-Ouest, Avenue du Parc et Trois-Rivières et, de plus, exploite plus de trains entre ces gares et Québec (gare du Pont) pour le trafic en commun des deux compagnies.

Exposé du National-Canadien

2. Le principal argument avancé à l'appui de la thèse du Pacifique-Canadien est que sa proposition aurait pour effet de réduire au minimum le nombre des transferts des voyageurs et des bagages. Cet argument n'est pas solide vu le fait que les services des provinces Maritimes du National doivent demeu-

rer à Bonaventure et que les transferts entre les principaux services qu'il est proposé de diriger sur la gare Windsor et les services restant à la gare Bonaventure ainsi que les services de trains transférés de la gare Windsor à la gare Bonaventure, afin de pouvoir accommoder les principaux services à la gare Windsor, ne seraient que plus nombreux.

On trouvera ci-après une analyse des transferts de voyageurs et de bagages basée sur les statistiques détaillées des trains en question:

3. Il y a une tendance à exagérer l'importance des transferts des voyageurs à Montréal.

(*a*) Le nombre total des transferts possibles entre les trains à la gare Bonaventure représente une moyenne de 90 par jour avec environ 45 pièces de bagages, et vu que le total des voyageurs passant par la gare Bonaventure est plus considérable que le total des voyageurs passant par la gare Windsor, les chiffres du Pacifique-Canadien sont en toute probabilité inférieurs, bien que réellement ils ne soient pas disponibles.

(*b*) De ce nombre de 90 voyageurs une grande proportion sans doute profitera des privilèges d'arrêt, de sorte que le nombre de voyageurs désirant un transfert immédiat entre les trains de raccordement n'est pas considérable.

(*c*) Dans tous les cas les transferts les plus importants qui ont lieu à la gare Bonaventure sont ceux des voyageurs venant des provinces Maritimes dont le nombre est en moyenne de 53 par jour avec 25 pièces de bagages.

(*d*) Les arrangements pour les services de trains tels que proposés par le Pacifique-Canadien, mais nécessairement modifiés en ce qui concerne les trains des Maritimes comporteraient une moyenne de 63 transferts par jour des voyageurs du N.-C. entre les stations, avec 30 pièces de bagages. Ces chiffres sont bien au-dessous des chiffres réels si des services locaux sont déplacés de la gare Windsor.

(*e*) Si les trains mis en commun sont répartis entre les deux gares de la manière proposée par le National-Canadien, le nombre de transferts quotidiens entre les deux stations serait en moyenne de 17 avec 8 pièces de bagages.

Commentaires du Pacifique-Canadien

L'argument principal avancé à l'appui de la thèse du Pacifique était que cette proposition aurait pour effet de faciliter la prompte manutention du trafic direct, voyageurs, bagages, dépêches postales, messageries et équipement, à un degré qu'il serait impossible d'atteindre si les trains en commun et les trains concurrents importants devaient être dirigés sur les deux gares Bonaventure et Windsor tel que proposé par le National.

L'argument du National contre cette proposition est basé sur la déclaration que leurs trains des Maritimes ne peuvent pas venir à la gare Windsor. Le Pacifique est d'opinion que ces trains des provinces Maritimes pourraient entrer à la gare Windsor et que cela pourrait se faire à l'avantage des voyageurs prenant les trains en question, à l'avantage général du régime de mise en commun et sans nuire à l'un ou l'autre des chemins de fer dans la manutention du trafic concurrent émanant ou à destination des provinces Maritimes.

En toute équité il n'est pas possible d'établir ou de comparer les états concernant le volume des transferts de voyageurs, bagages, dépêches postales, messageries ou équipement entre les gares Bonaventure et Windsor avant la conclusion d'un accord mutuel définitif relativement aux trains qui devront être supprimés et aux horaires, tout aussi bien qu'aux stations qui devront être utilisées par les trains exploités en commun. Par exemple, le graphique de transfert du National fait voir 23 voyageurs de son n° 2 à Montréal à destination d'endroits à l'est de Lévis,—exigeant tous un transfert d'après la propo-

sition du Pacifique,—et deux pour Québec sur le même train exigeant un transfert d'après la proposition du National, tandis qu'il avait déclaré dans le Rapport n° 10 que si d'après les arrangements de mise en commun un seul train transcontinental était mis en service, il devrait alors utiliser la gare Windsor dans les deux directions, ce qui renverse absolument les chiffres du graphique. Pour être de quelque valeur, tout état relatif aux transferts devrait être préparé en commun.

L'exploitation des trains en commun Montréal-Québec sur les lignes du Pacifique, dans la direction ou sortant de la gare Windsor, et les trains Montréal-Boston sur la ligne du National, dans la direction ou sortant de la gare Bonaventure, fera obstacle à l'exploitation des wagons de parcours direct réguliers ou spéciaux entre la Nouvelle-Angleterre et Québec, ou à l'exploitation des wagons directs entre Québec-Toronto-Chicago sur les trains de jour ou de nuit sur la ligne du National qui devraient, selon l'avis du National, prendre la direction ou sortir de la gare Bonaventure ou aux mouvements réguliers ou spéciaux des services directs de wagons de messageries ou de voyageurs entre la Nouvelle-Angleterre et Winnipeg et au delà, si les trains Montréal-Boston utilisent la gare Bonaventure et les trains transcontinentaux utilisent la gare Windsor. La proposition du National-Canadien rendrait difficile sinon impossible la manutention satisfaisante du trafic direct des navires Empress, y compris les mouvements de wagons directs, entre Québec et les points à l'ouest de Montréal, vu que ces mouvements dépendent souvent de la correspondance des trains à la gare Windsor et à Montréal-Ouest.

Exposé du National-Canadien

4. La situation relativement aux services de messageries serait loin d'être satisfaisante avec la proposition du Pacifique-Canadien.

(*a*) Le National-Canadien a dépensé beaucoup d'argent pour créer des facilités modernes pour le commerce des fruits dans la zone de la gare Bonaventure et une forte proportion du trafic consiste en trafic de messageries en chargements complets roulant sur des trains principaux. Environ 900 wagons par année de messageries laissent les voies à la gare Bonaventure pour être aiguillés dans la direction de ces facilités. Si ces wagons arrivaient à la gare Windsor il s'ensuivrait des retards et des frais.

(*b*) Il se fait un transfert de messageries en chargements complets entre les trains à la gare Bonaventure,— en moyenne, 3 wagons par semaine,—et il se fait considérablement d'échanges de wagons de messageries entre les trains à la gare Bonaventure afin d'éviter la manutention des chargements de messageries fractionnés. Le nombre moyen de wagons de messageries échangés entre trains à la gare Bonaventure est de 20 par semaine et, sur ces derniers, le nombre de wagons qui seraient changés en transferts entre gares avec la proposition du Pacifique-Canadien, avec les modifications apportées en ce qui concerne les services des Maritimes, serait de 16 par semaine.

(*c*) La quantité actuelle des transferts de messageries en wagons fractionnés entre les trains à la gare Bonaventure représente une moyenne de 40 tonnes par jour. Avec la proposition du Pacifique-Canadien, modifiée en ce qui concerne les services des Maritimes, il y aurait entre stations un transfert de messageries en wagons fractionnés représentant 30 tonnes par jour.

(*d*) D'après le plan du National-Canadien le transfert des messageries en wagons fractionnés entre gares serait probablement comme suit:

	Tonnes par jour
Messageries, N.-C.	5.5
Messageries, P.-C.	2.5
Total	8.0

(*e*) Pour les messageries par wagons complets, les expéditions que pourrait faire le Pacifique-Canadien par les trains nos 5 et 15 de la gare Bonaventure exigeraient un transfert. On ignore le chiffre qu'atteint ce commerce.

Commentaires du Pacifique-Canadien

De l'avis du Pacifique-Canadien, les chiffres cités par le National-Canadien dans son mémoire ne donnent pas une idée exacte des échanges que comporterait sa propre proposition ni celle du Pacifique-Canadien. Ainsi que déjà signalé, et en toute justice pour les deux compagnies, il est impossible de calculer ou de comparer les échanges de messageries entre les gares Bonaventure et Windsor avant de s'être entendu et d'avoir décidé quels trains seront supprimés, quels horaires seront en vigueur et de quelle gare se serviront les trains qu'on aura décidé de mettre en commun. De plus, on espère réaliser une mise en commun des services de messageries telle qu'elle permettra d'éviter les difficultés de manutention tant en route qu'à Montréal.

Même si les échanges de messageries devaient être plus considérables que ne l'indiquent les chiffres, la proposition de garder la gare Windsor pour le service en commun des voyageurs ne perdrait pas de sa valeur. Les difficultés que présenterait l'échange de messageries compteraient peu en comparaison des avantages qu'offriraient le développement d'un service en commun de voyageurs comportant la suppression d'au moins trois millions de milles-train.

Le Pacifique-Canadien est d'avis qu'une étude approfondie du problème par des employés des compagnies de messageries et de chemin de fer permettrait d'arriver à une solution acceptable par les deux compagnies.

Exposé du National-Canadien

5. Les échanges de courriers entre les gares, avec le plan actuellement en vigueur et avec le plan du Pacifique-Canadien, modifié en ce qui regarde le service des provinces Maritimes, et avec le plan du National-Canadien, apparaissent au tableau suivant:

	Système actuel	Plan Pacifique-Canadien	Plan National-Canadien
Echanges de Bonaventure à Windsor	330	434	341
Echanges de Windsor à Bonaventure	304	477	304
Total	634	911	645

Commentaires du Pacifique-Canadien

Le Pacifique-Canadien est d'avis que les chiffres cités dans le mémoire du National-Canadien ne donnent pas une idée exacte des échanges qui auraient lieu avec le plan du Pacifique-Canadien ni avec celui du National-Canadien. Ainsi que déjà signalé, et en toute justice pour les deux compagnies, il est impossible de calculer les échanges de courriers entre la gare Windsor et la gare Bonaventure avant de s'être entendu et d'avoir décidé quels trains seront supprimés, quels seront les horaires en vigueur et de quelle gare se serviront les trains qu'on aura décidé de mettre en commun.

Le Pacifique-Canadien est d'avis que si l'on faisait de la gare Windsor une gare commune, comme le veulent les accords généraux proposés pour le service en commun, la situation en ce qui concerne les échanges de courriers entre les gares Bonaventure et Windsor ne serait pas modifiée au point d'affecter d'une façon ou de l'autre le service même.

Le Pacifique-Canadien croit qu'une étude approfondie du problème par des employés des Postes et des compagnies de chemin de fer permettrait d'arriver à une solution acceptable pour les deux compagnies de chemin de fer et le service postal.

Exposé du National-Canadien

Dans sa critique du plan proposé par le National-Canadien, le Pacifique-Canadien dit que ce plan nuirait considérablement à la correspondance nécessaire pour son service direct entre Chicago et la gare Windsor.

(*a*) Quant aux trains n°s 21 et 22 du Pacifique-Canadien la correspondance pourrait se faire facilement par un échange de matériel roulant à Toronto ou London.

(*b*) Le Pacifique-Canadien jouirait du service du train n° 15 du National-Canadien partant de la gare Windsor et allant directement à Chicago.

(*c*) On s'accorde à dire que la correspondance pour Chicago des trains n°s 20 et 37 pourrait se faire par la gare Bonaventure. Les statistiques recueillies pour les trains correspondants du National-Canadien démontrent que le nombre de voyageurs d'entier parcours demandant des correspondances immédiates est infime, peut-être de moins de trois par jour en moyenne.

(*d*) Si le trafic du Pacifique-Canadien avec Chicago exige à l'aller et au retour une correspondance de jour à Montréal, la correspondance du trafic vers l'est peut se faire facilement en faisant un raccordement entre les deux voies à Vaudreuil; on peut ajouter un wagon-lits ou un wagon-salon au train n° 14 du National-Canadien venant de Chicago et, arrivé à Vaudreuil, le laisser de côté et le faire conduire à Montréal par un train du Pacifique-Canadien faisant le service suburbain. La correspondance peut se faire sans aucun retard et le wagon arriver à Montréal à une heure aussi satisfaisante que par le train n° 14. La correspondance de jour pour le trafic à destination de l'Ouest peut se faire par le train n° 15.

Commentaires du Pacifique-Canadien

Aujourd'hui comme par le passé, un nombre considérable de voyageurs se servent des lignes transatlantiques du Pacifique-Canadien et de son service entre Québec et Chicago pour se rendre outre-mer ou en revenir; or, il est arrivé assez souvent d'étendre jusqu'à Québec le service régulier de wagons-lits entre Montréal et Chicago ou d'ajouter à ce service des wagons spéciaux. Pour se conformer au plan de service en commun présentement à l'étude, le Pacifique-Canadien devrait abandonner son service entre Windsor et Détroit, de même que la correspondance qu'il y opère, et compter sur le National-Canadien pour le transport des voyageurs partant de Chicago pour se rendre outre-mer.

En vertu du plan proposé par le National-Canadien, le principal moyen qui resterait aux gens de Chicago de correspondre avec le service transocéanique serait de monter sur le train National-Canadien n° 20 qui part de Chicago à 9 h. 5 du matin pour entrer en gare Bonaventure par le train en commun n° 16 le lendemain matin et de monter ensuite pour Québec sur le train en commun qui part de la rue Windsor et voyager par voie du Pacifique-Canadien. Il serait donc impossible d'étendre le service direct de wagons-lits ou d'ajouter au service des wagons spéciaux à destination de Québec.

Au dire du National-Canadien, on pourrait transférer du train en commun n° 20 du National-Canadien au train en commun n° 22 du Pacifique-Canadien venant de Détroit les wagons directs de Chicago à Québec. Le transfert pourrait se faire à London vers sept heures du soir ou à Toronto entre 10 h. 30 et onze heures du soir et ce seulement lorsqu'il y aurait lieu de placer des wagons directs pour fins de raccordement avec le service océanique. Or le transport en voitures ordinaires et en wagons-lits de voyageurs venant de Chicago et autres points à l'ouest et de Détroit et autres points au sud-ouest commence toujours plusieurs jours avant le départ d'un bateau de Québec. A moins de consentir à ne se servir que d'une gare pour les deux trains à Montréal ou à faire un certain nombre de milles-train inutiles, il est impossible d'accorder à ces deux routes à l'ouest de London un service direct de wagons.

Les autres raccordements du transport direct offrent les mêmes difficultés et le passage des wagons directs d'une voie à l'autre à Vaudreuil et même à Dorval n'est pas pratique.

Le Pacifique-Canadien reconnaît qu'un service direct reliant le commerce de l'Atlantic Steamship aux Etats-Unis via Montréal est, pour le développement et le perfectionnement du transport des passagers au Canada, d'une importance qui, déjà très grande aujourd'hui, ne fera que s'accentuer avec les années. Pour assurer un service prompt et sûr au commerce de la *Quebec, Halifax, Saint John Steamship* il faut absolument que les raccordements nécessaires se fassent à notre gare. Il serait téméraire d'espérer pouvoir donner un service efficace au commerce océanique, qui de par sa nature est soumis à des conditions incertaines, si on se servait de deux gares à Montréal; ceci, en effet, rendrait impossible les échanges à Montréal et pourrait occasionner des délais et des ennuis qui annuleraient les avantages qu'offrent par ailleurs nos ports canadiens. En ne se servant que d'une gare à Montréal il sera possible de continuer à développer nos routes canadiennes sur l'Atlantique pour le plus grand bien des deux chemins de fer et du pays tout entier.

Exposé du National-Canadien

7. "Un des avantages qu'offre le plan du National-Canadien c'est qu'en laissant à chaque gare une partie du service en commun il permet de réduire à son minimum le mauvais effet que pourrait avoir l'inauguration du service en commun sur le commerce en dehors de la zone commune. Cette question prend une importance spéciale à Montréal qui est le plus grand centre d'expédition par chemin de fer au Canada. Diverses méthodes de calculer ce mauvais effet et de remédier à ses conséquences sont présentement à l'étude; mais il sera impossible d'en arriver à un accord final avant d'avoir réglé d'une façon satisfaisante cet aspect de la question. Quelque formule que l'on trouve pour protéger les intérêts de chaque compagnie au moyen d'allocations en nature pour compenser aux dommages causés dans le commerce "hors-zone", il importe tout de même de réduire ces dommages à leur strict minimum."

Commentaires du Pacifique-Canadien

L'avantage que réclame le National-Canadien n'est pas en conformité avec les faits. Supposons que tout le commerce, qu'il ait comme point de départ ou comme point d'arrivée la zone commune à l'ouest de Montréal ou qu'il passe à travers cette zone ou encore qu'il ait pour point d'origine ou point d'arrivée la zone non commune à l'est de Lévis et Sherbrooke, passe par une seule gare à Montréal, il est évident qu'il ne se fera aucun échange entre les deux gares. Le Pacifique-Canadien prétend que ce serait la solution logique si l'on tient à donner au public le meilleur service possible; il prétend de plus que ceci pourrait se faire sans inconvénients pour l'une ou l'autre compagnie. Il est également évident que répartir les trains entre les deux gares causera des inconvénients aux deux compagnies en forçant le commerce "hors-zone" à se servir d'un chemin de fer plutôt que de l'autre afin d'éviter les échanges d'une gare à l'autre. On ne saurait mieux protéger le commerce "hors-zone" qu'en ne laissant à Montréal qu'une seule gare pour les trains en commun et les principaux trains non en commun des deux compagnies. L'usage en commun de certains services à Toronto et Ottawa, où la question du commerce "hors-zone" ne se pose pas, vient corroborer cet énoncé.

Exposé du National-Canadien

8. "Depuis une décade la gare Windsor a été si intimement liée au chemin de fer Pacifique-Canadien que les deux termes sont devenus pratiquement synonymes. Il faudrait une autre décade pour habituer les gens à considérer la gare Windsor comme gare commune et neutre. La proposition du Pacifique-Canadien visant à faire des gares Windsor et Bonaventure deux gares communes

ne ferait pas disparaître cette objection si, comme on l'a proposé, on attachait à la gare Windsor tous les trains principaux pour ne laisser à la gare Bonaventure que les trains secondaires."

Commentaires du Pacifique-Canadien

Le Pacifique-Canadien prétend que le National-Canadien s'exagère les dommages que pourrait lui causer l'usage généralisé de la gare Windsor. Si la gare Windsor devenait la gare du National-Canadien pour ses trains en commun et ses principaux trains non en commun, la situation serait à peu près la même que celle qui existe à Toronto et à Ottawa où l'on ne saurait dire que le Pacifique-Canadien a beaucoup perdu du fait qu'il se sert de biens qui, au début, appartenaient en grande partie au National-Canadien et qui étaient reconnus comme tels. Le plan de service en commun présentement à l'étude comporte l'abandon par le Pacifique-Canadien des voies qui servent pour le transport de Montréal à Chicago via Toronto et Windsor. A cause de dommages que cela pourrait lui causer tant dans son commerce de transport de marchandises que dans son transport international de voyageurs, et ce dans une partie fortement peuplée et industrialisée du Canada, le Pacifique-Canadien soutient qu'on lui demande bien plus que l'usage en commun d'une seule gare à Montréal.

L'usage de la gare Windsor pour un service en commun, l'annonce qu'on y ferait des deux chemins de fer, de même que la présence des wagons, des locomotives et des employés en uniforme des deux compagnies attirerait tout de suite l'attention sur le fait qu'on se sert en commun de cette gare. Il n'y a rien à craindre, l'usage en commun de cette gare ne saurait faire disparaître l'identité des trains du National-Canadien; au contraire, ils seraient portés à l'attention d'un public qui n'était pas habitué à les voir d'aussi près.

Exposé du National-Canadien

9. "Au point de vue général des relations extérieures, et pour éviter que le public et les employés ne voient ce mouvement coopératif avec un sentiment de partialité, il vaut mieux répartir les trains entre les deux gares que de les laisser tous à l'une ou à l'autre d'entre elles. Si l'on répartit les trains, le public se rendra compte que les deux compagnies cherchent à équilibrer les avantages et les désavantages qui découlent de la coopération. Si, au contraire, on laisse tous les trains à une même gare, le public considérera comme perdante la compagnie qui aura supprimé ses services de trains. Cet état d'esprit de la part des employés et du public en général rendrait la coopération très difficile sinon impossible."

Commentaires du Pacifique-Canadien

Le peuple du Canada, par une loi adoptée dernièrement, vient d'enjoindre aux deux chemins de fer de coopérer. Les deux chemins de fer ne sauraient mieux prouver qu'ils mettent cet ordre en pratique qu'en se servant de la meilleure gare de Montréal, la plus grande ville du Dominion, pour le transport en commun des voyageurs. Continuer à se servir des deux gares pour le service en commun que l'on pourrait faire dans ces conditions ne servirait qu'à faire ressortir le manque de coopération que met en évidence aujourd'hui le fait de se servir des deux gares pour les rapides entre Montréal et Toronto. Cette manière d'agir attire des remarques peu flatteuses pour les deux compagnies. Le voyageur se pense incommodé pour satisfaire l'amour propre de l'employé de chemin de fer dont le premier but pourtant devrait être de servir le public aux dépens de qui il vit. Le fait de faire de la gare Windsor une gare commune ne saurait susciter dans l'esprit des employés ou du public des courants d'idées contraires à la coopération. De fait, c'est si bien la pratique qui s'impose que le public se demande probablement pour quelle raison elle n'a pas déjà été réalisée puisque le Parlement a dit expressément qu'il fallait faire des économies. Que quelques employés

mis à pieds soient mécontents, on ne saurait le nier. Toutefois, le projet de se servir en commun d'une gare à Montréal ne diffère pas substantiellement de ceux qui ont été et devront être réalisés par tout le Canada si l'on veut arriver à réaliser des économies par la coopération. Le fait que ce projet comporte la coopération aux quartiers généraux des deux chemins de fer et dans la plus grande ville du Canada est une raison de plus pour hâter cette coordination.

Toute économie affectera dans une certaine mesure et au moins temporairement la main-d'œuvre, mais on ne saurait différer une économie de trois millions de dollars par crainte de mécontenter quelques employés de l'une ou l'autre compagnie. En tout cas, les employés des deux compagnies se partageaient équitablement le travail et il suffirait d'un temps relativement court pour remettre au travail ceux qui auraient été provisoirement mis à pieds. Il n'y a pas de raison pour que le personnel mixte ne travaille pas avec entente, sans favoritisme et dans l'intérêt commun comme le font ailleurs les autres personnels mixtes.

La question de terminus à Montréal ne soulève pas un problème qui, si on le règle en faisant de la gare Windsor une gare commune, serait de nature à faire avorter cette mesure ou toute autre mesure subséquente d'économie. Cette solution devrait s'imposer d'elle-même à la majorité des gens et ceux-ci verraient d'un bon œil les économies qui en résulteraient et ne tarderaient pas à bénéficier des avantages que retirerait le public voyageur.

Exposé du National-Canadien

10. " En résumé, le plan du Pacifique-Canadien est irréalisable en ce qui concerne les services des provinces Maritimes. Comme le démontre le tableau suivant, il comporte beaucoup plus d'échanges de voyageurs, de bagages, de courrier et de messageries que ne comporte celui du National-Canadien:

		Echanges entre gares à Montréal	
	Unités	Plan du P.-C.	Plan du N.-C.
Nombre de voyageurs	Nombre moyen par jour	63	17
Bagages (unités)	Nombre moyen par jour	30	8
Sacs de dépêches	Nombre moyen de sacs par jour	911	645
Messageries (wagons incomplets)	Nombre moyen de livres par jour	60,835	16,148
Wagons de messageries via Montréal	Nombre moyen de wagons par semaine	16	(voir note)
Wagons à messageries du National-Canadien à destination des entrepôts de fruits	Nombre moyen de wagons par an	900	néant

NOTE. — On ignore le chiffre que pourraient atteindre les échanges possibles de messageries par chargements complets entre le Pacifique-Canadien et les trains en commun nos 5 et 14 du National-Canadien.

Le plan du National-Canadien, en plus de réduire les échanges à leur minimum ainsi que le démontre le tableau qui précède, offre encore l'avantage de produire le moins de changements dans les conditions existantes de transport et de répartir le plus équitablement entre les deux compagnies les avantages et les inconvénients de la mise en commun.

Commentaires du Pacifique-Canadien

Il reste encore à prouver que les trains du National-Canadien faisant le service dans les provinces Maritimes ne pourraient pas se servir de la gare Windsor. On ne s'est pas basé sur le service de trains que propose le Pacifique-Canadien pour arriver aux chiffres qui se trouvent dans la colonne "Plan du Pacifique-Canadien". Le Pacifique est d'avis que tout tableau des échanges, pour avoir une valeur quelconque, doit être dressé en commun; il est d'avis aussi que tout tableau ainsi préparé démontrera le bien-fondé de ce qu'il avance, à savoir, que son plan comporte moins d'échanges que celui du National-Canadien.

Le National-Canadien pour dresser son tableau des échanges a pris pour acquis que ses trains qui font le service dans les Provinces maritimes devront continuer à se servir de la gare Bonaventure et ce, sans tenir compte de la possibilité de la mise en commun du train de Montréal à Winnipeg que proposait le Pacifique-Canadien en date du 25 juillet; et, pourtant, le National-Canadien dans son rapport n° 10 admet que, advenant la mise en commun ce train se servira de la gare Windsor à l'aller et au retour.

En résumé, le Pacifique-Canadien prétend:

Qu'en se servant d'une gare commune à Montréal, il serait possible de faire par trains en commun le transport direct des voyageurs allant de Québec, Boston, Toronto, Chicago ou Winnipeg à Montréal ou vice versa ou voyageant via Montréal.

Que, pour arriver à un système de mise en commun satisfaisant, il faudra attacher à cette même gare commune tous les trains des provinces Maritimes qui font un commerce de transport dont l'exploitation n'a pas été mise en commun et où la concurrence a libre jeu; que, de plus, la manière précitée est la seule dont ce commerce puisse se faire sans inconvénient pour les deux compagnies et à l'avantage du public voyageur.

Que, tant pour la commodité du public voyageur que pour la réalisation du maximum d'économies, l'opportunité d'avoir pour ce commerce une gare commune à Montréal est évidente.

Que le transport des voyageurs via Montréal, en vertu du plan de mise en commun présentement à l'étude, ne pourra se faire d'aucune autre manière sans incommodité pour le public et sans inconvénients pour les deux chemins de fer.

Qu'on peut, sans causer de dommages ni aux chemins de fer ni à leurs employés, établir une gare commune à Montréal avec un personnel commun et neutre qui travaillerait dans l'intérêt des deux compagnies.

Qu'on peut, à très peu de frais, aménager la gare Windsor de manière à ce qu'elle suffise aux besoins du National et du Pacifique: communications avec les provinces Maritimes, avec Boston et New-York, avec Ottawa, Québec, Toronto, et service transcontinental.

Que l'on peut facilement et sans inconvénients rattacher ces services à la gare Windsor.

Qu'il faut nécessairement rattacher tous ces services à la gare Windsor si l'on veut établir des raccordements directs prompts entre les trains en commun et les principaux trains non en commun des deux compagnies.

Que cette manière de procéder réduira à leur minimum les échanges de voyageurs, de bagages, de courrier, de messageries et de matériel entre les gares Windsor et Bonaventure.

Que l'on pourrait trouver un moyen de faire les échanges de courrier et de messageries que comporterait ce projet de gare commune.

Qu'avec la mise en commun telle que projetée, il serait impossible autrement d'accorder à Montréal un service efficace aux voyageurs et au courrier d'outre-mer.

Que le développement du transport canadien et international outre-mer, surtout par la voie du Saint-Laurent, en accordant aux voyageurs le maximum de confort possible est dans l'intérêt du pays.

Que l'usage par le National-Canadien de la gare Windsor, tel que proposé, aura pour résultat une distribution équitable des avantages et des inconvénients qui résulteront de la mise en commun des services de voyageurs dans l'est du Canada sans dommages pour le commerce "hors-zone" de l'une ou de l'autre compagnie.

Que, pour réaliser des économies annuelles de 3 millions de dollars, l'usage en commun de la gare Windsor, tel que proposé par le Pacifique-Canadien, s'impose.

Qu'il faut prendre une décision sur le rapport n° 10 au conseil mixte d'administration pour savoir si tous les trains en commun et les principaux trains non en commun des deux compagnies seront rattachés à la gare Windsor, tel que le propose le Pacifique-Canadien, ou s'ils seront répartis entre la gare Windsor et la gare Bonaventure comme le voudrait le National-Canadien.

MONTRÉAL, le 24 août 1933.

Le 16 octobre 1933.

CHER MONSIEUR BEATTY,—J'ai reçu votre lettre du 18 septembre et remarque avec regret que vous n'admettez pas le plan que je vous proposais dans ma lettre du 11 septembre pour l'extension immédiate de l'accord de mise en commun.

Si j'ai bien compris, le Pacifique-Canadien apporte comme argument qu'il est impossible d'étendre ce service en commun des passagers à moins que le National ne consente à ce que tous les principaux trains, en commun ou non, et toutes les lignes connexes des deux compagnies, soient rattachés à la gare Windsor.

Je crois qu'au fond la différence d'opinions entre les deux compagnies vient de ce que le National-Canadien veut réaliser immédiatement le maximum d'économies possibles en utilisant les services des deux compagnies, tandis que le Pacifique-Canadien désire, en même temps qu'un service en commun, régler une fois pour toutes la question de terminus. Vu cette différence profonde d'opinions sur la question de terminus et le pressant besoin d'économies, il y aurait peut-être lieu d'étudier immédiatement les économies que permettrait de réaliser un service coopératif de trains de voyageurs; sur ce terrain nous pourrions peut-être nous entendre. Je veux parler du service transcontinental.

Je laissais entendre dans ma lettre du 11 septembre que le National-Canadien était prêt à collaborer avec le Pacifique-Canadien dans le but de réaliser des économies dans le service transcontinental de trains de voyageurs. J'ai soumis deux plans dont chacun ou les deux sont acceptables au National-Canadien. Ni l'un ni l'autre de ces plans ne touche à la question d'un terminus commun. Le premier, qui proposait de ralentir le service transcontinental des deux compagnies entre Winnipeg, Toronto et Montréal de manière à permettre la consolidation des trains transcontinentaux du Pacifique-Canadien dans le genre de la consolidation qu'effectua le National-Canadien en 1931, me semble offrir la solution la plus simple et il pourrait être réalisé immédiatement. Le National-Canadien serait prêt aussi à collaborer avec le Pacifique-Canadien dans le but d'établir un service de trains en commun consolidés entre Toronto et Coniston et Ottawa et Coniston où pourraient se faire les échanges nécessaires de wagons.

Pour réaliser cet hiver des économies avec ce dernier plan, il faudra prendre une décision sans tarder afin de pouvoir faire construire les raccordements nécessaires avant la gelée. Il me fera plaisir d'étudier cette question avec vous quand vous le jugerez à propos.

Bien à vous,

(signé) S. J. HUNGERFORD,
Président suppléant.

M. E. W. BEATTY, K.C.,
Président,
Chemin de fer Pacifique-Canadien,
Montréal, P.Q.

CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

TORONTO, le 19 octobre 1933.

CHER MONSIEUR HUNGERFORD,—J'ai en ma possession votre lettre du 16 octobre au sujet de l'extension des accords relatifs à la mise en commun des trains de voyageurs.

Le principal argument du Pacifique-Canadien n'est pas "qu'il est impossible d'étendre ce service en commun de voyageurs à moins que le National-Canadien ne consente à ce que tous les principaux trains, en commun ou non, et toutes les lignes connexes des deux compagnies soient rattachées à la gare Windsor", comme vous le dites dans votre lettre. La position que nous avons maintenue au cours de toutes ces négociations est celle-ci: nous ne croyons pas que ce soit une question de savoir de laquelle des deux gares on se servira, mais nous croyons que si l'on a en vue le maximum de commodité pour les voyageurs, le maximum d'économies pour les chemins de fer et les autres considérations qui sont énumérées à partir de la page 9 du mémoire qui accompagnait ma lettre du 18 septembre, il faut rattacher à une seule gare à Montréal tous les trains entre lesquels il se fait un chiffre considérable d'échanges, si nous voulons éviter d'incommoder le public et causer des inconvénients aux deux compagnies. Dans notre plan nous proposions de nous servir de la gare Bonaventure et de la gare Windsor pour le plus grand bien des deux compagnies.

Le Pacifique-Canadien désire tout aussi ardemment que le National-Canadien "réaliser immédiatement le maximum d'économies possibles en utilisant les services des deux compagnies", mais il croit que pour en retirer le plus d'avantages possibles il faudrait s'en servir en commun. La proposition du Pacifique-Canadien de se servir de ces services n'a certainement pas pour résultat de "régler une fois pour toutes la question de terminus", mais elle offre la manière la plus satisfaisante de répondre aux besoins du commerce qui passe par Montréal sans causer d'inconvénients ni à l'une ni à l'autre des deux compagnies.

La consolidation des trains transcontinentaux Winnipeg, Toronto et Montréal du Pacifique-Canadien a déjà été étudiée de temps à autre et, avec les conditions de transport qui ont existé jusqu'à présent, a été reconnue comme impraticable. Toutefois, j'ai demandé à nos fonctionnaires de remettre ce sujet à l'étude au point de vue d'un service en commun et d'un service non en commun.

Votre projet de consolider en commun les trains du service transcontinental entre Toronto et Coniston et Ottawa et Coniston et de réaliser une diminution d'environ 300,000 milles-train ne permettrait pas, à notre avis, de réaliser autant d'économies et de servir aussi bien le public que notre projet de consolider les services des deux compagnies entre Montréal et Winnipeg et entre Toronto et Winnipeg, représentant une diminution de peut-être 600,000 milles-train.

A tout événement, comme le disait M. C. B. Foster dans sa lettre du 11 octobre à M. C. W. Johnston, la section du Pacifique-Canadien du sous-comité chargé du service des trains de voyageurs est prête à étudier, quand le voudra la section du National-Canadien, le plan proposé par le Pacifique-Canadien le 25 juillet et celui qu'a proposé le National-Canadien le 8 septembre.

A moins que vous ayez voulu dire dans votre lettre qu'il fallait attendre la nomination du Conseil de régie avant de mettre à exécution le rapport nº 10 du comité mixte de coopération, comportant une économie de 3 millions de dollars par année, je crois, comme je le disais dans ma lettre précédente, que, laissant de côté tout projet de consolidation des trains transcontinentaux, il nous faudrait nous mettre à l'œuvre immédiatement afin de trouver une solution aux difficultés qui retardent la réalisation des fortes économies qui résulteront de la mise en commun des services de trains faisant double emploi.

Bien à vous,

(Signé) E. W. BEATTY.

M. S. J. HUNGERFORD,
Président suppléant,
Chemins de fer Nationaux du Canada,
Montréal, P.Q.

DOCUMENT "D"

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

Procès-verbaux d'assemblées tenues à Montréal, les mercredi et jeudi 12 et 13 juillet 1933

Présents

National-Canadien: MM. S. W. Fairweather, C. W. Johnston, R. L. Fairbairn, J. W. Wardlaw, E. C. Elliott, O. Masse, J. A. Murphy, M. J. Piggott, C. Forrester, F. L. C. Bond, F. A. Rutherford, J. E. Morazain, J. J. Sunderland.

Pacifique-Canadien: MM. C. B. Foster, G. E. Carter, G. Fulton, G. T. Coleman, J. W. Savage, H. C. Grant, N. McMillan, H. Macnabb.

Mardi 18 juillet 1933

Présents

National-Canadien: MM. C. W. Johnston, R. L. Fairbairn, J. W. Wardlaw, J. F. Pringle, J. A. Murphy, C. Forrester.

Pacifique-Canadien: MM. C. B. Foster, H. C. Grant, J. W. Savage, G. E. Carter, G. Fulton, N. McMillan.

Article n° 1—Montréal, Ottawa et Toronto

N.-C. n° 5—	Service projeté Quotidien	Service actuel Quotidien	Milles-train par an Augmentation ou diminution
Dép. Montréal.	9.30 de l'avant-midi	9.30 de l'avant-midi	
Arr. Brockville. . . .	11.55 de l'avant-midi	11.55 de l'avant-midi	
Dép. Brockville. . . .	12.05 de l'après-midi	12.01 de l'après-midi*	
Arr. Belleville. . . .	2.20 de l'après-midi	2.15 de l'après-midi*	
Dép. Belleville. . . .	2.25 de l'après-midi	2.25 de l'après-midi	
Arr. Toronto.	5.30 de l'après-midi	5.15 de l'après-midi	
N.-C. n° 14—			
Dép. Toronto.	8.45 de l'avant-midi	8.45 de l'avant-midi**	
Arr. Brockville. . . .	2.00 de l'après-midi	2.00 de l'après-midi**	
Dép. Brockville. . . .	2.05 de l'après-midi	2.05 de l'après-midi	
Arr. Montréal.	4.30 de l'après-midi	4.30 de l'après-midi	

* Wagon-salon direct d'Ottawa à Toronto.

** Wagon-salon direct de Toronto à Ottawa.

Les trains n°s 5 et 14 seront des trains en commun entre Montréal et Toronto.

P.-C. n° 555—	Service projeté Quotidien	Service actuel Quotidien	Milles-train par an Augmentation ou diminution
Dép. Ottawa.	9.10 de l'avant-midi	7.55 de l'avant-midi	
Arr. Carleton-Place. .	10.20 de l'avant-midi	9.05 de l'avant-midi	
P.-C. n° 563—	Quotidien	Dim. exc.	
Dép. Carleton-Place. .	10.30 de l'avant-midi	10.30 de l'avant-midi	
Arr. Brockville. . . .	11.50 de l'avant-midi	11.50 de l'avant-midi	

P.-C. n° 562—		
Dép. Brockville. . . .	2.10 de l'après-midi	2.55 de l'après-midi
Arr. Carleton-Place. .	3.45 de l'après-midi	4.30 de l'après-midi
P.-C. n° 558—		
Dép. Carleton-Place. .	4.00 de l'après-midi	4.35 de l'après-midi
Arr. Ottawa.	5.00 de l'après-midi	5.35 de l'après-midi

augmentation, 8,112

Les nos 555-563 et 562-558 seront des trains en commun entre Ottawa et Brockville—

Le P.-C. compte ne pas faire la correspondance Ottawa-Brockville le dimanche pour les trains nos 5 et 14; cette correspondance exigerait deux voyages aller et retour entre Brockville et Carleton-Place.

Suppression des trains P.-C. 552 et 553 entre Ottawa et Bedell, service quotidien, et des trains nos 548 et 549 entre Bedell et Prescott, service semi-hebdomadaire. La suppression de ces deux trains représente une diminution de 27,655 milles-train par an.

	Service projeté	Service actuel	Milles-train par an Augmentation ou diminution
P.-C. n° 555—		Ma., jeu., sam.	
Dép. Pembroke. . . .	Supprimé	11.25 de l'avant-midi	
Arr. Chalk-River. . .		12.00 midi	
P.-C. n° 558—			
Dép. Chalk-River. . .	Supprimé	1.15 de l'après-midi	
Arr. Pembroke. . . .		1.50 de l'après-midi	
			Diminution 6,614
N.-C. n° 9—		Dim. exc.	
Dép. Belleville.	Supprimé	6.00 du soir	
Arr. Toronto.		8.50 du soir	

Quinze minutes supplémentaires accordées au train n° 5 entre Belleville et Toronto pour faire travail.

N.-C. n° 10—		Dim. exc.
Dép. Toronto.	Supprimé	2.30 de l'après-midi
Arr. Belleville.		5.20 de l'après-midi

La diminution qui s'élève à 70,800 ne paraît pas ici; on en a déjà tenu compte dans la précédente mise en commun entre Montréal et Toronto et entre Ottawa et Toronto.

La suppression du train n° 9 entre Belleville et Toronto présente des difficultés au point de vue de la prise de messageries. On veut s'enquérir auprès des représentants de la compagnie de messageries pour savoir s'il ne serait pas possible pour le Pacifique-Canadien de retarder l'horaire de son train mixte de manière à lui faire faire le travail entre Trenton et Toronto ou si la compagnie de messageries ne pourrait pas mettre un camion sur la route.

	Service projeté Dim. exc.	Service actuel Dim. exc.
P.-C. n° 35—		
Dép. Montréal.	7.00 de l'avant-midi	7.00 de l'avant-midi
Arr. Smiths-Falls. . .	10.50 de l'avant-midi	
Dép. Smiths-Falls. . .	11.05 de l'avant-midi	
Arr. Toronto.	5.30 de l'après-midi	6.20 de l'après-midi

	Dim. exc.	Dim. exc.
P.-C. n° 36—		
Dép. Toronto.	8.30 de l'avant-midi	9.00 de l'avant-midi
Arr. Smiths-Falls. . .	3.10 de l'après-midi	3.50 de l'après-midi
Dép. Smiths-Falls. . .	4.30 de l'après-midi	
Arr. Montréal.	8.30 du soir	8.25 du soir

Les nos 35 et 36 sont des trains concurrents.

	Service projeté Quotidien	Service actuel Quotidien
P.-C. n° 21—		
Dép. Montréal.	11.15 du soir	10.45 du soir
Arr. Toronto.	7.45 de l'avant-midi	7.15 de l'avant-midi
	Quotidien	Quotidien
P.-C. n° 22—		
Dép. Toronto.	11.15 du soir	10.45 du soir
Arr. Montréal.	7.45 de l'avant-midi	7.00 de l'avant-midi

Les nos 21 et 22 seront des trains en commun entre Montréal et Toronto.

N.-C. n° 17—	Service projeté Quotidien	Service actuel Quotidien	Milles-train par an Augmentation ou diminution
Dép. Montréal. . . .	11.30 du soir	10.59 du soir	
Arr. Toronto.	7.20 de l'avant-midi	7.15 de l'avant-midi	
	Quotidien	Quotidien	
N.-C. n° 16—			
Dép. Toronto.	11.30 du soir	10.59 du soir	
Arr. Montréal. . . .	7.45 de l'avant-midi	7.00 de l'avant-midi	

Les trains nos 17 et 16 seront en commun, entre Montréal et Toronto.

	Service projeté	Service actuel Quotidien
P.-C. n° 20—		
Dép. Toronto.	Supprimé	8.45 de l'avant-midi
Arr. Montréal. . . .		4.25 de l'après-midi
		Quotidien
P.-C. n° 37—		
Dép. Montréal. . . .	Supprimé	8.40 de l'avant-midi
		Diminution 248,566
Arr. Toronto.		4.20 de l'après-midi
	Service projeté Trois fois la semaine	Service actuel Dim. exc.
P.-C. n° 613—		
Dép. Kingston.	10.35 de l'avant-midi	10.35 de l'avant-midi
Arr. Tichborne. . . .	12.01 midi	12.01 midi
	Trois fois la semaine	Dim. exc.
P.-C. n° 614—		
Dép. Tichborne. . . .	1.00 de l'après-midi	1.00 de l'après-midi
Arr. Kingston.	2.45 de l'après-midi	2.45 de l'après-midi
		Diminution 11,930

Train n° 15—On est à étudier l'horaire de ce train entre Montréal, Toronto et Chicago; on pense que dans l'intérêt public il vaudrait mieux que ce train parte plus tard de Montréal. On n'en est pas encore arrivé à une décision. M. Pringle nous a dit qu'il étudierait l'horaire du n° 15 et qu'il essaierait de le modifier de manière à laisser plus de temps à Oshawa pour le chargement de messagerie.

Train n° 6—de Toronto à Montréal. Il est entendu que ce train arrivera à Montréal par la gare Windsor; l'horaire pour Toronto, Belleville, Brockville et Montréal reste le même.

Article n° 2—Toronto-Sarnia-Windsor

	Service projeté	Service actuel Quotidien
N.-C. n° 15—		
Dép. Toronto.	Voir	9.45 du soir
Arr. Sarnia.	note	1.35 de l'avant-midi
Arr. Chicago.	ci-haut	8.10 de l'avant-midi
N.-C. n° 6—		
Dép. Chicago.	Voir	11.00 du soir
Dép. Sarnia.	note	9.45 de l'avant-midi
Arr. Toronto.	ci-haut	3.15 de l'après-midi

Les trains n°s 15 et 6 seront des trains commun entre Toronto et Sarnia.

N.-C. n° 5—	Service projeté Quotidien	Service actuel Quotidien	Milles-train par an Augmentation ou diminution
Dép. Toronto.	5.45 de l'après-midi	5.25 de l'après-midi	
Arr. Hamilton. . . .	6.40 de l'après-midi	6.33 de l'après-midi	
Dép. Hamilton. . . .	6.47 de l'après-midi	6.40 de l'après-midi	
Arr. London.	9.05 du soir	9.00 du soir	
N° 105—			
Dép. London.	9.20 du soir	9.15 du soir	
Arr. Windsor.	11.40 du soir	11.40 du soir	
Arr. Détroit.	12.30 du matin	12.30 du matin	
N° 5—			
Dép. London.	9.22 du soir	9.17 du soir	
Arr. Sarnia.	10.42 du soir	10.42 du soir	

Les n°s 5 et 105 seront des trains en commun entre Toronto, Windsor et Sarnia.

	Service projeté	Service actuel
N.-C. n° 14—		
Dép. Chicago.	Pas de	6.45 de l'après-midi
Dép. Sarnia.	changement	3.45 du matin
Arr. Toronto.		8.20 de l'avant-midi

Le n° 14 sera un train en commun entre Sarnia et Toronto.

	Service projeté	Service actuel Quotidien
N.-C. n° 12—		
Dép. Détroit.	Pas de	8.10 de l'avant-midi
Dép. Windsor.	changement	8.50 de l'avant-midi
Arr. London.		11.30 de l'avant-midi

Le n° 12 sera un train en commun entre Windsor et London.

	Service projeté Quotidien	Service actuel Quotidien
N.-C. n° 17—		
Dép. Toronto.	8.30 de l'avant-midi	8.30 de l'avant-midi
Arr. Hamilton.	9.25 de l'avant-midi	9.25 de l'avant-midi
Dép. Hamilton. . . .	9.35 de l'avant-midi	9.35 de l'avant-midi
Arr. London.	11.45 de l'avant-midi	11.48 de l'avant-midi
Dép. London.	12.01 de l'après-midi	12.01 de l'après-midi
Arr. Sarnia.	1.16 de l'après-midi	1.16 de l'après-midi
Arr. Chicago.	8.25 du soir	8.25 du soir
N.-C. n° 117—		
		Quotidien
Dép. London.	Remplacé par	12.03 de l'après-midi
Arr. Windsor.	P.-C. n° 21	2.30 de l'après-midi
Arr. Détroit.		3.10 de l'après-midi

N.-C. n° 16 —	Service projeté	Service actuel Quotidien	Milles-train par an Augmentation ou diminution
Dép. Détroit..	Remplacé par	4.00 de l'après-midi	
Dép. Windsor.	P.-C. n° 22	4.45 de l'après-midi	
Arr. London.....		7.02 du soir	Diminution 80,374
Dép. London..	Remplacé par	7.17 du soir	
Arr. Hamiton.	N.-C. n° 20	9.12 du soir	
Arr. Toronto.....		10.20 du soir	

N.-C. n° 20 —	Service projeté Quotidien	Service actuel Quotidien
Dép. Chicago.	9.05 de l'avant-midi	9.05 de l'avant-midi
Dép. Sarnia..	5.43 de l'après-midi	5.43 de l'après-midi
Arr. London..	7.07 du soir	7.07 du soir
Dép. London..	7.17 du soir	7.22 du soir
Arr. Hamilton.	9.12 du soir	via Stratford
Dép. Hamilton	9.20 du soir	10.30 du soir
Arr. Toronto...	10.20 du soir	

Remplace le train n° 16, de London à Toronto.

Les n°s 17 et 20 seront des trains en commun entre Toronto et Sarnia.

	Quotidien
Dép. London..... via Stratford	7.20 du soir*
Arr. Toronto	10.30 du soir*

* Actuellement sur horaire n° 20.

Ce train n'a pas le service des wagons-salons.

Ce train ne sera pas mis en commun.

P.-C. nº 21 —	Service projeté Quotidien	Service actuel Quotidien
Dép. Toronto.....	8.30 de l'avant-midi	8.30 de l'avant-midi
Arr. Woodstock.....		11.10 de l'avant-midi
Arr. London (N.-C.)..	11.50 de l'avant-midi	11.55 de l'avant-midi (P.-C.)
Dép. London (N.-C.)..	12.05 de l'après-midi	12.05 de l'après-midi (P.-C.)
Arr. Windsor (N.-C.)..	2.30 de l'après-midi	2.15 de l'après-midi (P.-C.)
Arr. Détroit (N.-C.)..	3.15 de l'après-midi	2.40 de l'après-midi (M.C.)

M.C. nº 23 —		
Dép. Détroit.....		2.50 de l'après-midi (M.C.)
Arr. Chicago.....		8.30 du soir

M.C. nº 44 —	Service projeté Quotidien	Service actuel Quotidien
Dép. Chicago.....		9.15 de l'avant-midi
Arr. Détroit		4.15 de l'après-midi (M.C.)

P.-C. nº 22 —	Service projeté Quotidien	Service actuel Quotidien	Mille-train par an Augmentation ou diminution
Dép. Détroit (N.-C.)..	4.00 de l'après-midi	4.40 de l'après-midi (M.C.)	
Dép. Windsor (N.-C.).	4.45 de l'après-midi	5.00 de l'après-midi (P.-C.)	
Arr. London (N.-C.)..	7.02 du soir	7.25 du soir	
Dép. London (N.-C.)..	7.25 du soir	7.35 du soir	
Arr. Toronto	10.25 du soir	10.25 du soir	Diminution (P.-C.) 1,022

Les trains du Pacifique-Canadien nos 21 et 22 passeront par la voie du National-Canadien de Woodstock jusqu'à Windsor.

Les trains nos 21 et 22 seront des trains en commun entre Toronto et Windsor.

N.-C. nº 9 —	Service projeté	Service actuel Quotidien
Dép. Toronto....	Pas de changement.....	11.45 du soir
Arr. Détroit.....	Pas de changement.....	7.40 du soir

N.-C. nº 10-14 —		Quotidien
Dép. Détroit....	Pas de changement.....	11.59 du soir
Arr. Toronto....		8.20 du soir

Les nos 9 et 10 seront des trains en commun.

N.-C. no 29 —	Service projeté Dimanche excepté	Service actuel Dimanche excepté
Dép. Toronto....	7.30 de l'avant-midi....	7.35 de l'avant-midi
Arr. Stratford...	10.35 de l'avant-midi....	10.35 de l'avant-midi
No 169 —		
Dép. Stratford...	10.42 de l'avant-midi....	10.42 de l'avant-mid
Arr. London.....	11.41 de l'avant-midi....	11.41 de l'avant-midi

(Prend 5 minutes de plus).

Les trains nos 26 et 169 de Toronto à London ne seront pas mis en commun.

P.-C. no 19 —	Service projeté	Service actuel Quotidien	
Dép. Toronto....	Supprimé	9.40 du soir	
Arr. Windsor....		2.40 de l'après-midi	
Arr. Détroit.....		3.00 de l'après-midi	Diminution 82,527
P.-C. no 20 —			
		Quotidien	
Dép. Détroit....	Supprimé	2.15 du matin	
Dép. Windsor...		2.40 du matin	
Arr. Toronto....		8.15 de l'avant-midi	Diminution 82,527
P.-C. no 635 —			
		Dimanche excepté	
Dép. Toronto....	Supprimé	11.30 du soir	
Arr. Windsor....		6.50 de l'avant-midi	
Arr. Détroit.....		7.15 de l'avant-midi	Diminution 70,770
P.-C. no 38 —		Lundi excepté Quotidien	
Dép. Détroit....	Supprimé	8.45 de l'avant-midi	
Dép. Windsor...		9.05 de l'avant-midi	
Arr. Toronto....		3.10 de l'après-midi	Diminution 82,527

P.C. no 37—	Service projeté	Service actuel Quotidien	Milles-train par an augmentation ou diminution
Dép. Toronto. . .	Supprimé	4.30 de l'après-midi	
Arr. Windsor . . .		10.45 du soir	
Arr. Détroit . . .		11.05 du soir	Diminution 82,527
P.-C. no 632—		Dim. exc.	
Dép. London. . .	Pas de	4.45 de l'après-midi	
Arr. Toronto. . .	changement	8.55 du soir	

Le train P.-C. no 632 de London à Toronto ne sera pas mis en commun.

P.-C. nouveau train no 643—	Service projeté Dim. exc.	
Dép. Toronto.	5.40 de l'après-midi	
Arr. Galt.	7.30 du soir	
P.-C. nouveau train no 642—	Dim. exc.	
Dép. Galt.	6.45 de l'avant-midi	
Arr. Toronto.	8.25 de l'avant-midi	Augmentation 35,682

Les trains n°s 643 et 642 entre Toronto et Galt ne seront pas mis en commun.

	Service projeté	Service actuel
N.-C. n° 80—		Dim. exc.
Dép. London . . .	Pas de	9.00 de l'avant-midi
Arr. Toronto . . .	changement	12.25 de l'après-midi
N.-C. n° 18—		Quotidien
Dép. Détroit . . .	Pas de	12.15 de l'après-midi
Dép. Windsor. . .	changement	12.55 de l'après-midi
Arr. London		4.15 de l'après-midi
Arr. Toronto . . .		8.20 du soir
N.-C. n° 83—		Quotidien
Dép. Toronto . . .	Pas de	1.30 de l'après-midi
Arr. London . . .	changement	5.30 de l'après-midi
N.-C. n° 11—		Quotidien
Dép. London . . .	Pas de	5.38 de l'après-midi
Arr. Windsor . . .	changement	8.35 du soir
Arr. Détroit . . .		9.20 du soir
N.-C. n° 23—		Mar. Sam.
Dép. Toronto . . .	Pas de	10.30 de l'avant-midi
Arr. Sarnia. . . .	changement	3.40 de l'après-midi
N.-C. n° 22—		Lun. et Ven.
Dép. Sarnia	Pas de	7.40 de l'avant-midi
Arr. Toronto . . .	changement	12.35 de l'après-midi

Les trains N.-C. n°s 80, 18, 83, 11, 23 et 22 ne seront pas mis en commun.

	Service projeté	Service actuel	Milles-train par an augmentation ou diminution
P.-C. n° 650 (Automotrice)—		Dim. exc.	
Dép. Guelph. . .	Supprimé	1.25 de l'après-midi	
Arr. Guelph Jct.		1.55 de l'après-midi	
P.-C. n° 649 (Automotrice)—		Dim. exc.	
Dép. Guelph Jct. .	Supprimé	2.05 de l'après-midi	
Arr. Guelph. . .		2.40 de l'après-midi	
P.-C. n° 652 (Automotrice)—		Dim. exc.	
Dép. Guelph . . .	Supprimé	5.15 de l'après-midi	
Arr. Guelph Jct.		5.50 de l'après-midi	
P.-C. Retour à lège—			
Dép. Guelph Jct.	Supprimé		
Arr. Guelph . . .			
P.-C. n° 654 (Automotrice)—		Dim. exc.	
Dép. Guelph . . .	Supprimé	8.40 du soir	
Arr. Guelph Jct.		9.15 du soir	
P.-C. n° 653 (Automotrice)—		Dim. exc.	
Dép. Guelph Jct.	Supprimé	9.25 du soir	
Arr. Guelph. . .		10.00 du soir	Diminution 28,546

Transport entre Toronto et Guelph—Le transport-voyageurs suivant sera mis en commun: vente, Toronto à Guelph; vente, Guelph à Toronto.

Article nº 3—Toronto à Hamilton

	Service projeté	Service actuel	
C.-P. nº 772—		Dim. exc.	
Dép. Hamilton.	Supprimé	11.30 de l'avant-midi	
Arr. Toronto. . .		12.30 de l'après-midi	
P.-C. nº 761—		Dim. exc.	
Dép. Toronto. . .	Supprimé	3.00 de l'après-midi	
Arr. Hamilton. .		4.00 de l'après-midi	Diminution 25,040
P.-C. nº 763—		Quotidien	
Dép. Toronto. . .	Supprimé	9.50 du soir	
Arr. Hamilton. .	Supprimé	10.30 du soir	
P.-C. nº 762—		Quotidien	
Dép. Hamilton. .	Supprimé	9.15 du soir	
Arr. Toronto . . .		10.15 du soir	Diminution 29,200

SERVICE ACTUEL

	77	101	(A) 185	83	(A) 79	103	89
N.C.	Dim. exc.	Quotidien	Samedi	Quotidien	Sam. et dim. exc.	Quotidien	Quotidien
Départ Toronto	6.40 de l'avant-midi	8.00 de l'avant-midi	12.25 de l'après-midi	1.30 de l'après-midi	4.20 de l'après-midi	6.15 de l'après-midi	8.15 du soir
Arrivée Hamilton.	7.55 de l'avant-midi	9.00 de l'avant-midi	1.45 de l'après-midi	2.50 de l'après-midi	5.45 de l'après-midi	7.15 de l'après-midi	9.15 du soir

	721	741	801	821
P.-C.	Quotidien	Quotidien	Quotidien	Quotidien
Départ Toronto	8.15 de l'avant-midi	1.15 de l'après-midi	5.00 de l'après-midi	8.00 du soir
Arrivée Hamilton.	9.15 de l'avant-midi	2.15 de l'après-midi	6.00 de l'après-midi	9.00 du soir

	(A) 74	(A) 76	106	94	80	18	108
N.-C.	Dim. exc.	Dim. exc.	Quotidien	Quotidien	Dim. exc.	Quotidien	Quotidien
Départ Hamilton	5.15 de l'avant-midi	6.15 de l'avant-midi	6.55 de l'avant-midi	8.58 de l'avant-midi	11.25 de l'avant-midi	7.10 du soir	7.45 du soir
Arrivée Toronto	6.40 de l'avant-midi	7.40 de l'avant-midi	7.55 de l'avant-midi	9.58 de l'avant-midi	12.25 de l'après-midi	8.20 du soir	8.45 du soir

	712	752	(A) 792	832
P.-C.	Quotidien	Quotidien	Quotidien	Quotidien
Départ Hamilton.	6.45 de l'avant-midi	10.20 de l'avant-midi	4.05 de l'après-midi	8.00 du soir
Arrivée Toronto.	7.50 de l'avant-midi	11.20 de l'avant-midi	5.05 de l'après-midi	9.00 du soir

Tous les trains précités entre Toronto et Hamilton seront mis en commun.

NOTE (A)—Durant la saison d'hiver à cause du trafic suburbain le train N.-C. n° 185 sera supprimé et le train N.-C. n° 79 sera retardé d'une heure, dimanche excepté. Les trains N.-C. nos 74 et 76 seront retardés d'une heure. Le train P.-C. n° 792 sera retardé d'une heure.

Article nº 4—Montréal à Ottawa

SERVICE ACTUEL

	47	51	153	1
N.-C.	Quotidien	Dim. exc.	Dimanche	Quotidien
Départ de Montréal	8.55 de l'avant-midi	3.15 de l'après-midi	5.40 de l'après-midi	7.05 du soir
Arrivée Ottawa	12.10 de l'après-midi	6.30 de l'après-midi	8.45 du soir	9.20 du soir

	503	505	7	1	507
P.-C.	Quotidien	Dim. exc.	Quotidien	Quotidien	Dimanche
Départ de Montréal	7.40 de l'avant-midi	3.05 de l'après-midi	7.00 du soir	10.15 du soir	7.15 du soir
Arrivée Ottawa	10.50 de l'avant-midi	6.20 de l'après-midi	9.15 du soir	1.00 de l'avant-midi	10.30 du soir

	2	48	150	50	152
N.-C.	Quotidien	Dim. exc.	Dimanche	Dim. exc.	Dimanche
Départ d'Ottawa	6.15 de l'avant-midi	7.45 de l'avant-midi	2.30 de l'après-midi	4.20 de l'après-midi	6.30 de l'après-midi
Arrivée Montréal	8.30 de l'avant-midi	11.00 de l'avant-midi	5.45 de l'après-midi	7.35 du soir	9.45 du soir

	2	8	502	504	506
P.-C.	Quotidien	Quotidien	Dim. exc.	Quotidien	Dimanche
Départ d'Ottawa	4.00 de l'avant-midi	6.25 de l'avant-midi	7.40 de l'avant-midi	3.05 de l'après-midi	7.00 du soir
Arrivée Montréal	6.45 de l'avant-midi	8.40 de l'avant-midi	10.55 de l'avant-midi	6.20 de l'après-midi	10.10 du soir

Tous les billets sur les trains précités seront en commun, bien que ceci ne soit pas une mise de trains en commun et l'on n'a pas encore décidé quel transport direct de voyageurs venant d'en dehors de la zone Montréal-Ottawa sera mis en commun.

Article nº 5—Montréal à Boston

	Service projeté	Service actuel Quotidien	Milles-train par an augmentation ou diminution
P.-C. n° 210—			
Départ de Montréal	Supprimé	8.00 de l'avant-midi	
Arrivée à Newport	"	10.50 du soir	
P.-C. n° 209—			
Départ de Newport	Supprimé	4.20 de l'avant-midi	
Arrivée à Montréal	"	7.10 de l'avant-midi	Diminution 78,694

P.-C. n° 212—	Service projeté Quotidien	Service actuel Quotidien	Milles-train par an Augmentation ou diminution
Dép. Montréal	7.30 de l'avant-midi	8.30 de l'avant-midi	
Arr. Wells River	12.45 de l'après-midi	1.47 de l'après-midi	
Dép. Wells River	12.50 de l'après-midi	Voir	
Arr. White R. Jct.	1.50 de l'après-midi	Note	
P.-C. n° 211—			
Dép. White R. Jct.	12.45 de l'après-midi	Voir	
Arr. Wells River	1.45 de l'après-midi	Note	
Dép. Wells River	1.50 de l'après-midi	12.45 de l'après-midi	
Arr. Montréal	7.15 de l'après-midi	6.15 de l'après-midi	

Les trains Pacifique-Canadien nos 212 et 211 passeront par White River Jct., au lieu de passer par Woodsville, N.-H.

	Service actuel	
N.-C.—	332	20
	Quotidien	Quotidien
Dép. Montréal.	8.50 de l'avant-midi	8.20 du soir
Arr. White R. Jct. . .	2.03 de l'après-midi	1.08 du matin
N.-C.—	307	325
	Quotidien	Dim. exc.
Dép. White R. Jct. . .	12.38 de l'après-midi	12.35 du matin
Arr. Montréal.	6.15 de l'après-midi	7.30 de l'avant-midi
	21	
	Quotidien	
Dép. White R. Jct. . .	4.02 du matin	
Arr. Montréal.	8.45 de l'avant-midi	

Les trains nos 332, 307, 20 et 325 entre Montréal et White River Jct seront mis en commun.

Le train n° 21 entre White River Jct et Montréal sera mis en commun le dimanche seulement pour le transport des voyageurs du n° 325.

Article n° 6—Montréal à Sherbrooke

On ne donne pas la liste des trains, mais tous les billets entre Montréal et Sherbrooke seront mis en commun, y compris les billets aller et retour d'endroits au delà de Montréal.

Article n° 7—Montréal à Québec

N.-C. n° 33—	Service projeté Quotidien	Service actuel Quotidien	Milles-train par an Augmentation ou diminution
Dép. Québec.	Supprimé	10.45 du soir	
Arr. Montréal.		6.15 de l'avant-midi	
N.-C. n° 34		Quotidien	
Dép. Montréal.	Supprimé	10.45 du soir	
Arr. Québec.		6.00 de l'avant-midi	
			Diminution 130,378
N.-C. n° 75		Quotidien	
Dép. Québec.	Supprimé	3.15 de l'après-midi	
Arr. Montréal.		7.45 du soir	

N.-C. n° 46—	Service projeté Quotidien	Service actuel Quotidien	Milles-train par an Augmentation ou diminution
Dép. Montréal.	Supprimé	5.15 de l'après-midi	
Arr. Québec.		9.40 du soir	
			Diminution 132,078
N.-C. n° 44—			
Dép. Montréal.	Supprimé	7.20 de l'avant-midi	
Arr. Richmond. . . .		10.00 de l'avant-midi	
N.-C. n° 43—		Dim. Exc.	
Dép. Richmond.	Supprimé	7.50 du soir	
Arr. Montréal.		10.05 du soir	
			Diminution 47,576

	Service actuel	
	352	354
P.C.		
Dép. Montréal (Windsor)	Dim. exc.	Quotidien 8.15 de l'avant-midi
Dép. Montréal (Place Viger)	7.00 de l'avant-midi	.....
Arr. Québec	12.00 midi	1.00 de l'après-midi
	356	302-358
Dép. Montréal (Windsor)	Quotidien	Quotidien 11.15 du soir
Dép. Montréal (Place Viger)	4.00 de l'après-midi	11.40 du soir
Arr. Québec	8.30 du soir	6.10 de l'après-midi
P.-C.	351	353
	Dim. exc.	Quotidien
Dép. Québec	6.10 de l'avant-midi	12.30 de l'après-midi
Arr. Montréal (Place Viger)	11.20 de l'avant-midi	.....
Arr. Montréal (Windsor)	.....	5.10 de l'après-midi
	355	301-357
	Quotidien	Quotidien
Dép. Québec	4.00 de l'après-midi	11.30 du soir
Arr. Montréal (Place Viger)	6.50 de l'après-midi	6.00 de l'avant-midi
Arr. Montréal (Windsor)	.....	6.25 de l'avant-midi

Tous les trains précités excepté les trains nos 352 et 351 (entre Montréal et Québec) seront mis en commun.

Article n° 8—Montréal à Ste-Rosalie, Richmond et Portland

Changements locaux du N.-C.— N° 16	Service projeté Dim. exc.	Service actuel Dim. exc.	Milles-train par an Augmentation ou diminution
Dép. Montréal	8.35 de l'avant-midi	8.35 de l'avant-midi	
Arr. Richmond	10.45 de l'avant-midi	10.30 de l'avant-midi	
Dép. Richmond	10.55 de l'avant-midi	10.40 de l'avant-midi	
Arr. Island Pond	1.10 de l'après-midi	12.55 de l'après-midi	
	Quotidien	Quotidien	
Dép. Island Pond	1.30 de l'après-midi	1.15 de l'après-midi	
Arr. Portland	6.15 de l'après-midi	6.00 de l'après-midi	
N° 44	Dim. exc.	Dim. exc.	Se raccor-
Dép. Richmond	10.55 de l'avant-midi	10.35 de l'avant-midi	de au n° 16
Arr. Québec	2.30 de l'après-midi	2.10 de l'après-midi	

N° 17—	Service projeté Quotidien	Service actuel Quotidien	Milles-train par an Augmentation ou diminution
Dép. Portland.	8.10 de l'avant-midi	8.00 de l'avant-midi	
Arr. Island Pond. . .	12.55 de l'après-midi	12.45 de l'après-midi	
	Dim exc.	Dim. exc.	
Dép. Island Pond. . .	1.15 de l'après-midi	1.05 de l'après-midi	
Arr. Richmond. . . .	3.35 de l'après-midi	3.25 de l'après-midi	
Arr. Montréal.	6.20 de l'après-midi	5.50 de l'après-midi	
N° 43—			
	Dim exc.	Dim. exc.	
Dép. Québec.	12.00 midi	4.10 de l'après-midi	
Arr. Richmond. . . .	3.35 de l'après-midi	7.40 de l'après-midi*	

*Se raccorde au train n° 17.

Nouveau train—

	Dim exc.
Dép. Ste-Rosalie. . . .	5.50 de l'avant-midi*
Arr. Montréal.	7.15 de l'avant-midi

*(Remplace le n° 33 à cause du transport suburbain).

Nouveau train—

	Quotidien
Dép. Montréal.	11.15 du soir*
Arr. Ste-Rosalie. . . .	12.40 du matin

*(Remplace le n° 34 à cause du transport suburbain).

Nouveau train—

	Dimanche
Dép. Ste-Rosalie. . . .	5.55 de l'après-midi
Arr. Montréal.	7.20 du soir

Augmentation 27,448

Article n° 9—Montréal à St-Hyacinthe, Ste-Rosalie Jct et Lévis

	Service projeté Dim. exc.	Service actuel Dim. exc.
Dép. Montréal.	8.00 de l'avant-midi	——
Arr. St-Hyacinthe. . .	9.15 de l'avant-midi	——
Dép. St-Hyacinthe. . .	9.55 de l'avant-midi	9.55 de l'avant-midi
Dép. Ste-Rosalie Jct. .	10.03 de l'avant-midi	10.03 de l'avant-midi
Arr. St-Léonard Jct. .	11.45 de l'avant-midi	11.45 de l'avant-midi

N° 689—

	Dim. exc.	Dim. exc.
Dép. St-Léonard Jct. .	5.15 de l'après-midi	7.30 de l'avant-midi
Ste-Rosalie Jct. .	7.00 du soir	9.15 de l'avant-midi
St-Hyacinthe. . .	7.05 du soir	9.20 de l'avant-midi
St-Lambert. . . .	8.00 du soir	——
Arr. Montréal.	8.20 du soir	——

Augmentation 21,944

N° 4—	Service projeté Quotidien	Service actuel Quotidien	Milles-train par an Augmentation ou diminution
Dép. Montréal.	7.45 du soir	8.00 du soir	
Ste-Rosalie Jct. .	8.50 du soir	9.05 du soir	
Arr. Lévis.	12.20 du matin	12.20 du matin	

Le train n° 4 s'arrêtera à Bagot, St-Eugène, St-Germain, St-Cyrille et Ste-Perpétue pour laisser descendre les voyageurs venant de St-Hyacinthe et de l'ouest de St-Hyacinthe.

N° 3—	Quotidien	Quotidien
Dép. Lévis.	3.30 du matin	3.30 du matin
Ste-Rosalie Jct. .	7.15 de l'avant-midi	6.55 de l'avant-midi
Arr. Montréal.	8.20 de l'avant-midi	8.00 de l'avant-midi

Le train n° 3 s'arrêtera à St-Léonard Jct., Ste-Perpétue, St-Cyrille, St-Germain, St-Eugène et Bagot pour prendre et laisser descendre des voyageurs.

NOTE—Les trains 3 et 4 "Ocean Limited" devront s'arrêter aux gares entre St-Léonard Jct et Ste-Rosalie à cause de la suppression du train n° 46 et le changement du train 689 de train du matin en train de l'après-midi.

Article 10—Service suburbain entre Montréal et Vaudreuil

Le National-Canadien fera six voyages aller et retour entre Dixie et Montréal tous les jours, dimanche excepté, et supprimera le reste de son service suburbain.

Le Pacifique-Canadien gardera son service actuel avec à peu près les mêmes horaires excepté qu'il fera les changements nécessaires pour qu'un de ses trains arrive à Montréal à bonne heure le matin, comme le fait le train n° 226 du N.-C.

	Par an
Milles-train en commun.....P.-C.	135,694
Milles-train en commun.....N.-C.	32,671
	188,365
Milles-train du N.-C. supprimés.....	132,550

DOCUMENT "E"

MONTRÉAL, 13 juillet 1933.

M. J. E. ARMSTRONG,
Ingénieur en chef adjoint,
Chemin de fer du Pacifique-Canadien,
Montréal, Qué.

CHER MONSIEUR,—Conformément à l'accord verbal conclu à notre réunion de ce matin, je vous communique ci-dessous l'opinion de la section du National-Canadien du sous-comité du terminus, en ce qui concerne le service des trains en commun:

Il est admis que Bonaventure et Windsor sont toutes deux nécessaires, jusqu'au jour où l'on pourra décider d'agrandir le parc de triage des wagons du Pacifique-Canadien, et de poser quatre voies de la gare au parc de triage.

La section du National-Canadien estime que, tout bien pesé, le minimum de bouleversement et le maximum d'économie seraient obtenus par: L'arrivée et le départ de tous les trains en commun de Québec à la gare Windsor; le départ des trains en commun de Boston, de jour et de nuit, de la gare Bonaventure; le maintien de la situation actuelle pour les trains de nuit en commun entre Montréal et Toronto, un à chaque gare; le train en commun de jour arriverait à Bonaventure, et le train rapide en commun arriverait à la gare Windsor et en partirait.

La proposition relative au service de Québec n'a pas besoin d'être commentée. Il est évident que ce service doit aboutir à la gare Windsor. Nous estimons, en tenant compte de nos conditions d'exploitation, que les trains de Boston doivent aboutir à Bonaventure si l'on veut réaliser le maximum d'économie. Le train de nuit en direction sud est réuni à notre "Washingtonian" jusqu'à White River Junction, et le train en direction nord, un jour par semaine, est réuni au "Montrealer". Le train de jour assure un service local entre Montréal et Saint-Jean, et c'est le seul train du National-Canadien actuellement disponible. Le train du jour de Rutland, qui suit la même route, n'assure aucun trafic local. Il faut aussi considérer le transfert de wagons de messageries destinés à Boston et New-York.

Je ne crois pas qu'il y ait besoin de commentaires au sujet des trains de nuit Montréal-Toronto.

En ce qui concerne les trains 5 et 14, notre avis est que la solution assurant le moins de dérangement aux voyageurs et le moindre transfert de courrier, bagages et messageries, serait l'emploi de la gare Bonaventure pour ces trains. A ce sujet nous avons nos chiffres, mais nous n'avons pas encore tous les détails sur la situation du Pacifique-Canadien, de sorte que notre opinion relative aux trains 5 et 14 est fondée sur une évaluation approximative de votre trafic.

En ce qui concerne le train rapide en commun Toronto-Montréal, si nous devons continuer à le partager entre deux gares, la commodité pour le public nous engagerait à faire partir le train de Bonaventure et à le faire arriver à Windsor. La meilleure solution, maintenant que nous nous proposons la mise en commun à l'ouest de Toronto et la protection de notre trafic d'au delà, serait peut-être l'utilisation de la gare Windsor par ce train dans les deux directions.

Je joins à cette lettre des états du transfert des voyageurs, du courrier et des messageries.

Je vous serais obligé de prendre ce mémoire en considération, de manière à nous faire connaître aussi tôt que possible les divergences qu'il y aurait lieu d'aplanir.

Sincèrement vôtre,

(signé) S. W. FAIRWEATHER,
Président de la section du National-Canadien du comité mixte de coopération.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

MONTRÉAL, 14 juillet 1933.

M. S. W. FAIRWEATHER,
Directeur du Bureau technique,
Chemins de fer du National-Canadien,
Montréal, Qué.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 13 courant, relative à la situation des terminus à Montréal, au point de vue des trains en commun éventuels,

Je nous crois d'accord sur les points suivants:

(1) Les installations actuelles du Pacifique-Canadien de Montréal-Ouest à la gare Windsor suffisent aux besoins de tous les trains dont la mise en commun a été proposée jusqu'ici et ayant actuellement pour tête de ligne les gares Bonaventure et Windsor, ainsi que de tous les autres trains appartenant exclusivement au Pacifique-Canadien et ayant actuellement pour tête de ligne la gare Windsor.

(2) Les installations actuelles du Pacifique-Canadien de Montréal-Ouest à Westmount et les voies de la gare Windsor suffisent à répondre aux besoins des trains des deux réseaux ayant Bonaventure et Windsor pour tête de ligne, même dans des conditions identiques à celles des bonnes années comme 1927, 1928 et 1929, et spécialement si ces conditions sont modifiées par la réduction du nombre des trains et par un allègement apporté aux heures quotidiennes d'affluence que la mise en commun entraînerait.

(3) Les installations actuelles du Pacifique-Canadien au Glen et les trois voies entre le Glen et la gare Windsor ne suffisent pas à répondre aux besoins actuels des trains des deux réseaux ayant les gares Bonaventure et Windsor pour tête de ligne, même s'ils étaient modifiés par la réduction du nombre des trains et par un allègement apporté aux heures quotidiennes d'affluence qu'entraîneraient toutes les mises en commun jusqu'ici proposées.

(4) Quand une gare convenable de triage des wagons (comprenant des installations pour les locomotives) et quatre voies entre cette gare de triage et la gare Windsor seront disponibles, les installations du Pacifique-Canadien entre Montréal-Ouest et la gare Windsor permettront de répondre à tous les besoins des lignes des deux réseaux ayant Bonaventure et Windsor pour terminus, même dans des conditions identiques à celles des bonnes années 1927, 1928 et 1929, et spécialement si ces conditions sont modifiées par la réduction du nombre des trains et par un allègement apporté aux heures quotidiennes d'affluence que la mise en commun entraînerait.

(5) Si le trafic de tous les chemins de fer ayant les gares Bonaventure et Windsor pour tête de ligne était basé sur la gare Windsor, il faudrait augmenter les voies de cette gare aussitôt ou peu après que le trafic dépassera celui des bonnes années 1927, 1928 et 1929.

(6) Jusqu'à ce qu'il existe une gare convenable de triage pour les wagons (y compris une installation pour les locomotives et quatre voies entre cette gare de triage et la gare Windsor), les gares Bonaventure et Windsor sont toutes deux nécessaires pour répondre aux besoins des trains des deux réseaux ayant ces gares pour tête de ligne, même si ces besoins étaient modifiés par la réduction du nombre des trains et par un allègement apporté aux heures quotidiennes d'affluence qu'entraînerait toutes les mises en commun jusqu'ici proposées.

(7) Les trains entre Montréal et Québec ayant actuellement les gares Bonaventure et Windsor pour tête de ligne devraient avoir la gare Windsor pour tête de ligne après la mise en commun.

(8) Les trains de nuit entre Montréal et Toronto ayant actuellement les gares Bonaventure et Windsor pour tête de ligne devraient garder chacun la même tête de ligne après la mise en commun.

(9) Les trains rapides en commun de l'après-midi entre Montréal et Toronto, ayant actuellement pour tête de ligne, en partie la gare Bonaventure et en partie la gare Windsor, devraient avoir pour tête de ligne la gare Windsor.

Je regrette de ne pas avoir encore les renseignements nécessaires pour exprimer une opinion précise sur la gare ou les gares qu'il faudrait assigner comme tête de ligne, après la mise en commun, aux trains de jour et aux trains de nuit entre Montréal et Boston et au train de jour entre Montréal et Toronto. Aussitôt que nous disposerons de ces renseignements et que nous aurons pu les étudier, je vous écrirai de nouveau au sujet de ces six trains.

Sincèrement vôtre,

(Signé) JOHN E. ARMSTRONG,
Ingénieur en chef adjoint.

DOCUMENT "F"

MONTRÉAL, 25 juillet 1933.

Au Comité mixte de coopération

Votre sous-comité chargé d'étudier la situation des terminus à Montréal vous fait rapport, en ce qui concerne les installations de Montréal-Ouest à la gare Windsor, celle-ci incluse, comme suit:

1. Les installations actuelles du Pacifique-Canadien de Montréal-Ouest à la gare Windsor sont suffisantes, sans autre mise de fonds, pour répondre aux besoins de tous les trains que l'on a proposé jusqu'ici de mettre en commun, ayant la gare Bonaventure ou la gare Windsor pour tête de ligne, ainsi que de tous les autres trains appartenant exclusivement au Pacifique-Canadien, et des trains des lignes louées ayant actuellement la gare Windsor pour tête de ligne.
2. Les installations actuelles du Pacifique-Canadien de Montréal-Ouest à Westmount et les voies et les hangars de trains à la gare Windsor sont suffisants, sans autre mise de fonds, pour répondre aux besoins du trafic maximum que les réseaux combinés du National-Canadien et du Pacifique-Canadien aient eu dans le passé, augmenté du trafic de toutes les lignes louées ayant pour tête de ligne la gare Windsor ou la gare Bonaventure.
3. Les installations actuelles du Pacifique-Canadien au Glen, les trois voies entre le Glen et la gare Windsor, et les installations de la gare Windsor pour les messageries, les bagages, le courrier et les guichets sont insuffisantes, sans autre mise de fonds, pour répondre aux besoins du trafic total combiné du National-Canadien, du Pacifique-Canadien et de toutes les lignes louées ayant actuellement pour tête de ligne la gare Bonaventure et la gare Windsor, et les installations du Glen ne peuvent être rendues suffisantes à cet endroit.
4. Les installations insuffisantes énumérées à l'alinéa 3 peuvent être rendues suffisantes pour répondre soit au trafic total combiné du National-Canadien et du Pacifique-Canadien et de toutes les lignes louées ayant actuellement pour tête de ligne la gare Bonaventure et la gare Windsor, soit au trafic maximum que les réseaux combinés du National-Canadien et du Pacifique-Canadien ont eu dans le passé, augmenté de celui de toutes les lignes louées ayant pour tête de ligne la gare Windsor et la gare Bonaventure, en ajoutant à l'est de l'avenue Elmhurst, à Montréal-Ouest, des installations d'une capacité approximativement double de

celle des installations actuelles au Glen, en posant quatre voies de ces installations à la gare Windsor, et en fournissant à la gare Windsor des installations pour les messageries, les bagages, le courrier et les guichets, au coût approximatif de:

Gare de triage pour les wagons à Montréal-Ouest..	$4,000,000
Quatre voies de Montréal-Ouest à la gare Windsor..	1,000,000
Changements et additions à la gare Windsor.....	1,000,000
Total	$6,000,000

5. Si le trafic combiné du National-Canadien, du Pacifique-Canadien et des lignes louées par eux exigeait l'élimination de passages à niveaux aux avenues Westminster et Elmhurst, à Montréal-Ouest, le coût de ce travail pourrait être évalué approximativement à $2,000,000.
6. Quand le trafic de la gare Windsor excédera le maximum atteint dans le passé par les réseaux combinés du National-Canadien et du Pacifique-Canadien et des lignes louées par eux, ayant pour tête de ligne la gare Windsor et la gare Bonaventure, il sera nécessaire d'augmenter les installations de hangars et de voies de la gare Windsor. Il est actuellement impossible d'évaluer le coût de ce travail, car il dépendra du montant et du genre d'augmentation nécessaire pour répondre à la situation qui se produira, mais il coûtera un bon nombre de millions de dollars.
7. Jusqu'à ce que les installations supplémentaires indiquées à l'alinéa (4) existent, il ne sera pas possible de fermer la gare Bonaventure et de faire dévier sur la gare Windsor tous les trains ayant actuellement la gare Bonaventure pour tête de ligne.

(Signé) C. S. GZOWSKI. (Signé) JOHN T. ARMSTRONG.

DOCUMENT "G"

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NATIONAL-CANADIEN—COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

COMITÉ MIXTE DE COOPÉRATION

Rapport nº 10

Au président suppléant, Compagnie du chemin de fer National-Canadien.
Au président, Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Répartition n° 1

Mise en commun d'autres trains de voyageurs

Votre Comité de coopération a sérieusement examiné la possibilité d'étendre la mise en commun des trains de voyageurs en vue d'éliminer le double emploi et la concurrence d'autres services de trains des deux réseaux.

On est arrivé au point où les travaux du comité de coopération sont arrêtés par une divergence d'opinions entre les deux sections sur l'usage des installations de terminus des deux compagnies à Montréal.

En conséquence votre comité a décidé de vous faire rapport des deux opinions et de vous demander des instructions sur cette question.

Le comité admet, à l'unanimité, que ni la gare Windsor ni la gare Bonaventure ne peut assurer le service total des trains des deux réseaux sans une nouvelle mise de fonds considérable.

La section du Pacifique-Canadien estime que, pour offrir le maximum de commodité au public, pour réaliser le maximum d'économie et assurer le meilleur usage des installations, tous les trains principaux des deux compagnies, mis en

commun ou non, devraient utiliser la gare Windsor. Cela comprendrait: les trains des provinces Maritimes, ceux de Québec, les trains de Boston et New-York, ceux de Toronto, d'Ottawa et le Transcontinental.

La section du National-Canadien estime que la solution la plus pratique du problème du terminus serait une répartition des trains en commun entre les deux gares, et elle propose la répartition suivante:

(*a*) Tous les trains en commun Montréal-Québec utilisant la gare de la place Viger et la gare Windsor.
(*b*) Les trains rapides en commun Montréal-Toronto de l'après-midi, dans les deux directions, utilisant la gare Windsor.
(*c*) Les trains de nuit en commun Montréal-Toronto utilisant la gare Bonaventure et la gare Windsor, comme maintenant.
(*d*) Les trains en commun du matin Montréal-Toronto utilisant la gare Bonaventure.
(*e*) Le service d'abonnements Montréal-Vaudreuil utilisant la gare Windsor.
(*f*) Pour les trains transcontinentaux, si un seul train est mis en commun, il utiliserait la gare Windsor dans les deux directions. Si deux trains sont mis en commun, l'un utiliserait la gare Windsor et l'autre la gare Bonaventure.
(*g*) Les services en commun Montréal-Boston utilisant la gare Bonaventure.
(*h*) Tous les trains concurrents, y compris ceux des Maritimes, restant comme ils sont.

(Signé) S. W. FAIRWEATHER,
Président de la Section du National-Canadien.

(Signé) G. HODGE,
Président de la section du Pacifique-Canadien.

MONTRÉAL, 11 août 1933.

DOCUMENT "H"

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER NATIONAL-CANADIEN — COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

COMITÉ MIXTE DE COOPÉRATION

Rapport nº 28

Au président-suppléant, Compagnie du chemin de fer National-Canadien.
Au président, Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Répartition nº 1

Mise en commun d'autres trains de voyageurs
Services de jour et de nuit Québec-Montréal
Services de jour et de nuit Montréal-Toronto

Services Ottawa-Toronto

Proposition. — Que, pour exécuter les instructions du comité mixte, d'étendre l'accord relatif à la mise en commun, en attendant plus ample étude de la situation des terminus à Montréal, en vue de réaliser quelque économie immédiate.

1. Les services en commun mentionnés dans le rapport nº 4 soient étendus de manière à comprendre:
   (*a*) Les trains Québec-Montréal, excepté les trains locaux et les trains spéciaux correspondant aux bateaux.
   (*b*) Le reste des services Montréal-Toronto, excepté les trains locaux.
2. Lesdits services soient désignés et annoncés comme "trains en commun".

3. Dès la mise en vigueur de cette proposition, l'accord daté du 1er avril 1933, relatif à la mise en commun restreinte actuelle, soit annulé et remplacé par un accord en harmonie avec la présente proposition.

Méthode. — 1. Le Pacifique-Canadien exploitera, comme trains en commun, les services suivants de trains:

(*a*) Les trains P.-C. nos 353 et 354 quotidiens entre Montréal et Québec. Ces trains utiliseront la gare Windsor, Montréal.

(*b*) Les trains P.-C. nos 355 et 356 quotidiens entre Montréal et Québec. Ces trains utiliseront les gares du P.-C. à Montréal.

(*c*) Les trains P.-C. nos 301-357 et 302-358 quotidiens entre Montréal et Québec. De ces trains réunis, une rame dans chaque direction utilisera la gare Windsor, Montréal.

(*d*) Les trains P.-C. nos 21 et 22 quotidiens entre Montréal et Toronto. Ces trains utiliseront la gare Windsor, Montréal.

(*e*) Les trains P.-C. nos 33 et 34 quotidiens entre Toronto et Ottawa, via Peterboro.

(*f*) Les trains P.-C. nos 559 560 entre Ottawa et Brockville, correspondant avec les trains en commun N.-C. nos 15 et 6.

(*g*) Les trains spéciaux Toronto-Montréal destinés à correspondre avec les bateaux transatlantiques, dans les deux sens.

2. Le National-Canadien exploitera, comme trains en commun, les services suivants:

(*a*) Les trains N.-C. nos 5 et 14 quotidiens entre Montréal et Toronto. Ces trains utiliseront la gare Bonaventure, Montréal.

Dissentiment: Le Pacifique-Canadien souhaite que le train en commun du National-Canadien no 5 arrive à Toronto à 4 h 45 p.m., pour correspondre avec le train actuel P.-C. no 37 de Toronto vers l'ouest. Le National-Canadien trouve impossible de changer l'horaire du no 5 pour répondre au désir du Pacifique-Canadien.

(*b*) Les trains N.-C. nos 16 et 17 entre Montréal et Toronto. Ces trains utiliseront la gare Bonaventure, Montréal.

(*c*) Les trains N.-C. nos 15 et 6 entre Montréal et Toronto. Ces trains utiliseront la voie de jonction à Dorval pour passer des voies du National-Canadien à celle du Pacifique-Canadien et vice versa, et utiliseront la gare Windsor, Montréal.

(*d*) Les trains N.-C. nos 9 et 10 entre Belleville et Toronto.

(*e*) Les trains spéciaux Toronto-Montréal pour correspondre aux bateaux transatlantiques, dans les deux sens.

3. Le Pacifique-Canadien suprimera les services de trains suivants:
P.-C. nos 20 et 37 entre Montréal et Toronto.
P.-C. nos 552 et 553, Ottawa-Bedell.

4. Le National-Canadien supprimera et rétablira des services de trains de la manière suivante:

N.-C. nos 33 et 34 Montréal et Québec via Richmond.
N.-C. nos 46 et 75 Montréal et Québec via Drummondville.

Le National-Canadien, dans le remaniement de ses services de trains concurrents, peut établir, tous les jours, sauf le dimanche, des services circulaires entre Lyster-Richmond et Sainte-Rosalie-Saint-Léonard, et un service quotidien Québec-Charny correspondant avec les trains N.-C. nos 1 et 2.

5. Pendant la durée de l'accord proposé, aucune des deux parties n'établira de nouveaux trains directs concurrents sur aucune des lignes mises en commun, ni ne modifiera les horaires ou la composition de trains non en commun de

manière à les mettre en concurrence avec des trains en commun, sans accord entre les parties. De même, aucune partie n'essaiera d'établir de nouveaux services de trains en commun ou de supprimer des services en commun pour répondre à un changement dans la situation du trafic ou pour une autre raison, sans accord entre les parties. Les trains en commun exploités par chaque compagnie comprendront des wagons en commun et des wagons non en commun selon les besoins conformément aux dispositions suivantes; aucune partie, sans le consentement de l'autre, n'augmentera la composition de trains en commun ni le nombre des arrêts des trains en commun dans le but de transporter du trafic concurrent de manière à compromettre l'observation de l'horaire des trains ou à nécessiter une exploitation des trains sur des sections supplémentaires.

Wagons-messageries—(non en commun)—

Wagons-messageries du P.-C. et du N.-C. sur les trains en commun nos 353-354-355-356-301/ 307-302/ 358 Montréal-Québec, 33-34 Ottawa-Toronto et les trains Ottawa-Brockville correspondant avec les trains en commun N.-C. nos 15-6 et N.-C. nos 9 et 10 Belleville et Toronto.

Wagons-messageries du N.-C. et du P.-C. sur les trains en commun N.-C. nos 5-14-15 et 6 Montréal-Toronto.

Wagons-messageries du N.-C. sur les trains en commun N.-C. nos 16-17.

Wagons-messageries du P.-C. sur les trains en commun P.-C. nos 21-22.

Pourvu que le droit de mettre ces wagons sur les trains en commun exploités par chaque compagnie soit limité à la composition maximum de ces trains, et pourvu que chaque partie ait le même traitement à cet égard et que, là où ce sera possible, des wagons mixtes soient utilisés après accord entre les parties. Les représentants des messageries des deux compagnies se mettront d'accord sur le service de messageries à fournir par chaque compagnie à des points intermédiaires communs sur les lignes et les trains en commun exploités par l'autre compagnie, de manière à laisser chaque compagnie en ces endroits, dans la même position relative qu'avant l'accord pour la mise en commun, au point de vue du service des messageries.

Chaque compagnie aura le droit de mettre sur tous les trains en commun, aux points intermédiaires, les wagons-messageries qu'elle mettait auparavant sur les trains en ces endroits.

Wagons-poste, non en commun—

Wagons-poste du N.-C. pour le courrier transatlantique et wagons-poste du P.-C., sur les trains en commun P.-C. nos 353-354-355-356-301/ 357-302/ 358, entre Montréal et Québec.

Wagons-poste du P.-C. pour le courrier transatlantique et wagons-poste du N.-C. sur les trains en commun N.-C. nos 5-14-15 et 6 entre Montréal et Toronto.

Wagons-poste du N.-C. sur les trains en commun N.-C. nos 16-17 et 9-10.

Wagons-poste du P.-C. sur les trains en commun P.-C. nos 21-22, 33-34 et trains correspondants Ottawa-Brockville.

Chaque partie aura le droit de mettre sur tous les trains en commun, aux points intermédiaires, les wagons-poste qu'elle mettait auparavant sur les trains en ces endroits.

Wagons de voyageurs et de bagages—

Chaque compagnie fournira, pour les trains en commun qu'elle exploite, les wagons de voyageurs et de bagages nécessaires, sous réserve de ce qu'il faudra pour l'égalisation du parcours des wagons.

Chaque compagnie aura le droit de mettre sur tous les trains en commun les wagons de voyageurs et de marchandises qu'elle mettait auparavant sur les trains aux mêmes endroits, et des wagons de voyageurs et de marchandises directs en provenance ou en destination de points en commun ou non, ou entre ces points.

Les deux compagnies auront un droit égal de mettre des wagons de voyageurs directs sur les trains en commun N.-C. nos 5-14 et 15-6 entre Montréal et Toronto en provenance ou à destination de points à l'ouest de Toronto.

Wagons-lits—

Chaque compagnie fournira les wagons-lits pour les trains de nuit Montréal-Toronto exploités par elle, et il n'y aura pas d'égalisation dans ces services.

Le Pacifique-Canadien et la Compagnie Pullman auront tous deux le droit d'exploiter des wagons-lits sur les trains en commun N.-C. nos 5-14 et 15-6 Montréal-Toronto, et le National-Canadien prendra les arrangements nécessaires avec la Compagnie Pullman pour permettre l'exécution de cet accord.

Chaque compagnie fournira les wagons-lits pour les trains Ottawa-Toronto et Montréal-Québec exploités par elle, sous réserve de ce qu'il faudra pour fins d'égalisation.

Chaque compagnie aura le droit de mettre sur tous les trains en commun, aux points intermédiaires, les wagons-lits qu'elle mettait auparavant sur les trains aux mêmes endroits, et des wagons-lits en provenance ou à destination de points en commun ou non ou entre ces points.

Wagons-salons—

Chaque compagnie fournira les wagons-salons nécessaires pour les trains en commun qu'elle exploite, sous réserve de ce qu'il faudra pour l'égalisation des parcours de wagons.

Les deux compagnies auront un droit égal de mettre des wagons-salons sur les trains en commun N.-C. nos 5-14 et 15-6 entre Montréal et Toronto, en provenance ou en destination de points à l'ouest de Toronto.

Wagons-salons—Chaque compagnie aura le droit de mettre sur les trains en commun, aux points intermédiaires, les wagons-salons qu'elle mettait auparavant sur les trains en ces endroits, et des wagons-salons en provenance ou à destination de points en commun ou non ou entre ces points.

Wagons-restaurants—Chaque compagnie fournira les wagons-restaurants nécessaires pour les trains en commun exploités par elle.

6. (*a*) Les transports militaires et navals effectués sur des trains réguliers ou spéciaux des lignes mises en commun, sur réquisition impériale ou fédérale, seront des transports en commun de la même manière que les transports réguliers des trains de voyageurs.

(*b*) Les transports de sociétés organisées, pour excursions de pèlerinage, d'athlétisme ou autres et le transport de groupes spéciaux, y compris les excursions de compagnies par trains supplémentaires ou spéciaux sur les lignes en commun, y compris les trains en provenance ou à destination de points de concurrence,—ou entre ces points,—sur les lignes en commun seront des transports en commun. Des accords seront conclus de temps à autre entre les directeurs des services de voyageurs sur la manière de solliciter et d'exploiter ces transports, avec ou sans transport en provenance ou à destination de points non en commun ou entre ces points.

(*c*) Les mouvements spéciaux de trains pour le transport de 3e classe des bateaux Montréal-Québec seront faits en commun, et seront l'objet d'accords, de temps à autre, entre les directeurs des services de voyageurs.

(*d*) EXCEPTION: Les trains spéciaux ou supplémentaires connus et désignés par les tarifs des deux compagnies comme "trains d'urgence", c'est-à-dire organisés pour les déplacements d'une ou plusieurs personnes dont le nombre est généralement connu à l'avance, et qui sont habituellement formés sur un court préavis et ne sont pas annoncés au public, par exemple, en cas d'accident, de maladie ou de petits groupes spéciaux d'un

caractère quelconque où le tarif habituel, par tête, ne garantit pas les frais du train spécial, ressortiront exclusivement à la ligne exploitante.

Mise de fonds (Dissentiment)—

La section du National-Canadien est convaincue que la sécurité et la commodité nécessaires seront assurées par une dépense de $3,300 pour allonger la voie de correspondance actuelle à Dorval de manière à permettre au train en commun N.-C. n° 6 de se rendre de la voie du N.-C. en direction de l'est à cette voie de correspondance; et la section recommande l'exécution de cette mesure.

Section du Pacifique-Canadien.—Un raccordement à voie double, avec la protection nécessaire de signaux et d'enclenchements, est évaluée à $85,000. La même installation destinée à fournir dans l'intervalle un raccordement à voie simple est évaluée à $71,000. La section du Pacifique-Canadien recommande que les fonctionnaires de l'exploitation chargés de compléter l'accord donnent une sérieuse attention à ce qui est nécessaire pour assurer une bonne protection.

Economie prévue—

Il y aura une économie nette d'environ 477,000 milles-train directs, outre les 495,000 milles-train directs de la mise en commun actuelle, soit un total de 972,000 milles-train directs. Il y aura des rajustements dans les services de trains intermédiaires, qui équilibrent à peu près. L'économie de parcours de trains sera approximativement la même pour les deux compagnies.

Nombre d'employés congédiés—

De 60 à 80 employés des services de trains supplémentaires, et un nombre indéterminé d'autres employés, faisant un total de 135 à 165 employés des services de train, congédiés par suite des accords de mise en commun, jusqu'à présent.

Mesures proposées—

On propose la conclusion par les compagnies d'un accord destiné à faire mettre en vigueur le service proposé le plus tôt possible, et stipulant:

Division des recettes.

1. Les recettes postales ne seront pas mises en commun; pourvu, toutefois, que si l'une des parties subissait un changement important dans la répartition du courrier, un ajustement serait fait entre les compagnies, prenant en considération les recettes perdues et gagnées, et les dépenses évitées ou assumées; l'ajustement aurait pour but l'égalisation des avantages et des inconvénients.
2. Les recettes de messageries ne seront pas mises en commun; pourvu, toutefois, que si l'une des parties subissait un changement important dans ces recettes à cause de la mise en commun des services de trains de voyageurs, un ajustement serait fait entre les compagnies, prenant en considération les recettes perdues et gagnées et les dépenses évitées ou assumées; l'ajustement aurait pour but l'égalisation des avantages et des inconvénients.
3. Les recettes du transport des voyageurs et des bagages, quels que soient les trains qui les aient fait gagner, seront mises en commun de la manière suivante:

(*a*) Ligne Québec-Montréal—

1. Toutes les recettes de voyageurs, y compris celles de surcharge, et de bagages, provenant du transport entre des points communs aux deux réseaux, y compris Lévis, sur la ligne en commun, que le transport soit fait sur des trains en commun ou non, à l'exception des trains spéciaux non en commun destinés à correspondre avec des bateaux.
2. Une proportion taux pour taux des recettes de voyageurs, y compris celles de surcharge, et de bagages, apportées à la ligne en commun et dues aux

transports en provenance ou à destination d'un point commun aux deux réseaux sur la ligne en commun, et à destination ou en provenance d'un point extérieur à la ligne en commun, que ces transports soient effectués sur des trains en commun ou non.

(*b*) Lignes Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto—

1. Toutes les recettes de voyageurs, y compris celles de surcharge, et de bagages, provenant du transport entre des points communs aux deux réseaux, sur la ligne en commun, que le transport soit effectué sur des trains en commun ou non.
2. Une proportion taux pour taux des recettes de voyageurs, y compris celles de surcharge, et de bagages, apportées à la ligne en commun et dues aux transports en provenance ou à destination d'un point commun aux deux réseaux sur la ligne en commun, et à destination ou en provenance d'un point extérieur à la ligne en commun, que ces transports soient effectués sur des trains en commun ou non, à l'exception du transport en provenance ou à destination de Sudbury et de points à l'ouest de Sudbury et ne passant pas via Chicago.
3. Une proportion taux pour taux des recettes de voyageurs, y compris celles de surcharge, et de bagages, apportées aux lignes en commun et dues à des transports à la fois en provenance et à destination de points extérieurs à la ligne en commun, que le transport soit effectué sur des trains en commun ou non sur cette ligne, à l'exception du transport en provenance ou à destination de Sudbury et de points à l'ouest de Sudbury et ne passant pas via Chicago.

(*c*) Les recettes en commun de voyageurs (y compris celles de surcharge) et de bagages seront divisées temporairement de la manière suivante:

	Pacifique-Canadien pour-cent.	National-Canadien pour-cent.
Ligne Québec-Montréal	50	50
Lignes Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto	50	50

jusqu'à l'achèvement d'une vérification comptable des recettes en commun de chaque ligne pendant une ou des périodes convenues. Là-dessus, les recettes en commun de chaque ligne seront ajustées rétroactivement, avec intérêt à 5 p. 100 par an, et elles seront par la suite divisées entre les deux compagnies selon des proportions à convenir d'après l'expérience de la période ou des périodes d'essai, un pourcentage distinct étant employé pour le transport intermédiaire en provenance ou à destination de la ligne en commun et pour le transport direct, afin que chacune des parties retire de chaque ligne en commun la proportion de recettes du transport direct et intermédiaire des voyageurs et des bagages à laquelle elle a contribué sur cette ligne.

4. Les recettes des wagons-lits et wagons-salons seront mises en commun de la manière suivante:

(*a*) Toutes les recettes de wagons-lits dues à des transports directs ou intermédiaires effectués sur les trains en commun entre

(*a*) Montréal-Québec
(*b*) Ottawa-Toronto.

NOTE: Entre Montréal et Toronto, jusqu'à ce que le National-Canadien soit en mesure de mettre en commun les recettes de wagons-lits, toutes les recettes d'exploitation des wagons-lits, entre Montréal et Toronto, iront à la compagnie fournissant les wagons.

(*b*) Toutes les recettes de wagons-salons dues à des transports directs ou intermédiaires effectués sur les trains en commun entre:

(*a*) Montréal-Québec
(*b*) Ottawa-Toronto
(*c*) Montréal-Toronto.

(*c*) Les recettes de wagons-lits et wagons-salons en commun seront divisées également entre les parties jusqu'à l'achèvement d'une vérification comptable des recettes de wagons-lits et wagons-salons pendant une ou des périodes d'essai convenues. Là-dessus, les recettes du transport en wagons-lits et en wagons-salons seront ajustées séparément, rétroactivement, avec intérêt de 5 p. 100 par an, et elles seront par la suite divisées entre les deux compagnies selon des proportions à convenir d'après l'expérience de la période ou des périodes d'essai, afin que chacune des parties retire de la mise en commun la proportion de recettes de wagons-lits et de wagons-salons à laquelle elle a contribué.

5. Les recettes de restaurant, de buffet et de la vente des journaux ne seront pas mises en commun.
6. Les billets de chaque compagnie et les billets mentionnant le trajet par les lignes de l'une ou l'autre compagnie seront valables sur les trains en commun et aussi sur les trains non en commun sur toutes les lignes en commun.

Répartition des services et des dépenses

1. Les accords existants pour l'usage en commun de facilités qui sont actuellement utilisées par les deux compagnies resteront en vigueur, et 50 p. 100 des services en commun utilisant ces propriétés seront attribués à chaque compagnie.
2. Les propriétés exclusives de chaque compagnie peuvent être utilisées par les services en commun selon les besoins, sans autre compensation que l'égalisation des services et les ajustements stipulés ci-après. Dans le cas où des trains en commun exploités par une compagnie seraient déroutés sur les lignes de l'autre compagnie, l'accord sur les déroutements en vigueur de temps à autre sera appliqué.
3. La répartition des services et des dépenses du service en commun sera faite de manière à diviser également les économies de chaque compagnie résultant de l'accord pour la mise en commun.
4. Dans le but d'égaliser les dépenses de transport, les milles-train et milles-wagon en commun, par catégories appropriées, seront égalisés autant que possible. Sous réserve des dispositions de l'alinéa (8) de cet article, tout excédent sera ajusté sur la base des dépenses effectives.
5. Dans le but d'égaliser les dépenses pour l'entretien du matériel, les milles-locomotive et les milles-wagon en commun, par classes appropriées, seront égalisés autant que possible, à l'exception des parcours de wagons-lits sur les trains en commun Montréal-Toronto exploités par l'une ou l'autre compagnie et des parcours de wagons-restaurants. Sous réserve des dispositions de l'alinéa (8) de cet article, tout excédent sera ajusté sur la base des dépenses directes.
6. Dans le but d'égaliser les dépenses d'exploitation des wagons-lits des services Toronto-Ottawa et Montréal-Québec et des wagons-salons des services Toronto-Ottawa, Montréal-Toronto et Montréal-Québec, les parcours de wagons-lits et des wagons-salons en commun exploités par chaque compagnie seront égalisés séparément, autant que possible. Sous réserve des dispositions de l'alinéa (8), tout excédent sera divisé sur la

base des dépenses directes. Chaque compagnie supportera les dépenses d'exploitation des wagons-lits lui appartenant ou loués par elle et fournis par elle pour le transport sur les trains en commun entre Montréal et Toronto.

7. Dans le but d'égaliser les dépenses de terminus, comme celles des gares de triage des wagons, terminus de locomotives et frais d'aiguillage, ces dépenses assumées par chaque compagnie pour des trains en commun à des points non compris dans l'accord seront égalisées autant que possible par catégories de services. Sous réserve des dispositions de l'alinéa (8) de cet article, tout excédent sera ajusté sur la base des dépenses directes.
8. On préparera en commun un état des parcours annuels moyens de trains, de locomotives et de wagons, par catégories, et des dépenses des services de terminus de chaque compagnie à la date de l'accord pour la mise en commun, pour les services concurrents de trains directs à mettre en commun, et la différence à chaque poste sera déterminée. Afin de répartir également les économies entre les deux compagnies, la proportion des services en commun assurée par chaque compagnie sera ajustée de manière à maintenir ces différences.
9. On égalisera autant que possible les services fournis par chacune des compagnies pour l'autre dans le transport du courrier, des messageries et autres wagons n'étant pas mis en commun, y compris les déplacements improductifs se rapportant à ces services. Tout excédent sera ajusté sur la base des dépenses directes.
10. Chaque compagnie supportera les dépenses des services de wagons-restaurants et de wagons-buffets fournis sur les trains exploités par elle, y compris les frais d'entretien des wagons. Mais si les résultats de cet arrangement étaient injustes par comparaison avec la situation à la date effective de l'accord pour la mise en commun, on conclurait l'ajustement nécessaire pour égaliser les avantages et les inconvénients.
11. Les unités de service exécuté pour l'exploitation de trains en commun supplémentaires, et les déplacements improductifs y afférents, ou les déplacements improductifs de wagons occasionnés par le transport en commun seront portés au crédit de la compagnie exécutant le service.
12. Chaque compagnie assumera toutes les dépenses de son service de vente de journaux.
13. Si la division de trains en commun peut être évitée par la mise en service, par l'une ou l'autre compagnie, sur les trains non en commun de lignes en commun, de wagons ordinairement mis en service sur les trains en commun, cela sera fait par accord mutuel, et les services assurés par l'exploitation de ces wagons seront portés au crédit de la compagnie fournissant ces services.
14. Le coût du transfert d'une gare à l'autre, à Montréal, de voyageurs, de bagages et de courrier (s'il n'est pas absorbé par le ministère des Postes), résultant des accords pour la mise en commun, sera également divisé entre les deux compagnies.
15. Le coût du transfert de messageries d'une gare à l'autre et de la manutention des messageries aux points de jonction sera supporté de la manière convenue entre les services de messageries des compagnies.
16. Chaque compagnie paiera une proportion égale des dépenses faites pour assurer la correspondance à Dorval.
17. Aussitôt que possible après l'accord pour la mise en commun, l'état mentionné à l'alinéa (8) sera préparé et les conditions de règlement des soldes de dépenses seront fixées.

Service de vente des billets. — Aux points communs des lignes en commun, les employés délivrant les billets et les employés de gare de la compagnie assurant le service du train en commun seront neutres dans l'exécution de leurs fonctions et donneront au public des renseignements complets sur les heures et le tarif des trains en commun ou non de chaque compagnie à l'intérieur et à l'extérieur de la zone des lignes en commun, et dirigeront les voyageurs selon leur demande. A Montréal, les installations dont on conviendra seront organisées pour la vente des billets à la gare Bonaventure et à la gare Windsor.

Neutralité des employés des trains en commun. — Les employés de l'une ou l'autre compagnie en fonctions sur des trains en commun seront neutres dans l'exécution de leurs fonctions, et donneront au public tous les renseignements qu'il sera en leur pouvoir de donner sur les services de trains en commun ou non de chaque compagnie.

Concurrence à l'extérieur de la zone du réseau commun. — Si l'une des compagnies estime qu'une variation injuste dans la proportion des recettes relatives des deux compagnies à l'extérieur de la zone du réseau commun est occasionnée par les accords de mise en commun, la question fera, à la demande de l'une ou l'autre compagnie, l'objet d'une enquête, et les mesures nécessaires seront prises pour ajuster équitablement les avantages et les inconvénients.

Trouble apporté au trafic intermédiaire non en commun.—Si en pratique cet accord de coopération entre les compagnies en vue de réaliser des économies entraîne des inconvénients injustes à l'égard de l'une ou de l'autre compagnie par suite d'une diminution de recettes du trafic intermédiaire en provenance ou à destination de points non en commun, ou entre ces points, ou par suite de la nécessité de modifier les services de trains transportant ce trafic, les deux parties négocieront à la requête de l'une ou de l'autre compagnie, les ajustements susceptibles de répartir équitablement les avantages et les inconvénients. Le bouleversement probable apporté par la mise en commun à ce trafic intermédiaire a été examiné, à propos des changements de services de trains projetés, et on l'a trouvé assez bien équilibré. Les différences pouvant exister ne semblent pas exiger la conclusion d'un accord immédiat relatif aux services des trains jugés nécessaires par chaque compagnie pour transporter ce trafic; mais la position adoptée actuellement ne doit pas faire préjuger de l'action future au sujet de cette mise en commun ou des principes qui régiraient la répartition des économies nettes dans une extension des accords pour la mise en commun.

Responsabilités.—Les services juridiques des deux compagnies détermineront les conditions de règlement des responsabilités pour pertes, dommages et dégâts de toute nature.

Dispositions générales.—Si, en pratique, cet accord de coopération entre les compagnies en vue de réaliser des économies n'aboutit pas à une répartition équitable des économies résultant de la mise en commun, les deux parties négocieront, à la requête de l'une ou l'autre compagnie, les ajustements susceptibles de répartir équitablement les charges et les avantages.

Solde non ajusté résultant de la mise en commun déjà faite.—A la date effective du présent accord de mise en commun, on reportera au crédit de chaque compagnie tout excédent non ajusté de service exécuté par elle en vertu des accords déjà existants pour la mise en commun de trains de voyageurs.

Date extrême pour l'ajustement des comptes.—Etant donné la nécessité de reviser une seule fois les rapports relatifs aux billets, l'examen détaillé pour fixer la répartition finale des recettes sera différé jusqu'à ce que l'étendue probable des régions finalement touchées par la mise en commun soit convenue, mais la détermination d'une base pour la répartition équitable des recettes et des dépenses conformément aux dispositions de ce rapport et aux ajustements rétroactifs entre les compagnies sera faite pour le 31 décembre 1935.

Durée de l'accord.—Dissentiment: La section du National-Canadien recommande que la durée de l'accord soit de un an, et renouvelable d'année en année, à moins d'un avis de non-renouvellement donné par écrit soixante jours à l'avance.

La section du Pacifique-Canadien recommande que l'accord soit valable pour un an, et puisse ensuite être rompu sur préavis de soixante jours, par écrit, à moins qu'une situation spéciale ou l'extension des accords de mise en commun rendent désirable une autre résiliation de l'accord.

Préparation de l'accord.—Les fonctionnaires des services d'exploitation, du trafic, de comptabilité, des messageries et du service juridique des compagnies respectives recevront instruction de se réunir pour rédiger l'accord, convenir des horaires, annoncer les mesures prises, présenter la demande nécessaire à la Commission des chemins de fer, avertir les employés et s'occuper de tous les autres détails.

(Signé) S. W. FAIRWEATHER,
Président de la section du National-Canadien.

(Signé) G. HODGE,
Président de la section du Pacifique-Canadien.

MONTRÉAL, le 29 janvier 1934.

DOCUMENT " J "

Projet commun du sous-comité, 27 juin 1934

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA — COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN
COMITÉ MIXTE DE COOPÉRATION

Rapport n° ...

Au président de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.
Au président de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien.

Répartition n° 1 du comité exécutif

Mise en commun des trains de voyageurs

Services Toronto-Hamilton-London-Windsor (Détroit) Sarnia:

Services Montréal, Winnipeg, Toronto-Winnipeg:

Proposition. — A-1. Que pour exécuter les instructions du comité mixte d'étendre l'accord relatif à la mise en commun, en attendant plus ample étude de la situation des terminus à Montréal en vue d'assurer une économie immédiate plus considérable, les services suivants soient mis en commun:

(*a*) Services Montréal-Winnipeg.
(*b*) Service Toronto-Winnipeg.
(c) Services Toronto-Hamilton-London-Windsor (Détroit) Sarnia. (Services en commun expliqués en détails aux paragraphes B-1-2-3-4.)
(*b*) Services Toronto-Winnipg.

A-2. Les trains de ces services seront désignés et annoncés sous la rubrique " Trains en commun."

Méthode. — B-1. Le Pacifique-Canadien exploitera, comme trains en commun, les services suivants:

(*a*) Train 3, P.-C., Toronto-Winnipeg, quotidien, à la gare du Pacifique à Winnipeg, par les voies du Pacifique.
(*b*) Train 4, P.-C., Winnipeg-Toronto, quotidien, de la gare du Pacifique à Winnipeg, par les voies du Pacifique.

(*c*) Train 7, P.-C., Montréal-Sudbury, quotidien, de la gare du Pacifique à Montréal, par les voies du Pacifique.

(*d*) Train 8, P.-C., Sudbury-Montréal, quotidien, à la gare du Pacifique à Montréal, par les voies du Pacifique.

(*e*) Train 20, P.C., London-Toronto, quotidien. Par les voies du National-Canadien de London à un raccordement avec le Pacifique à l'ouest de Woodstock, et par les voies du Pacifique jusqu'à Toronto.
(Continuation du train 10, du N.-C., Détroit-London, Windsor.)

(*f*) Train 21, P.-C., Toronto, London, quotidien. Par les voies du Pacifique, Toronto, jusqu'à un raccordement avec le National à l'ouest de Woodstock, et par les voies du National jusqu'à London.
(Continuation du service London-Windsor-Détroit à titre de train 117 du N.-C.).

(*g*) Train 22, P.-C., London, Toronto, quotidien. Par les voies du National jusqu'à un raccordement à l'ouest de Woodstock et par les voies du Pacifique jusqu'à Toronto.
(Continuation du train 16 du N.-C., Détroit, Windsor, London.).

(*h*) Train 37, P.-C., Toronto-London, quotidien. Par les voies du Pacifique à Toronto jusqu'à un raccordement à l'ouest de Wodstock et par les voies du National jusqu'à London.
(Continuation du train 105 N.-C. London-Windsor-Détroit.)

B-2. Le National-Canadien effectuera les services suivants par trains en commun:

(*a*) Train 1, N.-C., Montréal-Ottawa, quotidien, de la gare du National à Montréal par les voies du National.

(*b*) Train 1, N.-C., Sudbury-Winnipeg, quotidien, de la gare du Pacifique à Sudbury par les voies de l'embranchement Stobie du Pacifique et par celles du National.

(*c*) Train 2, N.-C., Winnipeg-Sudbury, quotidien, jusqu'à la gare du Pacifique à Sudbury par les voies du National et par l'embranchement Stobie du Pacifique.

(*d*) Train 2, N.-C., Ottawa-Montréal, quotidien, jusqu'à la gare du National à Montréal, par les voies du National.

(*e*) Train 5, N.-C., Toronto, Sarnia, quotidien, par les voies du National.

(*f*) Train 6, N.-C., Sarnia-Toronto, quotidien, par les voies du National.

(*g*) Train 9, N.-C., Toronto-Windsor-Détroit, quotidien, par les voies du National.

(*h*) Train 10, N.-C., Détroit-Windsor, London, quotidien, par les voies du National.

(*i*) Train 11, N.-C., London-Windsor-Détroit, quotidien, par les voies du National.

(*j*) Train 12, N.-C., Détroit-Windsor, London, quotidien, par les voies du National.

(*k*) Train 14, N.-C., Sarnia-Toronto, quotidien, par les voies du National.

(*l*) Train 15, N.-C., Toronto-Sarnia, quotidien, par les voies du National.

(*m*) Train 16. N.-C., Détroit-Windsor-London, quotidien, par les voies du National. (A continuer à titre de P.-C. 22 et N.-C. 20, London-Toronto.)

(*n*) Train 17, N.-C., Toronto-Sarnia, quotidien, par les voies du National.

(*o*) Train 18, N.-C., Détroit-Windsor, London, quotidien, par les voies du National.

(*p*) Train 20, N.-C., Sarnia-Toronto, quotidien, par les voies du National, via Hamilton.

(*q*) Train 105, N.-C., London-Windsor-Détroit, quotidien, par les voies du National.

(*r*) Train 117, N.-C., London-Windsor-Détroit, quotidien, par les voies du National. (Continuation du train 21, P.-C., et du train 17, N.-C., Toronto-London.)

NOTE.—Le train 7, P.-C., de la gare Windsor à Montréal, et le train 1, N.-C., de la gare Bonaventure à Montréal, seront consolidés à Ottawa.

Le train 8, P.-C., de la gare du P.-C. à Sudbury, sera séparé à Ottawa pour atteindre à titre de train 8 la gare Windsor à Montréal, et à titre de train 2, N.-C., la gare Bonaventure à Montréal.

Le train 3, P.-C., et le train 7, P.-C., à Sudbury seront fusionnés de façon à constituer le train 3, P.-C., et le train 1, N.-C.

Le train 4, P.-C., et le train 2, N.-C., à Sudbury seront fusionnés de façon à constituer le train 4, P.-C., et le train 8, P.-C.

Le train 28, P.-C., non en commun, sera doté d'un horaire de façon à le faire correspondre avec le 4, P.-C., et le 2, N.-C., à Sudbury, pour arriver à Toronto pas plus tard que 7 h. 20 du matin.

Le matériel sera interchangé entre le 4, P.-C., et le 2, N.-C., le 3, P.-C., et le 1, N.-C., à Winnipeg pour éviter un autre sectionnement Winnipeg-Sudbury.

B-3. Le Pacifique-Canadien supprimera les trains suivants:

(*a*) Le train 19, P.-C., Toronto-Windsor, quotidien.
(*b*) Le train 20, P.-C., Windsor-London, quotidien.
(*c*) Le train 21, P.-C., London-Windsor, quotidien.
(*d*) Le train 22, P.-C., Windsor-London, quotidien.
(*e*) Le train 37, P.-C., London-Windsor, quotidien.
(*f*) Le train 38, P.-C., Windsor-Toronto, quotidien.
(*g*) Le train 635, P.-C., Toronto-Windsor, quotidien exc. le dimanche.
(*h*) Train 732, P.-C., Hamilton-Toronto, quotidien exc. le dimanche.
(*i*) Train 761, P.-C., Toronto-Hamilton, quotidien exc. le dimanche.
(*j*) Train 762, P.-C., Toronto-Hamilton, quotidien.
(*k*) Train 763, P.-C., Toronto-Hamilton, quotidien.

B-4. Le National-Canadien supprimera les trains suivants:

(*a*) Train 1, N.-C., Ottawa-Capreol, quotidien.
(b) Train 2, N.-C., Capreol-Ottawa, quotidien.
(*c*) Train 3, N.-C., Toronto-Capreol, quotidien.
(*d*) Train 4, N.-C., Capreol-Toronto, quotidien.
(*e*) Trains 94-95 96-97, N.-C., Sudbury-Sudbury Jct., quotidiens.

B-5. Pendant la durée de l'accord proposé, aucune des deux compagnies n'établira de nouveaux trains directs non en commun sur aucune des lignes mises en commun, ni ne modifiera les horaires ou la composition des trains non en commun de manière à les mettre en concurrence avec des trains en commun, sans accord entre les compagnies. De même, aucune partie n'essaiera d'établir de nouveaux services de trains en commun ou de supprimer des services en commun pour répondre à un changement dans la situation du trafic ou pour une autre raison, sans accord entre les compagnies. Les trains en commun exploités par chaque compagnie comprendront des wagons en commun et des wagons non en commun selon les besoins conformément aux dispositions suivantes: aucune partie, sans le consentement de l'autre, n'augmentera la composition de trains en commun ni le nombre des arrêts des trains en commun dans le but de transporter du trafic non en commun de manière à compromettre l'observation de l'horaire des trains ou à nécessiter une exploitation des trains sur des sections supplémentaires.

C-1-a. Wagons-messageries et wagons fractionnés (non mis en commun)—Chaque compagnie pourra, sous réserve des dispositions des paragraphes B-5,

C-1-c et C-1-d, introduire régulièrement des wagons-messageries et des voitures du genre trains-voyageurs pour le transport des marchandises en quantité moindre qu'un wagon complet sur les trains suivants:

Sur le 3, P.-C., et le 4 P.-C., Toronto-Winnipeg.
Sur le 7, P.-C., et le 8 P.-C., Ottawa-Sudbury.
Sur le 20, P.-C., le 21, P.-C., le 22, P.-C., et le 37, P.-C., Toronto-London.
Sur le 27, P.-C., et le 28, P.-C., Toronto-Sudbury (non mis en commun).
Sur le 1, N.-C., et le 2, N.-C., Sudbury-Winnipeg.
Sur le 5, N.-C., le 6, N.-C., le 14, N.-C., le 15, N.-C., le 17, N.-C., et le 20, N.-C., Toronto-Hamilton-London-Sarnia.
Sur le 9, N.-C., Toronto-London-Windsor-Détroit.
Sur le 10, N.-C., le 11, N.-C., le 12, N.-C., le 16, N.-C., le 18, N.-C., le 105, N.-C., et le 117, London-Windsor-Détroit.
Sur le 83, N.-C., et le 18, N.-C., Toronto-London (non mis en commun).

C-1-b. Quand un wagon suffira au transport de la marchandise des deux compagnies, il sera utilisé en commun.

C-1-c. Les représentants des services de messageries des deux compagnies s'entendront, sous réserve des dispositions du paragraphe B-5, sur le service-messageries que devra fournir chaque compagnie à des points communs sur les lignes mises en commun sur les trains mis en commun exploités par l'autre compagnie, de façon à maintenir chaque compagnie dans la même situation quant au service relatif de messageries à ces endroits qu'avant l'accord.

C-1-d. Chaque compagnie pourra, sous réserve des dispositions des paragraphes B-5 et C-1-c, faire fonctionner sur tout train mis en commun à des points intermédiaires des voitures-messageries qui eussent pu être introduites sur les trains de cette compagnie à ces endroits avant l'intervention de l'accord concernant la mise en commun.

C-1-e. Chaque compagnie pourra à titre égal, sous réserve des dispositions du paragraphe B-5, ci-contre, transporter des marchandises en wagons fractionnés sur les wagons ordinaires à marchandises sur les trains en commun qu'elle exploite, et pourra à titre égal, sous réserve des dispositions du paragraphe B-5 ci-contre, transporter des marchandises en wagons fractionnés aux, des et entre les points communs convenus sur des wagons ordinaires à marchandises sur des trains mis en commun et mis en marche par l'autre compagnie.

C-1-f. Le droit de transporter des messageries et des marchandises en wagon fractionné d'une compagnie sur les trains non mis en commun de l'autre compagnie devra être exercé de façon à préserver sans la léser la situation des deux compagnies dans leur service de messageries et de transport de marchandises en wagon fractionné, et sera exercé sous réserve des dispositions touchant ce transport sur les trains mis en commun désignés au paragraphe B-5.

C-2-a. Wagon-poste et transport du courrier (non en commun).—Les autorisations relatives au service postal régulier comprenant celles des bureaux de poste de chemins de fer, les services de wagons à bagages et la surabondance de courrier qui pourraient s'ensuivre, aussi les services spéciaux d'excédent de courrier ou de courrier d'outre-Atlantique confiés aux trains mis en commun, seront traités de façon à faire face aux exigences du ministère des Postes.

C-2-b. Chaque compagnie pourra joindre à tout train en commun à des points intermédiaires des wagons-poste qui furent auparavant joints aux trains de cette compagnie à ces points.

Wagons de voyageurs et de bagages—

C-3-a. Chaque compagnie fournira pour les trains en commun qu'elle exploite les wagons de voyageurs et de bagages nécessaires, sous réserve de ce qu'il faudra pour l'égalisation du parcours des wagons.

C-3-b. Chaque compagnie aura le droit de mettre sur tous les trains en commun les wagons de voyageurs et de marchandises qu'elle mettait auparavant sur les trains aux mêmes endroits, et des wagons de voyageurs et de marchandises directs en provenance ou en destination de points en commun ou non en commun, ou entre ces points.

C-3-c. Chaque compagnie pourra à droits égaux mettre en circulation des voitures et des wagons à bagages à parcours direct sur les trains de raccordement du Grand Trunk Western.

C-4. L'accord National-Canadien-Pullman, dans la mesure où il vise l'exploitation des trains mis en commun ne devra être ni modifié ni étendu, hors dans le cas C-4-a, sans l'assentiment des trois compagnies.

C-4-a. L'accord National-Canadien-Pullman sera modifié de façon à octroyer au Pacifique-Canadien pour ses wagons-lits sur tous les trains en commun une juste part calculée sur une base d'équité compatible avec les anciens services de wagons-lits dans ces territoires avant l'accord concernant les trains en commun; et Sarnia-Chicago sur les trains de raccordement du Grand Trunk Western, selon qu'il sera nécessaire pour les fins de représentation ou d'uniformité du parcours des wagons, et la Pullman Company et le Pacifique-Canadien fourniront pour ces trains les wagons-lits nécessaires dans des proportions à établir de commun accord.

C-4-b. Dans le territoire mis en commun non inclus dans l'accord National-Canadien-Pullman, chaque compagnie fournira pour les trains en commun qu'elle fait circuler les wagons-lits nécessaires, hors là où il deviendra nécessaire d'agir autrement pour des fins de représentation ou d'uniformité de parcours des wagons ou selon ce qui peut résulter de la consolidation des trains.

C-4-c. Chaque compagnie a le droit de mettre sur tous les trains en commun, aux points intermédiaires, les wagons-lits qu'elle mettait auparavant sur les trains aux mêmes endroits, et des wagons-lits en provenance ou à destination de points en commun ou non en commun ou entre ces points.

Wagons-salons—

C-5-a. Chaque compagnie fournira pour les trains en commun qu'elle exploite les wagons-salons nécessaires, sous réserve de ce qu'il faut pour fins de représentation ou d'uniformité de parcours des wagons, ou pour ce qui peut résulter de la consolidation des trains.

C-5-b. Chaque compagnie aura le droit de mettre sur les trains en commun, aux points intermédiaires, les wagons-salons qu'elle mettait auparavant sur les trains à ces endroits, et des wagons-salons en provenance ou à destination de points en commun ou non en commun ou entre ces points.

Wagons-restaurants

C-6. Chaque compagnie fournira pour les trains en commun qu'elle fait circuler les wagons-restaurants nécessaires, hors les cas où il peut en être convenu autrement pour assurer le bien-être du public voyageur.

C-7. Eléments des trains transcontinentaux—

C-7-a. Dans les éléments initiaux des services en commun Montréal-Winnipeg et Toronto-Winnipeg, chaque compagnie aura une représentation assez égale en wagons par catégories appropriées.

C-8. Services spéciaux—

C-8-a. Les transports militaires et navals effectués sur des trains réguliers ou spéciaux des lignes mises en commun, sur réquisition impériale ou fédérale, seront des transports en commun de la même manière que les transports réguliers des trains de voyageurs.

C-8-b. Les transports de sociétés organisées, pour excursions de pèlerinage, d'athlétisme ou autres, et le transport de groupes spéciaux, y compris les excur-

sions de compagnies par trains supplémentaires ou spéciaux sur les lignes en commun, y compris les trains en provenance ou à destination de points de concurrence,—ou entre ces points,—sur les lignes en commun seront des transports en commun. Des accords seront conclus de temps à autre entre les directeurs des services de voyageurs sur la manière de solliciter et d'exploiter ces transports, avec ou sans transport en provenance ou à destination de points non en commun ou entre ces points.

C-8-c. Les trains spéciaux ou supplémentaires connus et désignés par les tarifs des deux compagnies comme "trains d'urgence", c'est-à-dire organisés pour les déplacements d'une ou plusieurs personnes dont le nombre est généralement connu à l'avance, et qui sont habituellement formés sur un court préavis et ne sont pas annoncés au public, par exemple en cas d'accident, de maladie ou de petits groupes spéciaux d'un caractère quelconque où le tarif habituel, par tête, ne garantit pas les frais du train spécial, ressortiront exclusivement à la ligne exploitante.

Coût de raccordements de voies

D. Il faudra établir des raccordements entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien à Woodstock et au losange de Saint-Boniface à Winnipeg. La nouvelle disposition et la remise à pied d'œuvre des voies seront nécessaires à Sudbury. Le coût d'ensemble approximatif de ces modifications est:

Woodstock	$31,000
Sudbury	18,000
Winnipeg	24,000
	$74,000

D-1. Si l'utilisation de l'embranchement Stobie à Sudbury impose aux compagnies de fortes dépenses du chef de l'étagement des rampes ou de différends avec la cité de Sudbury, il est convenu qu'il faudra songer à utiliser Coniston comme alternative pour la formation des trains en commun.

Economie prévue

E. Il s'effectuera une économie d'environ 925,000 milles-train pour les trains directs. Il y aura un rajustement des services de trains non en commun de chacune des compagnies.

Nombre d'employés congédiés

F. Environ 90 employés du service des trains et un nombre indéterminé d'autres employés.

Mesures recommandées

G. On recommande la conclusion par les compagnies d'un accord destiné à faire mettre en vigueur le service proposé le plus tôt possible, et stipulant:
Division des recettes—

G-1. Les recettes postales ne seront pas mises en commun; pourvu, toutefois, que si l'une des parties subissait un changement important dans la répartition du courrier, un ajustement serait fait entre les compagnies, prenant en considération les recettes perdues et gagnées, et les dépenses évitées ou assumées; l'ajustement aurait pour but l'égalisation des avantages et des inconvénients.

G.-2. Les recettes de messageries ne seront pas mises en commun; pourvu, toutefois, que si l'une des parties subissait un changement important dans ces recettes à cause de la mise en commun des services de trains de voyageurs, un ajustement serait fait entre les compagnies, prenant en considération les recettes perdues et gagnées et les dépenses évitées ou assumés; l'ajustement aurait pour but l'égalisation des avantages et des inconvénients.

G-3. Les recettes du transport du lait et des marchandises en wagon fractionné ne seront pas mises en commun.

G-4. Les recettes du trafic-voyageurs, bagages et surcharges, compte non tenu des trains dont elles seront tirées, seront mises en commun par zones, et, aux fins de ce rapport, les zones et sous-zones seront supposées comprendre toutes les routes ou lignes à billets régulièrement autorisées entre les têtes de lignes suivantes:

Zones—

(*a*) Montréal-Winnipeg.
(*b*) Toronto-Winnipeg.
(*c*) Toronto-Windsor, Détroit.
(*d*) Toronto-Sarnia.

Exception.—Les billets de voyage par les Grands-Lacs sont exclus de la mise en commun de la zone Toronto-Winnipeg.

Sous-zones—

(*a*) Montréal-Ottawa: trafic en provenance ou à destination d'Ottawa seulement.
(*b*) Winnipeg-Fort-William-Port-Arthur: trafic en provenance ou à destination de Port-Arthur ou de Fort-William seulement.
(*c*) Toronto-Hamilton: trafic en provenance ou à destination d'Hamilton seulement.

G-5. Chaque compagnie tiendra un compte des recettes de la mise en commun, auquel seront crédités à même les ports des agents, des conducteurs et autres de ligne, à une date convenue, les recettes du trafic-voyageurs, bagages et surcharges de cette compagnie dans l'ordre suivant:

(*a*) Les recettes entières du trafic partant d'une tête de ligne de toute zone mise en commun et se terminant à l'autre tête de ligne de cette zone.
(*b*) La proportion taux pour taux de la recette tirée du trafic en provenance ou à destination d'une tête de ligne d'une zone mise en commun et passant par l'autre tête de ligne de cette zone, et tirée du trafic passant par les deux têtes de lignes de toute zone mise en commun.
(*c*) Toutes les recettes tirées du trafic en provenance ou à destination d'une tête de ligne d'une zone mise en commun se terminant ou prenant naissance à des points convenus à l'intérieur de cette zone mise en commun, et du trafic effectué entre des points convenus à l'intérieur de cette zone mise en commun, et du trafic effectué entre des points convenus à l'intérieur de cette zone mise en commun.
(*d*) La proportion taux pour taux des recettes tirées du trafic en provenance ou à destination d'un point en dehors des têtes de lignes de toute zone mise en commun se terminant ou prenant naissance à des points convenus à l'intérieur de cette zone mise en commun.

G-5e. Les directeurs du trafic-voyageurs des compagnies s'entendront de temps à autre sur les points intermédiaires de chaque ligne mise en commun à l'intérieur de chaque zone mise en commun à destination ou en provenance de laquelle les recettes tirées de la vente des billets effectuée à l'intérieur et de la vente des billets effectuée à ces endroits ou pour ces endroits en dehors de la zone seront portées aux comptes communs appropriés des recettes.

G-5f. Les recettes tirées de la vente des billets valides sur les routes facultatives (définies au tableau des tarifs) seront portées au compte de la route directe.

G-5g. Pourvu, cependant, que—

1. *Sous-zone Montréal-Ottawa*—

Le trafic en provenance de Montréal ou au delà et à destination d'Ottawa ou provenant du trafic prenant naissance à Ottawa et à destination de

Montréal ou au delà sera alloué conformément aux Clauses *a* et *b* du paragraphe G-5, à une zone séparée et indépendante commune située dans les limites de la zone commune Montréal-Winnipeg.

2. *Sous-zone Winnipeg-Fort William-Port Arthur—*

Les recettes tirées du trafic en provenance de Winnipeg ou au delà et à destination de Fort-William-Port-Arthur, et du trafic en provenance de Port-Arthur-Fort-William et à destination de Winnipeg ou au delà, seront allouées conformément aux Clauses *a* et *b* du paragraphe G-5, à une sous-zone distincte et indépendante commune à l'intérieur de la zone commune Toronto-Winnipeg.

3. *Sous-zone Toronto-Hamilton—*

Les recettes tirées du trafic en provenance de Toronto ou au delà et à destination d'Hamilton et du trafic en provenance d'Hamilton et à destination de Toronto ou au delà, seront allouées, conformément aux Clauses *a* et *b* du paragraphe G-5, à une sous-zone commune distincte et indépendante, hors les cas prévus à G-5-g-7 pour la zone commune Toronto-Hamilton.

4. Les recettes encaissées à l'est de Winnipeg et tirées du trafic en provenance ou à destination de Winnipeg et au delà et à destination ou en provenance de Capreol, Sudbury, North Bay, Scotia, Eganville, Renfrew, Sharbot Lake, Tichborne, Harrowsmith et Kingston, et des points intermédiaires et du territoire au nord et à l'est jusqu'à Valleyfield, Montréal, Saint-Lin, Saint-Jérôme, Lac-Rémi et Mont-Laurier, seront, conformément aux Clauses *a* et *b* du paragraphe G-5, allouées à la zone commune Montréal-Winnipeg.

5. Les recettes encaissées à l'est de Winnipeg et tirées du trafic en provenance ou à destination de Winnipeg et au delà et à destination et en provenance de la zone située au sud de Sudbury, Coniston et Scotia dans le territoire à l'ouest de Sharbot Lake, Tichborne, Harrowsmith et Kingston et allant dans la direction de, et y compris, Toronto, Cheltenham, Meaford, Penetang, Midland et Port-McNicoll, seront allouées, en conformité des Clauses *a* et *b* du paragraphe G-5, à la zone commune Toronto-Winnipeg.

6. Les recettes tirées du trafic en provenance ou à destination de Toronto ou au delà et tirées de points convenus à l'intérieur des zones Toronto-Sarnia et Toronto-Windsor via Sarnia et à destination ou en provenance de Battle Creek ou de Chicago ou au delà, seront allouées de même façon que si ce trafic avait été dirigé via Windsor et seront portées au crédit d'un compte distinct.

7. La *Northern Navigation Company* n'est pas partie à cet accord et ses recettes et celles de la *Great Lakes Steamships* du Pacifique, et les recettes du transport par rail à destination et en provenance des ports des Lacs pour le transport direct par l'entremise de n'importe quel service de la *Great Lakes Steamship* ne seront PAS attribuées aux recettes communes des zones communes Toronto-Sarnia et Toronto-Windsor ou Montréal-Winnipeg et Toronto-Winnipeg.

8. Les recettes tirées de la vente de billets de colons (immigrants) émis à l'intention des voyageurs arrivant au pays par les transatlantiques n'entrent pas dans cette mise en commun parce qu'elles sont déjà allouées dans l'accord Pacifique-Canadien-National-Canadien-*Canadian Pacific Steamships* du 21 octobre 1931.

9. Les recettes tirées des trains spéciaux ou supplémentaires et des trains de cirques circulant à forfait, tel que désigné au paragraphe C-8-c, n'entrent pas dans cette mise en commun.

G-5-h. Les recettes de trafic-voyageurs, bagages et de surcharges seront divisées également entre les compagnies jusqu'à l'achèvement d'une vérification de ces recettes pour chaque zone et sous-zone et pour une ou des périodes d'essai acceptées. Là-dessus les recettes communes de chaque zone et sous-zone seront

ajustées rétroactivement jusqu'à la date effective de l'accord de mise en commun avec intérêt à 5 p. 100 par an et elles seront par la suite divisées entres les deux compagnies selon des proportions d'après les renseignements obtenus sur la période ou les périodes d'essai, un pourcentage distinct étant fixé pour le trafic intermédiaire en provenance ou à destination de la zone mise en commun et pour le transport direct, afin que chaque compagnie retire de chaque zone ou sous-zone la proportion estimative des recettes du trafic intermédiaire, du transport direct de voyageurs, des bagages et des surcharges qu'elle a contribuée pour telle zone ou sous-zone mise en commun.

G-6. Recettes des wagons-lits.

G-6-a. Pour les zones Toronto-Hamilton-Sarnia et Windsor les recettes seront partagées conformément à l'accord intervenu entre le Pacifique-Canadien et la Compagnie Pullman.

G-6-b. Pour les zones Montréal-Winnipeg et Toronto-Winnipeg, les recettes des wagons-lits tirées du trafic direct et du trafic intermédiaire par les trains mis en commun et par les wagons mis en commun sur les trains non mis en commun, ou exploités dans les zones mises en commun, seront mises en commun comme suit:

(1) Les recettes des wagons-lits ordinaires pour les deux zones constitueront un fonds commun.

(2) Les recettes tirées des wagons-lits de touristes seront mises en commun pour les deux zones.

G-6-c. Les recettes des wagons-lits en commun, telles que définies dans le paragraphe G-6-b, seront divisées également entre les services jusqu'à l'achèvement d'une vérification comptable des recettes des wagons-lits et wagons-salons pendant une ou des périodes d'essai convenues. Là-dessus, les recettes du transport en wagons-lits seront ajustées rétroactivement, jusqu'à la date effective de l'accord de mise en commun, avec intérêt à 5 p. 100 par an, et elles seront par la suite divisées entre les deux compagnies selon des proportions à convenir d'après l'expérience de la période ou des périodes d'essai, afin que chacune des parties retire de la mise en comun la proportion estimative de recettes de wagons-lits à laquelle elle a contribué dans cette zone en commun.

G-7. Recettes des wagons-salons.

G-7-a. Les recettes des wagons-salons seront partagées comme suit: les recettes des wagons-salons tirées des trafics direct et intermédiaire sur les trains mis en commun, et sur les wagons-lits en commun sur les trains non mis en commun, dans ou à travers la zone commune seront mises en commun.

G-7-b. Les recettes des wagons-salons en commun seront divisées également entre les parties jusqu'à l'achèvement d'une vérification comptable des recettes de wagons-salons pendant une ou des périodes d'essai convenues. Là-dessus, les recettes du transport en wagons-salons seront ajustées rétroactivement, jusqu'à la date effective avec intérêt à 5 p. 100 par an, elles seront par la suite divisées entre les deux compagnies selon des proportions à convenir d'après l'expérience de la période ou des périodes d'essai, afin que chacune des parties retire de chaque zone mise en commun la proportion de recettes de wagons-salons à laquelle elle a contribué dans cette zone mise en commun.

G-8. Les recettes du service des restaurants, buffets et vente de journaux ne seront pas mises en commun.

G-9. Les billets de chaque compagnie et les billets valables pour le transport sur les lignes de l'une ou l'autre compagnie seront valables sur les trains mis en commun et sur les trains non mis en commun circulant sur ou par n'importe quelles zones et lignes mises en commun et désignées ci-après:

(*a*) *Montréal-Winnipeg.*—Dans cette zone, Montréal sera considéré comme comprenant: Bonaventure, Saint-Henri, Pointe-Saint-Charles, le tunnel

de la rue Windsor, Westmount, Montréal-Ouest, Place Viger, Avenue-du-Parc, et Winnipeg comme comprenant les gares du National et du Pacifique.

Les lignes mises en commun dans cette zone comprendront: le National-Canadien via Longlac et Armstrong; le National-Canadien via Longlac et Fort William; le Pacifique-Canadien via Fort-William.

(*b*) *Toronto-Winnipeg*—Dans cette zone Toronto sera considéré comme comportant: Union, Don, Parkdale, North Toronto, West Toronto et Winnipeg comme comportant les gares du National et du Pacifique.

Les lignes en commun comprises dans cette zone seront: le National-Canadien via North-Bay et Cochrane ou Longlac; le National-Canadien via Longlac et Armstrong; le National-Canadien via Longlac et Fort-William.

(*c*) Zones Toronto-Hamilton, Toronto-Windsor et Toronto-Sarnia: Dans ces zones Toronto sera considéré comme comprenant: Union, West Toronto, Sunnyside, North Toronto et Parkdale.

Windsor, comme comprenant la gare du National et du Pacifique (MCR) à Windsor et à Détroit.

Sarnia, comme comprenant la gare du National à Sarnia, Hamilton, comme comprenant les gares du National et du Pacifique (T.H. & B.).

Les lignes en commun dans ces zones seront:

Toronto-Windsor: Le National-Canadien via Hamilton; le Pacifique-Canadien via Galt et le National-Canadien via Stratford.

Toronto-Sarnia: Le National-Canadien via Hamilton; le National-Canadien via Stratford; le Pacifique-Canadien et le National-Canadien via London; le Pacifique-Canadien et le National-Canadien via Détroit et Grand Trunk Western.

G-9. (*d*) *Billets via Sarnia*—

Les billets vendus par le Pacifique et les billets d'autres compagnies pour transport via Grand Trunk Western-Pacific entre Chicago et des points sur ou via les lignes du Pacifique, seront valables sur les trains en commun et non en commun empruntant les lignes du Grand Trunk Western et du National via Sarnia et via Détroit-Windsor, et les directeurs du trafic-voyageurs devront s'entendre sur les formules de billets et en aviseront conjointement les autres lignes.

(*e*) *Trafic-voyageurs à destination et en provenance de Détroit et via Détroit*—

Les billets vendus par le Pacifique à destination ou en provenance de Détroit ou via Détroit, et les billets des autres compagnies comportant le transport sur le Pacifique en provenance ou à destination de Détroit, seront valables sur le National entre Windsor et Détroit.

Pour le trafic à destination ou en provenance de Détroit, et pour le trafic échangé entre le Pacifique et ses raccordements à Détroit, le Pacifique conservera son identité, ses droits et privilèges actuels et encaissera les recettes des divisions de Détroit. Pour le trafic par le Pacifique entre Windsor et Détroit et pour ces droits et privilèges, le Pacifique versera au National la partie des recettes encaissées entre cesdits points.

H Répartition des services et des dépenses:

H-1 Les accords existants pour l'usage en commun de facilités à Toronto et à Ottawa resteront en vigueur, et la moitié des services en commun utilisant ces propriétés ira à chaque compagnie.

Sur la section commune d'Hamilton un wagon mis en service pour un transport en commun sera compté pour les fins de dépenses proportionnelles d'entretien comme demi-wagon pour chaque compagnie.

Pourvu que, si ces partages de frais de matériel commun semblent en pratique injuste, on s'entende en vue d'obtenir un partage équitable.

H-2. Les propriétés exclusives de chaque compagnie peuvent être utilisées par les services en commun selon les besoins, sans autre compensation que l'égalisation des services et les ajustements stipulés ci-après. Dans le cas où des trains en commun exploités par une compagnie seraient déroutés sur les lignes de l'autre compagnie, l'accord sur les déroutements en vigueur de temps à autre sera appliqué, sauf que le taux du mille-train et du mille-locomotive sera d'un tiers de celui de l'accord concernant le déroutement régulier.

H-3. La répartition des services et des dépenses du service en commun sera faite de manière à diviser également les économies de chaque compagnie résultant de l'accord pour la mise en commun.

H-4. Dans le but d'égaliser les dépenses de transport, les milles-train et milles-wagon en commun, par catégories appropriées, seront égalisées autant que possible. Sous réserve des dispositions de l'alinéa (8) de cet article, tout excédent sera ajusté sur la base des dépenses directes.

H-5. Dans le but d'égaliser les dépenses pour l'entretien du matériel, les milles-locomotive et les milles-wagon en commun, par classes appropriées, seront égalisées autant que possible, à l'exception des parcours de wagons-lits sur les trains en commun dans les zones Toronto-Hamilton-Sarnia et Windsor exploités par l'une ou l'autre compagnie, et des parcours de wagons-restaurants. Les milles-locomotive seront supposés être les mêmes que les milles-train. Dans le cas où une compagnie comptera plus de milles-wagon en commun que l'autre compagnie, on allouera un nombre approprié de milles-locomotive additionnels à la compagnie qui comptera cet excédent de milles-wagon. Sous réserve des dispositions de l'alinéa (8) de cet article, tout excédent sera ajusté sur la base des dépenses directes.

H-6. Dans le but d'égaliser les dépenses d'exploitation des wagons-lits dans les zones Montréal-Winnipeg et Toronto-Winnipeg, et des wagons-salons dans les zones Toronto-Hamilton-Sarnia et Windsor et Montréal-Winnipeg et Toronto-Winnipeg, les parcours de wagons-lits et de wagons-salons en commun exploités par chaque compagnie seront égalisés séparément, autant que possible. Sous réserve des dispositions de l'alinéa (8), tout excédent sera divisé sur la base des dépenses directes. Chaque compagnie supportera les dépenses d'exploitation des wagons-lits lui appartenant ou loués par elle et fournis par elle pour le transport sur les trains en commun dans les zones Toronto-Hamilton-Sarnia et Windsor.

H-7. Dans le but d'égaliser les dépenses de terminus, comme celles des gares de triage des wagons, terminus de locomotives, et frais d'aiguillage, ces dépenses assumées par chaque compagnie pour des trains en commun à des points non compris dans l'accord seront égalisées autant que possible par catégories de services. Sous réserve des dispositions de l'alinéa (8) de cet article, tout excédent sera ajusté sur la base des dépenses directes.

H-8. On préparera en commun un état des parcours annuels moyens de trains, de locomotives et de wagons, par catégories, et des dépenses des services de terminus de chaque compagnie à la date de l'accord pour la mise en commun, pour les services concurrents de trains directs à mettre en commun, et la différence à chaque poste sera déterminée. Les unités de service ci-dessus employées relativement au mouvement du matériel roulant du D.H. seront compilées conformément au paragraphe H-12. Afin de répartir également les économies entre les deux compagnies, la proportion des services en commun assurée par chaque compagnie sera ajustée de manière à maintenir ces différences.

Aux fins de cette clause, les trains qui suivent sont censés constituer les services en question:

(*a*) *Toronto-London-Windsor-Sarnia* —

Train nº	Entre	Fréquence
P.-C. 19	Toronto et Windsor	Quotidien
P.-C. 20	Windsor et Toronto	Quotidien
P.-C. 21	Toronto et Windsor	Quotidien
P.-C. 22	Windsor et Toronto	Quotidien
P.-C. 37	Toronto et Windsor	Quotidien
P.-C. 38	Windsor et Toronto	Quotidien
P.-C. 635	Toronto et Windsor	Tous les jours, dimanche excepté
P.-C. 642	Galt et West Toronto	Tous les jours, dimanche excepté, à la période de l'heure d'été.
N.-C. 15	Toronto et Sarnia	Quotidien
N.-C. 4	Sarnia et Toronto	Quotidien
N.-C. 5	Toronto et Sarnia	Quotidien
N.-C. 6	Sarnia et Toronto	Quotidien
N.-C. 17	Toronto et Sarnia	Quotidien
N.-C. 20	Sarnia et London	Quotidien
N.-C. 16	Windsor et Toronto	Quotidien
N.-C. 9	Toronto et Windsor	Quotidien
N.-C. 117	London et Windsor	Quotidien
N.-C. 10	Windsor et London	Quotidien
N.-C. 105	London et Windsor	Quotidien
N.-C. 12	Windsor et London	Quotidien
N.-C. 11	London et Windsor	Quotidien
N.-C. 18	Windsor et London	Quotidien

(*b*) *Toronto-Hamilton* —

P.-C. 761	Toronto et Hamilton	Tous les jours dimanche excepté
P.-C. 732	Hamilton et Toronto	Tous les jours dimanche excepté
P.-C. 763	Toronto et Hamilton	Quotidien
P.-C. 762	Hamilton et Toronto	Quotidien

(*c*) *Montréal-Toronto et Winnipeg* —

P.-C. 7	Montréal et Sudbury	Quotidien
P.-C. 8	Sudbury et Montréal	Quotidien
P.-C. 3	Toronto et Winnipeg	Quotidien
P.-C. 4	Winnipeg et Toronto	Quotidien
N.-C. 1	Montréal et Winnipeg	Quotidien
N.-C. 2	Winnipeg et Montréal	Quotidien
N.-C. 3	Toronto et Capreol	Quotidien
N.-C. 4	Capreol et Toronto	Quotidien

(*d*) P.C. 646-645-648-650-649-652-651-654-653, un déplacement improductif Guelph-Guelph Junction.

H-8. (*e*) N.-C. 94-95 Sudbury et Sudbury Junction.
96-97

H-9. On égalisera autant que possible les services fournis par chacune des compagnies pour l'autre dans le transport du courrier, des messageries et autres

wagons n'étant pas mis en commun, y compris les déplacements improductifs se rapportant à ces services. Tout excédent sera ajusté sur la base des dépenses directes.

H-10. Chaque compagnie supportera les dépenses intérieures des services de wagons-restaurants et de wagons-buffets fournis par elle sur les trains exploités en commun, et les frais d'entretien de ces wagons-restaurants. Mais si les résultats de cet arrangement étaient injustes par comparaison avec la situation à la date effective de l'accord pour la mise en commun, on conclurait l'ajustement nécessaire pour égaliser les avantages et les inconvénients.

H-11. Les unités de service exécuté pour l'exploitation de trains en commun supplémentaires seront portées au crédit de la compagnie exécutant le service.

H-12. Aux fins d'égaliser les dépenses de déplacement sur les voies, d'entretien du matériel, les dépenses intérieures, les dépenses aux têtes de lignes, celles des parcs à voitures et celles des remises à locomotives, le tout se rapportant au mouvement du matériel improductif, survenant du chef des accords de mise en commun, ces dépenses seront partagées comme suit:

(*a*) Le parcours des trains et des wagons effectué pour la manutention du matériel improductif en trains spéciaux de matériel improductif ou sections de trains en commun de matériel improductif survenant du chef des accords de mise en commun, sera porté au compte de ces derniers et la compagnie qui l'effectuera en aura le crédit.

(*b*) En vue de répartir les dépenses des mouvements improductifs aux terminus, les dépenses des locomotives et des wagons des trains désignés au paragraphe H-12-a et des wagons improductifs mis en marche du chef du service commun sur les trains en commun seront considérés comme dépenses attribuables aux accords de mise en commun.

(*c*) En vue d'égaliser les dépenses des remises à locomotives, les dépenses des locomotives dépêchées pour remorquer les trains désignés au paragraphe H-12-a seront considérées comme constituant des dépenses attribuables aux accords de mise en commun.

H-13. Quand les trains d'une compagnie circulent sur la voie de l'autre compagnie et que cette initiative n'est pas prévue par un accord d'utilisation en commun des voies, la compagnie qui exploite le train compensera l'autre pour les dépenses complémentaires d'entretien occasionnées par l'utilisation commune.

Le chiffre et le mode de cette compensation seront établis après accord et pourront être revisés à la demande de l'une ou l'autre compagnie à l'expiration de chaque année civile.

H-14. Chaque compagnie assumera toutes les dépenses de son service de vente de journaux.

H-15. Si la division de trains en commun peut être évitée par la mise en service, par l'une ou l'autre compagnie, sur les trains non en commun de lignes en commun, de wagons ordinairement mis en service sur les trains en commun, cela sera fait par accord mutuel, et les services assurés par l'exploitation de ces wagons seront portés au crédit de la compagnie fournissant ces services. Les compagnies s'efforceront d'effectuer le transport confié à un train en commun conformément à l'usage établi par la compagnie exploitant ce train, et quand un plus grand nombre de wagons qu'il n'en peut être introduit sur les trains en commun ou indépendants sont offerts, il sera permis de les mettre en marche par des sectionnements complémentaires comme ce fut le cas dans le passé et comme en décideront les directeurs du trafic des compagnies; mais aucune des deux compagnies ne sera tenue d'exploiter une section complémentaire à titre de train en commun pour l'accommodation exclusive des messageries et/ou des marchandises en wagons fractionnés de l'autre compagnie, et aucune des deux compagnies ne devra exploiter une section complémentaire à titre de train mis en commun pour le service exclusif de ses messageries et/ou de ses marchandises en wagons fractionnés.

H-16. Le coût du transfert entre gares de voyageurs et de bagages résultant des accords pour la mise en commun, et de transfert de marchandises mises en commun à Détroit sera également divisé entre les deux compagnies.

H-17. Le coût du transfert des messageries d'une gare à l'autre et de la manutention des messageries aux points de raccordement sera supporté de la manière convenue entre les services respectifs de messageries des compagnies.

H-18. Les frais d'inspection des immigrants et d'examen douanier des services de voyageurs Windsor-Détroit et Sarnia-Port-Huron seront supportés par chaque compagnie dans la proportion établie par ces frais occasionnés à chaque compagnie dans les douze mois précédant immédiatement la date effective de cet accord de mise en commun.

H-19. Chaque compagnie payera une proportion égale des dépenses occasionnées par les changements de voies convenus.

H-20. Aussitôt que possible après l'accord pour la mise en commun, l'état dont il est question au paragraphe (8) de cet article sera préparé et on déterminera les conditions du règlement du bilan net des dépenses avec intérêt à 5 p. 100 par année.

I. Nouvel itinéraire du trafic pour Chicago—Les avantages obtenus par le National-Canadien du chef du tracé du nouvel itinéraire du trafic Windsor-Chicago par le Pacifique-Canadien sur les voies du Grand Trunk Western Sarnia-Chicago résultent de cette mesure de coopération. Le comité mixte de coopération, étant donné les complications internationales probables, n'a pu découvrir les moyens, dans ce rapport, de répartir équitablement ces avantages en tenant compte de l'augmentation des frais d'exploitation du Grand Trunk Western et de la diminution des dépenses du Pacifique-Canadien occasionnées par ce trafic. Le comité mixte de coopération se propose d'attirer l'attention du comité exécutif mixte sur ce fait.

J. *Service de vente des billets*—

1. Aux points communs convenus des lignes en commun, les employés délivrant les billets et les employés de gare de la compagnie assurant le service du train en commun seront neutres dans l'exécution de leurs fonctions et donneront au public des renseignements complets sur les heures et le tarif des trains en commun de chaque compagnie à l'intérieur et à l'extérieur de la zone des lignes en commun, et dirigeront les voyageurs sur les lignes autorisées selon leur demande.
2. Les employés des bureaux du trafic-voyageurs et de vente de billets en ville du National-Canadien et du Pacifique-Canadien à Détroit et à Chicago, et les agents de délivrance des billets à la gare et les employés de la gare de Détroit, seront neutres pour ce qui est de la direction du trafic dans les zones communes et au delà, et donneront au public des renseignements complets sur les heures et les tarifs des trains du territoire en commun ou non en commun, et le National devra voir à ce que les employés du Grand Trunk Western à la station de Battle-Creek et ceux qui représentent le Grand Trunk Western à la gare de Chicago et les employés des trains du Grand Trunk Western gardent la même neutralité et donnent un service aussi impartial au public pour ce qui est du trafic dans et à travers les zones mises en commun.
3. La compagnie exploitant les gares de Détroit, Windsor, Chatham, London, Sudbury, Fort William, Port Arthur et North Bay assurera, sur demande, l'espace et les facilités nécessaires pour la vente des billets par l'autre compagnie valables sur et via les trains en commun.

K. Neutralité des employés des trains en commun.—Les employés de l'une ou de l'autre compagnie en fonctions sur des trains en commun, et sur les trains de raccordement du *Grand Trunk Western*, seront neutres dans l'exécution de leurs

fonctions, et donneront au public tous les renseignements qu'il sera en leur pouvoir de donner sur les services de trains en commun ou non en commun de chaque compagnie.

L. Concurrence à l'extérieur de la zone du réseau commun.—Si l'une des compagnies estime qu'une variation injuste dans la proportion des recettes relatives des deux compagnies à l'extérieur de la zone du réseau commun est occasionnée par les accords de mise en commun, la question fera, à la demande de l'une ou l'autre compagnie, l'objet d'une enquête, et les mesures nécessaires seront prises pour ajuster équitablement les avantages et les inconvénients.

M. Trouble apporté au trafic intermédiaire non en commun.—Si en pratique cet accord de coopération entre les compagnies en vue de réaliser des économies entraîne des inconvénients injustes à l'égard de l'une ou l'autre compagnie par suite d'une diminution de recettes du trafic intermédiaire en provenance ou à destination de points non en commun, ou entre ces points, ou par suite de la nécessité de modifier les services de trains transportant ce trafic, les deux parties négocieront, à la requête de l'une ou l'autre compagnie, les ajustements susceptibles de répartir équitablement les avantages et les inconvénients. Le désarroi probable occasionné à ce trafic intermédiaire du chef de cette mise en commun entraînera des modifications dans les services de trains concurrents. Pour l'instant chaque compagnie supportera les frais de ses trains concurrents. Les conséquences de ce désarroi pour le trafic intermédiaire seront étudiées, et si elles sont jugées hors de toute proportion, il sera effectué des rajustements de nature à répartir plus équitablement les charges et les avantages.

N. Responsabilités.—Les services juridiques des deux compagnies détermineront les conditions de règlement des responsabilités pour pertes, dommages et dégâts de toute nature.

O. Dispositions générales.—Si, en pratique, cet accord de coopération entre les compagnies en vue de réaliser des économies n'aboutit pas à une répartition équitable des économies résultant de la mise en commun, les deux parties négocieront, à la requête de l'une ou l'autre compagnie, les ajustements susceptibles de répartir équitablement les avantages et les inconvénients.

P. Règlements des soldes.—Tous les soldes d'excédent de service au crédit de l'une ou l'autre compagnie à l'expiration de chaque année civile peuvent être inscrits contre les soldes au crédit de l'autre compagnie du chef d'autres accords de service en commun pour le trafic-voyageurs.

Q. Date extrême pour l'ajustement des comptes.—Etant donné la nécessité de reviser une seule fois les rapports relatifs aux billets, l'examen détaillé pour fixer la répartition finale des recettes sera différé jusqu'à ce que l'étendue probable des régions finalement touchées par la mise en commun soit convenue, mais la détermination d'une base pour la répartition équitable des recettes et des dépenses conformément aux dispositions de ce rapport et aux ajustements rétroactifs entre les compagnies sera faite pour le 31 décembre 1935.

R. Conditions de l'accord.—Cet accord sera en vigueur pendant un an à compter de la date effective de son adoption, sous réserve de son expiration à soixante jours d'avis écrit et, s'il n'a pas ainsi pris fin après un an de sa date effective, il demeurera en vigueur sous réserve de son expiration en tout temps à un an d'avis par écrit.

S. Les fonctionnaires des services d'exploitation, du trafic, de la comptabilité, des messageries et du service juridique des compagnies respectives recevront instruction de se réunir pour rédiger l'accord, convenir des horaires, annoncer les mesures prises, présenter la demande nécessaire à la Commission des chemins de fer, avertir les employés et s'occuper de tous les autres détails.

DOCUMENT "K"

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

MONTRÉAL, le 13 juillet 1934.

L'hon. C. P. FULLERTON, C.R.,
Président du conseil de régie
Chemins de fer Nationaux du Canada,
Montréal, P.Q.

CHER MONSIEUR FULLERTON, — A une réunion tenue le 6 courant, le conseil d'administration du Pacifique-Canadien a étudié la ligne de conduite à suivre par la compagnie au sujet des mesures de coopération, surtout à la lumière du fait que le gouvernement a retiré les bills relatifs aux télégraphes et aux messageries.

Les administrateurs du Pacifique-Canadien sont d'avis que cette récente décision ne peut que retarder le travail des compagnies en vue d'effectuer des économies et constitue une négation de la théorie de la loi de 1933, qui formait la base du travail à effectuer pour réaliser des économies en commun, travail recommandé par la Commission Duff et ensuite approuvé par le Parlement.

Après discussion complète de la question, on m'a prié de vous écrire pour vous signaler que, de l'avis de la compagnie, l'action du gouvernement ne devrait pas nuire aux enquêtes entreprises par la compagnie et que ces enquêtes devraient se poursuivre dans l'espoir de conclure des arrangements assez tôt pour permettre une nouvelle présentation des bills en question au Parlement, à la prochaine session, qui, vraisemblablement, pourrait avoir lieu avant la fin de la présente année. Vous vous rappelerez que la principale raison alléguée pour le retrait des bills fut que les compagnies n'avaient pas fini leurs pourparlers et que par conséquent l'action du Parlement ne pressait pas. Il s'est sans doute exercé d'autres influences dont vous êtes probablement au courant.

Les administrateurs du Pacifique-Canadien ont aussi considéré d'autres mesures d'économie que nos comités étudient. J'inclus quatre exemplaires du mémoire des questions qu'on passe en revue actuellement et de la situation actuelle de chacune.

Je viens de recevoir un mémoire préparé par le comité mixte en coopération, section du Pacifique-Canadien, en date du 11 courant, résumant les points de divergence qui existent entre les deux sections relativement aux arrangements de mise en commun, à l'ouest de Toronto et sur le Transcontinental (à l'est de Winnipeg), dont vous trouverez quatre exemplaires ci-inclus. Ma propre étude du mémoire m'a porté à conclure que la question de commodité publique ne cède le pas qu'à la question d'économie, et que lorsque celle-là est protégée ou augmentée, on peut s'attendre à une acceptation beaucoup plus empressée de nos propositions par le public et par le Parlement. La répartition équitable des charges et les avantages est évidemment une nécessité, d'après la loi de 1933.

J'ajouterai un mot au sujet des abandons de lignes. Si je comprends bien, vous êtes à étudier un programme assez étendu d'abandon de lignes dans votre propre territoire, en dehors des zones de concurrence. Le Pacifique-Canadien a aussi, dans son territoire exclusif, certaines lignes dont il médite l'abandon et il est disposé à les indiquer à votre compagnie, lorsque votre propre programme aura été terminé, pour que chaque compagnie s'adresse à la Commission des chemins de fer à peu près dans le même temps. Il est également disposé à expédier l'étude des lignes dont l'abandon exige une action commune des deux compagnies.

Lorsque vous et vos collègues aurez eu l'occasion d'examiner les données ci-incluses, j'aimerais avoir une réunion du comité exécutif mixte, si possible dans la semaine du 23 juillet. Je serai absent de Montréal la plus grande partie de la semaine prochaine.

J'apprécierai beaucoup une réponse de votre part à votre prochain occasion.

Votre tout dévoué,

E. W. BEATTY,
Président du conseil et de la compagnie.

Mémoire pour le président du conseil et de la compagnie:

Le comité mixte de coopération, jusqu'ici, n'a pu parvenir à une entente au sujet de la mise en commun des services situés à l'ouest de Toronto et sur le Transcontinental (à l'est de Winnipeg), et, à moins que l'une ou l'autre des deux sections de notre comité ne puisse abandonner l'attitude prise, nous ne pourrons soumettre à l'exécutif mixte que le compte rendu d'un désaccord. La section du Pacifique-Canadien soumet donc le présent mémoire dans le but d'obtenir les instructions que l'exécutif pourra donner sur la question.

Il est peut-être utile que nous donnions une courte histoire de la mise en commun des trains de voyageurs.

Du fait de l'existence de gares communes à Ottawa et à Toronto, la mise en commun des trains de nuit pour voyageurs entre Ottawa et Toronto fut à l'étude plusieurs mois avant qu'il y eût une entente formelle de coopération entre les chemins de fer en décembre 1932, et un des premiers objectifs du comité mixte de coopération fut de réaliser ce projet. Le service de la poste de nuit exigeait que ce train commun passât sur les voies du Pacifique par la route de Peterborough. Afin d'assurer une répartion équitable des charges et des avantages, la section du Pacifique-Canadien admit qu'il devait y avoir une mise en commun compensatrice utilisant le National. D'après le rapport nº 4 du comité mixte de coopération, en date du 7 mars 1933, la mise en commun des trains directs entre Ottawa et Toronto, sous la direction du service d'exploitation du Pacifique-Canadien et des trains rapides de l'après-midi entre Montréal et Toronto, exploités par le National, entra en vigueur le 2 avril 1933. Quoique le rapport ait prévu que les trains rapides de l'après-midi mis en commun devaient se servir de la gare Windsor dans les deux directions, il devint nécessaire que le Pacifique-Canadien, pour obtenir que la mise en commun prenne effet, consentît à ce que le train allant vers l'Est arrive à la gare Bonaventure tandis que le train allant vers l'Ouest partirait de la gare Windsor.

Le rapport nº 4 fut soumis en prévision de la mise en commun du reste des services Toronto-Montréal dès que l'on pourrait trouver un moyen d'assurer un juste équilibre dans cette entreprise commune. La section du Pacifique-Canadien estima que ce moyen pouvait se trouver dans les services Montréal-Québec, et, le 22 mars 1933, elle transmit à la section du National-Canadien un projet concernant ce territoire. La direction du National, tout en déclarant que la proposition en général était juste et acceptable au point de vue du chemin de fer, décida qu'elle ne pouvait pas l'adopter tout de suite.

La comité mixte de coopération fit alors une étude des possibilités de mise en commun dans l'est du Canada. Outre les arrangements de mise en commun actuellement en vigueur, cela comprenait les services Montréal-Boston, ceux du territoire situé à l'ouest de Toronto et ceux du Transcontinental, et on en vint à la conclusion que ces mises en commun dépendaient de la manière d'employer les gares à voyageurs des deux compagnies à Montréal. Et vu que la mise en commun, même restreinte, n'aurait pas été possible sans les gares communes d'Ottawa et de Toronto, et vu qu'il existait une gare commune à Québec, la section du

Pacifique-Canadien estima que tous les trains communs et tous les principaux trains de correspondance à Montréal devaient se donner rendez-vous à la gare Windsor, utilisant ainsi la meilleure des deux grandes gares, donnant aux voyageurs accès à Westmount et à Montréal-Ouest, et rarement presque tous les trains d'échange à la seule gare capable d'absorber le trafic sans de fortes dépenses d'immobilisation. On assurerait ainsi un maximum d'économie pour les chemins de fer et un maximum de service et de commodité pour le public. Le National-Canadien prétendait ne pas pouvoir être partie à un arrangement qui ne comporterait pas un usage assez égal des gares Bonaventure et Windsor. En conséquence, le comité mixte de coopération fit le rapport nº 10, en date du 11 août 1933, exposant ce désaccord. L'exécutif mixte n'a pas encore disposé de ce rapport.

Le 9 janvier 1934, l'exécutif mixte fut d'accord pour donner instruction au comité mixte de coopération, en attendant une nouvelle étude de la question des terminus de Montréal, de présenter un rapport concernant l'extension de la première mise en commun, de manière à comprendre d'abord la ligne Montréal-Québec et le reste des trains Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto en même temps que les trains Montréal-Québec (sauf les services de transport aux provinces Maritimes par le National), et ensuite le rapide de l'après-midi et les trains de nuit Montréal-Toronto, du Pacifique, en partance ou en destination de la gare Windsor, tandis que les trains de jour et les trains de nuit du National, entre Toronto et Montréal, emploieraient la gare Bonaventure. Le rapport nº 28 du comité mixte de coopération, en date du 31 janvier 1934, présenté en conséquence, fut mis en vigueur le 11 mars 1934. Cet emploi des deux gares montréalaises causa un inconvénient au public par suite de l'assez forte augmentation qui se produisit dans les échanges entre les trains communs de Toronto et les trains concurrents au National utilisant la gare Bonaventure, d'une part, et les trains de Québec et les trains particuliers au Pacifique employant la gare Windsor, d'autre part. On aurait évité tout cela si l'opinion du Pacifique-Canadien avait prévalu au sujet de l'usage de la gare Windsor comme gare commune.

Le 9 janvier 1934, l'exécutif mixte fut aussi d'accord pour engager le comité mixte de coopération à soumettre un rapport concernant la mise en commun des services suburbains Montréal-Vaudreuil dont les trains devaient se servir de la gare Windsor. Des échanges de projets de rapports, dont le dernier fut envoyé à la section du National par la section du Pacifique, en date du 2 février 1934, il ne résulta aucune décision, sauf deux mois plus tard, lorsque l'exécutif du Pacifique reçut l'avis du National que ce service ne devait pas être mis en commun pour le moment.

Quoique la section du Pacifique du comité mixte de coopération ait été d'opinion qu'il n'y avait pas lieu d'entreprendre de nouvelles mises en commun dans l'est du Canada, à part les services suburbains Montréal-Vaudreuil, avant que l'entente soit conclue pour l'usage d'une seule gare à Montréal, le comité mixte de coopération reçut instruction d'étudier la mise en commun des transports à l'ouest de Toronto et sur le Transcontinental. Pour le National, une mise en commun des services à l'ouest de Toronto pouvait avoir plusieurs avantages et, apparemment, peu d'inconvénients. Cela lui donnait le contrôle du trafic avec Chicago sur les chemins de fer canadiens et n'enlevait par un mille-train aux voies du National. Mais pour le Pacifique, cela n'avait d'autre avantage que l'économie de milles-train de voyageurs et il y avait l'inconvénient de presque détruire l'identité du Pacifique-Canadien dans ce territoire en annulant près de 400,000 milles-train de voyageurs sur le Pacifique et en transférant 40,000 milles-train de voyageurs, des voies du Pacifique à celles du National. Ces annulations et ces transferts auraient supprimé les trains de voyageurs du Pacifique entre Windsor et London et réduit assez fortement le service des trains du Pacifique entre Toronto et London. Outre ces inconvénients, le Pacifique aurait eu à envisager des difficultés dont voici les principales:

(*a*) La suppression des services de trains de voyageurs du Pacifique-Canadien sur ses propres voies, avec ses propres trains dans un des territoires les plus importants du Canada au point de vue du trafic, rompant ses liens directs, établis de longue date par l'entrée de Détroit, avec les importants centres commerciaux des Etats du centre, du sud et de l'ouest américains;

(*b*) La suppression des gares reconnues comme gares du Pacifique à London, Chatham, Windsor, Détroit et Chicago, et la cession de tout le trafic-voyageurs du Pacifique aux gares correspondantes du National;

(*c*) Le contre-coup de ces suppressions et de ces ruptures sur le trafic-marchandises dans le territoire intermédiaire desservi par les trains passant par Détroit;

(*d*) La nécessité de reviser le contrat du National avec la compagnie Pullman pour permettre la mise en commun du trafic et des recettes des wagons-lits du Pacifique et de la compagnie Pullman sur les lignes Montréal-Détroit-Sarnia et l'exploitation des wagons-lits du Pacifique sur les trains directs en destination et en partance de Chicago;

(*e*) La nécessité de rompre les relations contractuelles avec le Michigan-Central pour le service des voyageurs entre Montréal, Toronto, Détroit et Chicago, ce qui, en l'absence d'un arrangement mutuel en sens contraire, exigeait un avis de six mois;

(*f*) L'effet de l'annulation du contrat de transport de voyageurs sur l'échange des marchandises avec le Michigan-Central;

(*g*) L'effet sur les affaires de la *Canadian Pacific Steamship* qui doit rechercher le développement de son commerce dans le trafic entre les divers endroits de l'Ouest d'Ontario et les Etats du centre, du Sud et de l'Ouest américains, si le contact direct des voyageurs avec les navires par le service de choix du Pacifique se trouvait rompu par l'usage des trains et des gares du National.

Comme il semblait impossible de trouver un moyen de répartir équitablement les charges et les avantages dans une mise en commun à l'ouest de Toronto seulement, et comme on pensait pouvoir trouver ce moyen en incluant les services du Transcontinental, ces deux territoires furent associés dans le projet mis à l'étude par le comité mixte de coopération.

Depuis plus de six mois, on a fait tous les efforts possibles pour terminer un rapport sur la mise en commun des services circulant à l'ouest de Toronto et sur le Transcontinental; mais jusqu'ici on a fait peu de progrès définitif et aucune des difficultés indiquées ci-dessus au sujet de la mise en commun à l'ouest de Toronto n'a encore été surmontée.

A la suite des études faites par le comité mixte de coopération et par ses divers sous-comités, on signale les points de divergence suivants:

A. *Le mode de compensation des charges et des avantages en ce qui concerne les suppressions de trains et les déplacements de main-d'œuvre.*

Le National proposa au début:

(*a*) Que le Pacifique exploite certains trains communs entre London et Windsor sur les voies du National;

(*b*) Que le National exploite les trains communs entre Montréal et Winnipeg, dans la partie Ottawa-North-Bay sur les voies du National:

(*c*) Que le Pacifique exploite les trains communs Toronto-Winnipeg et Toronto-Parc Bala sur les voies du National; et

(*d*) Que le National exploite comme partie du service commun Montréal-Winnipeg, un train Montréal-Ottawa sur les voies du National.

Si le Pacifique veut consentir à l'exploitation du service Montréal-Ottawa indiqué à l'alinéa (*d*), le National exploitera les trains London-Windsor indiqués à l'alinéa (*a*) et permettra au Pacifique d'utiliser ses propres voies pour les services indiqués aux alinéas (*b*) et (*c*).

(*a*) et (*b*) Le National est d'avis que l'exploitation par le Pacifique des trains London-Windsor sur les voies du National et l'exploitation par le National des trains Ottawa-North Bay sur les voies du National aideraient à la situation ouvrière du National en distribuant les déplacements de main-d'œuvre parmi plusieurs districts de promotion, et pourraient offrir un avantage semblable au Pacifique, et que l'exploitation des trains du Pacifique sur les voies du National entre London et Windsor constitueraient un pas vers l'abandon par le Pacifique de la ligne Woodstock-Windsor, tel que suggéré.

Le Pacifique est d'opinion que, par suite des contrats existants, la main-d'œuvre du Pacifique ne peut travailler sur les voies du National entre London et Windsor, et que l'étude de l'abandon de la voie entre Woodstock et Windsor n'est pas encore assez avancée pour servir à arrêter une décision au sujet de la mise en commun.

(*c*) D'après le National, l'exploitation des trains entre Toronto et Bala Park sur les voies du National épargnerait des sections de trains supplémentaires, à cause des pentes plus favorables.

Le Pacifique prétend que la différence en sections additionnelles sur la ligne Toronto-Bala Park est négligeable, n'étant estimée qu'à 2,000 milles par année; que les voies du Pacifique ont des rails plus lourds et un meilleur ballast, sont mieux entretenues et sont les plus appropriées aux trains de voyageurs; que l'emploi de la ligne du Pacique permet les correspondances avec l'Ouest à Toronto-Ouest et desservirait le trafic local tant à Parkdale qu'à Toronto-Ouest, et que cet arrangement assurerait une économie additionnelle en permettant au National de réduire la qualité de son entretien sur la ligne Toronto-Bala Park.

(*d*) Le National allègue que l'exploitation d'un tronçon du service commun du Transcontinental par le National, soit la ligne Montréal-Ottawa, lui est essentielle, pour son service de transport du poisson par messageries, pour ses correspondances vers les Maritimes, Boston et New-York, et pour protéger son trafic au delà de Montréal et Winnipeg; que le Pacifique ne peut faire le trajet actuel en deux heures et quinze minutes sur sa ligne Montréal-Ottawa avec le seul train commun qu'il propose, et que pour exploiter le train commun comme un seul train partant de Montréal, il faudrait tant de sections additionnelles, sur le Pacifique, que l'exploitation régulière d'un train du National partant de la gare Bonaventure se justifierait.

Le Pacifique déclare qu'il faudrait conférer avec l'agence de messageries des chemins de fer afin de voir si l'on pourrait conclure un arrangement pour donner au National la même recette nette qu'actuellement, sur son transport de poisson par messageries, si ce poisson partait de la gare Windsor au lieu de la gare Bonaventure; que tout dérangement du commerce éloigné donnant un avantage au Pacifique pourrait être pris en considération relativement aux affaires transférées du Michigan Central à l'ouest de la rivière Détroit; que le Pacifique peut faire le trajet Montréal-Ottawa en deux heures 45 minutes ou moins, avec le train commun, et que cela n'est pas plus que le temps qu'il faudrait d'après le présent horaire, plus le temps d'aiguillage à Ottawa, si les trains transcontinentaux, à l'est d'Ottawa, employaient la gare Windsor et la gare Bonaventure; que les milles de la seconde section Montréal-Ottawa, d'après l'estimation commune, sont moins de 20,000 par année, contre à

peu près 90,000 par année qu'il faudrait à un train régulier du National, et que, pour avoir un train commun utilisant la gare Windsor et la gare Bonaventure, il faudrait plus de wagons dans le train commun au delà d'Ottawa, ce qui réduirait l'économie de milles-wagon et augmenterait l'exploitation d'une deuxième section au delà d'Ottawa, et enfin causerait de la confusion et de l'incommodité pour le public.

B. *L'utilisation des gares de Montréal et de Winnipeg*

Le National n'a pas voulu accepter la proposition primitive du Pacifique de juillet 1933, demandant que les gares du Pacifique tant à Montréal qu'à Winnipeg servent aux trains communs transcontinentaux. Comme compromis, le Pacifique offrit, en février 1934, d'acheminer ses trains communs transcontinentaux sur la gare du National à Winnipeg, pourvu qu'on n'emploie que la gare Windsor pour ce service commun à Montréal. Le National n'a pas accepté ce compromis. Il a déclaré que les deux gares de Montréal devaient servir mais qu'il était prêt à considérer l'acheminement des trains communs sur la gare du Pacique à Winnipeg.

La section du Pacifique-Canadien fut d'opinion que les services communs transcontinentaux devaient se servir de la gare Windsor à Montréal et de la gare du Pacifique à Winnipeg. A son avis, c'était la seule façon d'exploiter les services communs transcontinentaux avec commodité pour le public, économie de milles-train et de milles-wagon, et égalisation des charges entre les trains communs Sudbury-Winnipeg. Elle estime que le fardeau du National résultant de l'usage des gares du Pacifique est négligeable en comparaison du fardeau du Pacifique provenant de l'emploi des trains, des voies et des installations du National dans presque tout le service Montréal-Chicago.

C. *Substitution de parcours*

Le National prétend être le seul, dans cet arrangement de mise en commun, à souffrir du retrait des trains Montréal-Sudbury et Toronto-Sudbury. Il déclare que dans ces régions les trains locaux devront circuler plus souvent pour absorber le trafic local transporté actuellement par les trains qu'on propose de supprimer. Il prétend que les dépenses de ces trains réduisent ses économies nettes et doivent être imputées à l'exploitation commune.

Le Pacifique a prétendu que chaque compagnie devait porter ses propres charges relativement à son trafic local, comme un des résultats indirects de la mise en commun, et que ni l'une ni l'autre des deux compagnies ne devait avoir à s'occuper des services locaux non compris dans la mise en commun, sauf les siens. La section du Pacifique croit que sur toute l'étendue des services communs, le fardeau de l'exploitation du trafic local s'équilibre bien, mais elle est prête à examiner les faits pour constater s'il en est bien ainsi.

D. *Trafic-voyageurs détourné du Michigan Central vers le Grand Trunk Western*

Le National admet qu'il retire un avantage du détournement du trafic-voyageurs du Michigan Central vers le *Grand Trunk Western*, par suite de la mise en commun, mais il déclare que c'est un avantage subsidiaire, étranger à la question principale, à laquelle il faut songer, car ce service ne peut se payer directement. Il prétend qu'il n'est pas possible de déterminer précisément la somme représentant cet avantage et que, à tout événement, de crainte de complications internationales, on n'a pu déterminer aucun moyen de distribuer équitablement cet avantage.

Le Pacifique considère que c'est là un avantage qui, d'après la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, doit être équitablement distribué et qu'à cette fin on peut déterminer une valeur convenue.

Quoiqu'il y ait encore de nombreux points de divergence secondaires à résoudre par le comité mixte de coopération, on croit qu'après avoir résolu les

points essentiels de divergence indiqués en "A", "B", "C" et "D", on pourra préparer un rapport comportant peu ou pas de différences de vues, laissant à l'exécutif mixte la décision des seules questions qui ressortent au comité mixte de coopération. La section du Pacifique-Canadien demande, par conséquent, les instructions que son exécutif peut désirer lui donner au sujet de ces points principaux.

(Signé) JOHN E. ARMSTRONG,
Président de la section du Pacifique-Canadien,
Comité mixte de coopération.

MONTRÉAL, P.Q.,
Le 11 juillet 1934.

MONTRÉAL, le 16 juillet 1934.

M. E. W. BEATTY, C.R.,
Président du Pacifique-Canadien,
Montréal, P.Q.

CHER MONSIEUR BEATTY,—J'ai reçu votre lettre du 13 courant.

Je ne puis voir pourquoi nous n'aborderions pas bientôt l'étude des questions du télégraphe et des messageries.

A propos de la partie de votre lettre qui traite de l'extension de la mise en commun des trains de voyageurs et du mémoire de la section du Pacifique du comité mixte de coopération, demandant des instructions de l'exécutif du Pacifique, et qui accompagne votre lettre, il me semble désirable que le comité exécutif mixte s'occupe de la question jusqu'à ce que le comité mixte de coopération ait fait rapport sur son entente ou son désaccord.

La section du National du comité mixte de coopération m'apprend qu'à la dernière réunion mixte du 10 juillet, comme on se trouvait dans une impasse, la section du Pacifique demanda du temps pour consulter l'exécutif du Pacifique sur les points de divergence entre les deux sections, avant de rapporter désaccord.

Je dois dire que je suis bien au courant de la proposition de compromis que la section du National est prête à accepter et il est tout à fait impossible au National de faire de nouvelles concessions quant aux services dont la mise en commun est proposée. Si le Pacifique ne peut pas accepter ce compromis sur les points fondamentaux, un rapport commun de désaccord à l'adresse de l'exécutif mixte devrait constituer la base des négociations ultérieures; mais vous admettrez, je crois, qu'il n'est pas opportun de discuter au comité exécutif mixte un exposé *ex parte* des difficultés.

Si vous désirez une réunion au cours de la semaine du 23 juillet, ce sera très satisfaisant pour nous, et nous pourrons discuter toute question dûment inscrite à l'agenda.

Votre tout dévoué,

C. P. FULLERTON,
Président.

SUR LE TRAIN, le 19 juillet 1934.

L'hon. C. P. FULLERTON, C.R.,
Président du Conseil de régie,
Chemins de fer Nationaux du Canada,
Montréal, P.Q.

CHER MONSIEUR FULLERTON,

A propos de votre lettre du 16 courant

Je suis heureux que vous soyez d'accord pour que nous abordions bientôt les questions de télégraphe et de messageries, et j'espère que vous agréez aussi ma suggestion au sujet des abandons de lignes exclusives ou communes.

La section du Pacifique du comité exécutif mixte estime qu'on peut faire progresser la question relativement à toutes les mesures de coopération, si elles sont examinées en commun. A cette intention, j'ai joint à ma lettre du 13 courant des copies d'un mémoire relatif à ces mesures.

La revue générale devrait comprendre l'opportune discussion de la mise en commun des trains de voyageurs, et, pour votre information, j'inclus des copies d'un mémoire relatif aux études courantes. Je n'ai pas voulu laisser entendre que la discussion devait être restreinte à ce mémoire sur la mise en commun. A mon avis, les problèmes que nous avons à envisager ensemble dépassent de beaucoup cette sphère.

Je ne puis voir pourquoi une assemblée du comité exécutif mixte ne devrait pas examiner les questions mentionnées dans ma lettre à votre adresse, et j'aimerais avoir une réunion à cet effet au cours de la semaine du 23 juillet.

Votre très sincère,

(Signé) E. W. BEATTY,
Président du conseil et de la compagnie.

MONTRÉAL, 23 juillet 1934.

M. E. W. BEATTY, C.R.,
Président du Pacifique-Canadien,
Montréal, P.Q.

CHER MONSIEUR BEATTY,—J'ai reçu votre lettre du 19 juillet.

Nous serons heureux d'étudier, à la prochaine réunion du comité exécutif mixte, toute question de coopération qui pourra se discuter avec profit à ce moment. Je crois qu'il serait opportun que vous me fournissiez d'avance une liste des questions que vous désirez aborder, car je ne trouve pas votre lettre du 13 juillet suffisamment explicite à cet égard.

Je dois dire, toutefois, qu'il serait sans profit de discuter tout de suite à l'exécutif mixte les difficultés que le comité mixte de coopération a rencontrées dans l'élaboration d'un arrangement de mise en commun des services à l'ouest de Toronto et des services transcontinentaux. La manière la plus rapide et la plus satisfaisante de régler cette question sera d'obtenir un rapport commun du comité mixte de coopération sur les points de contact et les points de divergence. Le comité exécutif mixte pourra alors étudier ce rapport.

Je regrette de n'être pas disponible pour une réunion cette semaine, mais je proposerai le mardi 31 juillet, dans l'après-midi.

Votre tout dévoué,

C. P. FULLERTON,
Président.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

MONTRÉAL, 9 octobre 1934.

L'hon. C. P. FULLERTON,
Président du Conseil de régie,
Chemins de fer Nationaux du Canada,
Montréal, P.Q.

CHER MONSIEUR FULLERTON,—Je vous envoie ci-joint copie du mémoire préparé par la section du Pacique du comité mixte de coopération, mémoire qui, j'en suis sûr, indique exactement la situation relative aux diverses questions d'abandons de lignes référées à ce comité. Il y a là, je crois, quelques-unes des matières que vous aimeriez discuter à la réunion du comité exécutif mixte.

Je pourrais ajouter, comme explication, que parmi les rapports d'abandons de lignes transmis par le comité mixte de coopération (clause 1 du mémoire) le comité exécutif mixte a approuvé le rapport nº 15, ligne Estevan-Bienfait, opposé à l'abandon, les rapports nº 25, ligne Saint-Jean-Farnham, nº 30, Bala-Wanup, et nº 31, Grand Falls-Edmundston, en faveur de l'abandon, et le rapport nº 26, Linwood-Listowel, recommandant que ces lignes soient prises en considération lorsque auront été arrêtés les principes de l'abandon territorial (clause 7). Le rapport nº 29, ligne Arnprior-Eganville, n'a pas encore été adopté par votre compagnie.

J'espère pouvoir indiquer, lorsque nous nous rencontrerons, l'état de nos propres investigations concernant les abandons du Pacifique dans les territoires non concurrents. J'apprécierais naturellement que vous m'adressiez un mémoire des matières qui, au point de vue de votre compagnie, devraient à votre avis être étudiées à la prochaine réunion.

Après un examen attentif, nos exécutifs ont décidé que notre compagnie ne pouvait pas consentir actuellement, sur la base déjà proposée, à procéder à la mise en commun des services à l'ouest de Toronto, ce qui exigerait la rupture de ses arrangements actuels, qui sont satisfaisants, avec les lignes de correspondance, pour le transport du trafic en destination et en provenance de Chicago, à cause du tort considérable que cette mise en commun causerait aux affaires de la compagnie, dans les transports par rail et par eau.

Il semble actuellement impossible de surmonter les difficultés qui empêchent un arrangement satisfaisant au sujet de la mise en commun des services de voyageurs à l'ouest de Toronto et sur le Transcontinental (à l'est de Winnipeg), et dans les circonstances, il me semble inutile de les considérer davantage.

Votre tout dévoué,

(Signé) E. W. BEATTY.

DOCUMENT "L"

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER NATIONAL-CANADIEN—COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—COMITÉ MIXTE DE COOPÉRATION

Rapport nº 37

Au président de la Compagnie du chemin de fer National du Canada.

Au président de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Répartition nº 1 de l'exécutif

Extension de la mise en commun des trains de voyageurs, services de jour et de nuit, Montréal-Boston

Proposition—

(1) Que soient mis en commun les services de trains de voyageurs de jour et de nuit des deux compagnies, entre Montréal et Boston.

(2) Que les services qui en résulteront soient désignés et annoncés comme "trains en commun".

Rapport pour le coordinateur fédéral des transports des Etats-Unis:

Après avoir étudié les services de trains de voyageurs entre Montréal et Boston par le Pacifique-Canadien et Boston & Maine, le National-Canadien et le Vermont Central-Boston & Maine et le Ruthland-Boston & Maine, un comité spécial de représentants de ces chemins de fer, sous la présidence de M. J. W. Smith, vice-président et gérant général du Boston & Maine, fit rapport, en date

du 5 avril 1934, à M. W. Clement, président du comité d'exploitation des chemins de fer de la région est des Etats-Unis, et coordinateur des transports, comme suit:

A la suite des études faites, le comité avait en définitive décidé qu'il était pour le moment impossible de coordonner ou de mettre en rapports réciproques les services existants, à cause des territoires intermédiaires largement divergents desservis par les trains directs et par le matériel de transport direct de chacune des trois lignes entre Montréal et Boston.

Mesures proposées

RAPPORT DE DISSIDENCE

Comité mixte de coopération, section du Pacifique-Canadien.—La section du Pacifique-Canadien estime que si, aux Etats-Unis, la situation vient à changer au point d'induire le coordinateur fédéral des transports à approuver la mise en commun de la partie américaine des services de trains de voyageurs du Pacifique et du National entre Montréal et Boston, alors la mise en commun de ces services devra être revisée. Elle considère aussi que s'il devient possible de relier à une gare de Montréal les services de trains de voyageurs du Pacifique et du National entre Montréal et Boston et de leurs trains de correspondance à Montréal, la mise en commun de ces services devra être revisée, car il lui semble que, dans ces conditions, il serait possible d'effectuer dans ces services des économies qui exigeraient la reconsidération du rapport par le coordinateur fédéral des transports.

Section du National-Canadien du même comité.—La section du National-Canadien estime que la possibilité de mise en commun des services concurrents de trains de voyageurs entre Montréal et Boston ne dépend pas de l'emploi d'une seule gare à Montréal; elle prétend au contraire qu'en ce qui concerne les arrangements de terminus, l'emploi de deux gares à Montréal, pour les services communs, est tout à fait praticable. Si, aux Etats-Unis, la situation vient à changer au point d'induire le coordinateur fédéral à approuver la mise en commun de la portion américaine des services, celle de la portion canadienne des services suivra automatiquement, de l'avis de la section du National.

Il est recommandé par les deux sections que soit différée l'étude ultérieure de la mise en commun des services de trains de voyageurs du Pacifique et du National entre Montréal et Boston, jusqu'à ce que des changements de situation permettent une solution satisfaisante du problème.

(Signé) S. W. FAIRWEATHER, *Président de la section du National.*

JOHN E. ARMSTRONG, *Président de la section du Pacifique.*

MONTRÉAL, le 3 décembre 1934.

PIÈCE N° 41

Rapport de M. S. W. Fairweather, présenté à la commission royale des chemins de fer et du transport, le 8 décembre 1931, concernant la possibilité d'un usage commun des installations du National et du Pacifique, et projet de création d'une commission des budgets et des plans.

VOYAGE DANS L'OUEST

SUR LE TRAIN, entre Ottawa et Vancouver,

LE MARDI 8 décembre 1931

CONFÉRENCE SUR LE TRAIN

Après avoir exposé les possibilités économiques de la consolidation des propriétés et des services du National et du Pacifique, M. Fairweather lut aux commissaires l'étude suivante qu'il avait préparée pour sir Henry Thornton, vers le 30 novembre dernier, sur les possibilités de l'emploi en commun des installations

des deux compagnies. A la fin de son mémoire, M. Fairweather exprime l'avis que des économies d'au moins $35,000,000 (sur une dépense totale commune de $650,000,000) pourraient se réaliser, tout en gardant une utile mesure de concurrence. Voici ce que disait le mémoire de M. Fairweather:

Le problème des chemins de fer canadiens, si sérieux qu'il soit, doit être envisagé dans une perspective appropriée. Malgré les difficultés qui les embarrassent actuellement, les chemins de fer du Canada continuent comme par le passé à assurer un service de transport à aussi bon marché et d'une qualité aussi élevée que n'importe où dans le monde. Ce résultat, vu la faible densité du trafic, les inconvénients du climat et de la situation économique, montre que le défaut peut être faible au point de vue organique. Le Canada est un pays de grandes distances. Le transport à bon marché y est d'une nécessité capitale et le Canada jouit actuellement d'un mode de transport qui est peut-être le meilleur marché au monde. Le fait que les taux de chemin de fer ne pourvoient pas suffisamment à l'intérêt sur le capital engagé, dans ces temps anormaux, constitue une situation qui, loin d'être particulière au Canada, est commune à presque tous les chemins de fer du continent. En outre, le fait que la capitalisation du National porte le poids de toutes les erreurs des administrations antérieures, poids qui, dans le cours normal des choses, aurait pu être allégé par les séquestres, comme dans d'autres pays, déforme gravement les résultats financiers et par conséquent, présente une fausse image des opérations.

Les principaux facteurs du problème actuel des chemins de fer canadiens sont:

(*a*) La crise économique mondiale actuelle.
(*b*) L'expansion excessive de la construction ferroviaire dans un passé récent.
(*c*) La concurrence d'un transport fluvial subventionné.
(*d*) L'importance croissante du transport routier et sa tendance à concurrencer ruineusement les chemins de fer.
(*e*) L'exagération excentrique de la qualité des services de voyageurs et d'hôtelleries.
(*f*) Une tarification vétuste, compliquée de tarifs statutaires fixes.

La pression exercée par une crise mondiale interminable a nécessairement fait ressortir la faiblesse de la position des chemins de fer canadiens. On est porté à méconnaître le fait qu'ils ont eu la force de continuer à fournir un service de transport adéquat à un prix excessivement modique. Voilà un fait fondamental dont tous les Canadiens devraient être fiers. Il est vrai toutefois que le transport ferroviaire au Canada a coûté plus cher qu'il ne fallait, par suite du développement trop rapide de la construction des chemins de fer et parfois de lignes directement concurrentes, et aussi par suite d'une concurrence inconsidérée dans les services d'hôtelleries, services qui sont manifestement déficitaires.

Dans la crise économique actuelle, il est doublement nécessaire que le Canada réduise au minimum ses frais fondamentaux de transport, et il y a donc lieu d'examiner la situation actuelle pour voir ce qui peut s'accomplir. On doit classer comme immobilisation le capital engagé dans la construction de chemins de fer ou d'installations. L'argent a été dépensé et ne peut être récupéré. Par conséquent, on doit s'efforcer d'assurer le maximum d'économie dans l'exploitation. A cet égard, la consolidation du National et du Pacifique en une seule unité d'exploitation semble, au premier abord, être le meilleur moyen de réaliser cela, puisque d'un seul coup toutes les formes de concurrence prodigue se trouveraient supprimées. On a fait une étude préliminaire de l'effet intégral de la consolidation, et il semble qu'elle puisse permettre une économie annuelle de cinquante millions de dollars. Voilà une forte somme, mais encore une fois il est bon de voir la situation dans la perspective du problème d'ensemble.

Le coût total du transport par rail au Canada est d'environ cinq cents millions de dollars par année, et l'économie envisagée est donc de dix pour cent, mais la dépense totale des transports au Canada, par chemins de fer, grandes routes et

eau, avoisine un billion sept cent cinquante millions de dollars par année, et dans cette perspective les cinquante millions de dollars par année au compte des chemins de fer représentent moins de trois pour cent. On peut bien se demander si, pour une économie de trois pour cent sur le total des frais de transport, il serait opportun de confier la destinée des chemins de fer aux mains d'un monopole en courant le risque de l'inefficacité, du manque d'initiative, de l'indifférence à l'égard du public qui s'en suivrait naturellement, sans compter le danger de créer un groupe considérable d'électeurs ayant un intérêt commun, ce qui, à tout prendre, créerait des problèmes plus considérables que ceux qui se trouveraient résolus.

D'autre part, il semble que le principal facteur qui ait permis d'offrir un transport aussi adéquat à aussi bon marché soit la concurrence entre les réseaux. Le Canada est le seul pays au monde qui ait deux réseaux de chemins de fer entrelacés desservant en concurrence tous les centres importants du pays. Le Canada a joui dans une pleine mesure des avantages de la concurrence, et si au point de vue des voyageurs et des hôtelleries, on s'est livré à des dépenses inconsidérées en exagérant le luxe des services, il n'en est pas moins vrai qu'au point de vue du transport des marchandises, nos chemins de fer ont donné un service de haute qualité à un prix extrêmement bas.

La solution la plus logique du problème serait de préserver l'esprit de concurrence là où il s'est avéré si efficace et de le supprimer là où il s'est révélé nuisible. Ajoutons à ce principe général l'emploi en commun des installations là où la concurrence n'est pas supprimée et où les prix peuvent être réduits, et le résultat sera que presque tous les avantages de la consolidation seront assurés, sans les risques du monopole. Ces principes pourraient s'appliquer à peu près comme suit:

Service de voyageurs

Organiser une compagnie de transport des voyageurs pour exploiter tous les services de voyageurs du National et du Pacifique. A cette compagnie appartiendrait tout le matériel des trains de voyageurs et les installations de gare employées exclusivement au service des voyageurs. Elle déterminerait la qualité et la quantité des services, ferait l'annonce nécessaire, émettrait et vendrait les billets. Chaque chemin de fer serait remboursé au moyen d'obligations pour les biens passés à la nouvelle compagnie et recevrait pour la cession des wagons un prix aussi près que possible de leur valeur réelle, autant qu'on pourrait le calculer. Le nombre de milles-wagon serait également réparti entre les deux réseaux. Les profits et pertes, au bout de l'année, seraient répartis également. Cette proposition a l'avantage de supprimer complètement la concurrence destructive des services de voyageurs. Le public serait protégé contre un service insuffisant par la concurrence des transports routiers et aériens et par celle des chemins de fer américains pour les voyages transcontinentaux.

Navires de la côte du Pacifique

Comme complément du service des voyageurs, chaque réseau possède et exploite une flotte de navires à passagers sur la côte du Pacifique. Nous proposons que ces services soient consolidés en une compagnie administratrice comme celle que nous proposons pour les trains de voyageurs, et que cette compagnie d'administration soit une filiale de la compagnie de transport des voyageurs. Une étude attentive indiquerait probablement la nécessité de mettre de côté un certain nombre de navires.

Service des hôtelleries

Comme dans le cas du transport des voyageurs, la concurrence entre les deux chemins de fer a abouti à l'exagération de la qualité des services, avec ce résultat que les placements en hôtelleries sont largement déficitaires. Nous proposons qu'une compagnie des hôtelleries soit organisée pour consolider les activités

hôtellières des deux réseaux, qu'une économie rigoureuse y soit pratiquée et que, lorsqu'une occasion favorable se présentera, les placements des chemins de fer en hôtelleries soient liquidés.

Télégraphes

Chaque chemin de fer possède et exploite un réseau télégraphique. Cela résulte naturellement de la nécessité du télégraphe pour l'exploitation des chemins de fer, dans un pays si peu peuplé qu'une compagnie télégraphique vivant de ses propres revenus ne pourrait fonctionner. Les activités commerciales se sont développées comme un à-côté, et de ce point de vue sont demeurées profitables. Si les économies à attendre de la consolidation ne sont pas considérables, au point de vue argent, il est vrai que les deux réseaux subissent une concurrence vive de la part de la Compagnie du téléphone Bell, et comme aucun principe de concurrence n'est sacrifié, nous recommandons que les services télégraphiques soient consolidés, afin de soutenir plus efficacement la concurrence de la Compagnie de téléphone Bell.

Services de messageries

On peut croire que ce qui s'est dit au sujet des services de voyageurs s'appliquerait aussi aux services de messageries, surtout devant la consolidation des services de messageries qui s'opère aux Etats-Unis. Le service de messageries au Canada est en réalité un service spécialisé de grande vitesse et en toute probabilité sera un moyen très efficace, pour les chemins de fer, de soutenir la concurrence des grandes routes. Il semblerait imprudent de consolider les services de messageries sans consolider les services de petite vitesse, et cette dernière mesure a déjà été rejetée comme inopportune.

Trafic-marchandises

Quoique la consolidation du trafic-marchandises soit inopportune, on ne devrait négliger aucune occasion de réaliser des économies par la coopération, et il y a bien des cas où la coopération effectuerait des économies assez fortes. En voici quelques-unes:

(*a*) Mettre en commun tous les terminus de trafic-marchandises dans les grands centres, entre autres, Montréal, Toronto, les ports de la tête des Grands Lacs, Winnipeg, Saskatoon et Vancouver. Il ne s'agirait pas d'organiser des compagnies distinctes, mais simplement que chaque terminus soit mis en commun sous un surintendant commun et que le matériel et les installations soient également mis en commun. Outre que cela permettrait une économie importante immédiate, le public bénéficierait du fait que l'interaiguillage serait universel et que le plein service des deux réseaux serait disponible au lieu d'être, comme à présent, restreint par l'interaiguillage à certaines zones exclusives. On pourrait réaliser une autre économie importante en appliquant des capitaux à la construction de terminus réellement efficaces. L'argent ainsi placé rendrait au moins vingt pour cent par année.

(*b*) Conclure un arrangement pour que chaque réseau puisse faire des feuilles de route communes lorsqu'il y aurait économie, chaque chemin de fer retenant la recette brute de son propre trafic, et les paiements de services s'effectuant par l'entremise d'un centre d'échange, où les transports seraient calculés en milles-tonne brute et les soldes payés en services ou en argent. Il y a certaines parties du Canada où l'application de ce principe économiserait beaucoup en évitant de recourir à des trajets détournés pour garder la recette brute ou d'effectuer le transport sur une ligne parallèle inférieure, dans le même but. Dans les temps de congestion du trafic, la mise en commun des transports soulagerait beaucoup la situation.

(*c*) Assurer l'exploitation commune sur les lignes où la duplication existe, permettant ainsi une réduction importante du service ou l'abandon complet de certaines lignes.

(*d*) Conclure un arrangement pour l'échange des locomotives et des wagons, afin de réduire les trajets des wagons vides et les paiements de loyer quotidien des wagons étrangers, ainsi que les mises de fonds dans l'achat des locomotives.

(*e*) Des économies secondaires résulteraient des mesures suivantes:

1. Coopération dans les transports sur les lacs et par rail. Le National utiliserait les bateaux du Pacifique entre la tête des Lacs et les endroits situés en aval, tandis que le Pacifique emploierait la compagnie *Canada Atlantic Transit* pour atteindre certains endroits des Etats-Unis.
2. Cessation de l'affiliation aux compagnies d'échange de wagons, et limitation stricte de la pratique des exigences tarifaires.
3. Coopération dans l'échange du trafic avec les lignes étrangères.
4. Certaines réductions pourraient s'effectuer dans les services de concurrence sur les embranchements parallèles desservant le même territoire.

Divers

D'autres occasions d'économies importantes résulteraient de la coopération dans la publicité, surtout dans l'emploi de la radio, et dans les travaux de certains services qui relèvent plus naturellement de l'Etat que des chemins de fer, comme ceux des ressources naturelles, de la colonisation, de l'agriculture et de l'immigration. Ces services pourraient soit se consolider soit s'abolir complètement et relever les départements de l'administration fédérale.

Bien appliquées, les suggestions ci-dessus détermineraient des économies très importantes, avoisinant celles qui théoriquement pourraient résulter d'une complète consolidation, sans qu'il y ait danger de monopole. Pour exposer toute la situation, il faudrait toutefois traiter du transport par grandes routes et par eau. Le transport fluvial subventionné est très actif au Canada et doit être considéré comme une concurrence directe aux chemins de fer. De fortes sommes ont été dépensées pour construction et amélioration de canaux, installations de ports, et ces facilités sont généralement mises en service sans aucun prélèvement sur les frais de transport, les dépenses étant payées au moyen des taxes générales. Les transports par eau augmenteront beaucoup lorsque les grands canaux seront construits. Bien que ce ne soit pas là un problème pressant, l'équité de cette compensation peut à bon droit être mise en doute, vu qu'il s'agit là d'un facteur permanent.

Le transport par les grandes routes est un nouveau développement, et la pleine mesure de ses activités, au point de vue économique, n'a pas encore été déterminée. Il semblerait pourtant, d'après des considérations fondamentales, que, comme moyen de transport pour voyageurs, les grandes routes soient un concurrent logique du chemin de fer pour toute distance, mais que, comme moyen de transport des marchandises, son champ soit restreint aux distances dépassant peu les cinquante milles, au delà de quoi l'emploi de la grande route devient désavantageux par rapport au chemin de fer. On devrait établir un contrôle efficace pour restreindre le transport par grandes routes à sa propre sphère économique. Pour commencer, on devrait établir un impôt suffisant pour payer l'usure des grandes routes et pour compenser l'usage d'une propriété publique pour des fins de profits particuliers. Le niveau général de l'imposition des véhicules de commerce au Canada est beaucoup trop bas, et ne cadre aucunement avec les dépenses qu'ils occasionnent. Le problème des grandes routes, au pays, est en réalité un plus gros problème que celui des chemins de fer et mérite une étude attentive.

Le Canada n'a pas cessé de faire défaut au paiement de ses frais de transport. L'histoire des chemins de fer canadiens est l'histoire d'une tentative de la part des gouvernants d'éviter de faire face aux lois économiques. Les subsides en argent et en terres, et la garantie des obligations ont été employés largement pour encourager la construction des chemins de fer et pour constituer un réseau à tarif extrêmement bas et, dans certains cas, à tarif statutaire et fixe, pour le transport de certaines denrées. Cette politique, dans son ensemble, ne pouvait être effective que moyennant le développement rapide des ressources naturelles, et en réalité une grande partie des recettes des chemins de fer provenait des capitaux engagés dans la construction des chemins de fer mêmes et des capitaux affectés au développement des ressources naturelles ou à la production de denrées nécessitées par ce développement. Alors les périodes de crise économique réagissaient avec une force particulière sur les chemins de fer canadiens et servaient à souligner le fait qu'à la longue les lois économiques doivent être respectées. Le coût du transport doit se payer de quelque manière, et le fait de ne pas pourvoir à une tarification suffisante pour payer ce coût ne peut qu'aboutir à une situation où les capitaux particuliers placés dans les chemins de fer doivent être admis en non-valeur ou protégés par les impôts du pays. La situation demande qu'on envisage courageusement les faits, qu'on pourvoie à des taux assez élevés pour payer les frais du service, équitablement distribués et exempts de limitations statutaires, permettant des rajustements pour convenir aux changements de circonstances, ainsi que la restriction des services routiers concurrents à leur sphère économique.

En définitive, on ne doit pas trop se fier aux leçons résultant de la présente crise. Dès que la situation s'améliorera, le public va recommencer à demander la construction de chemins de fer, et les chemins de fer eux-mêmes auront beaucoup de difficulté à résister à la pression, même s'ils sont tentés d'y résister, et de même la coopération entre les chemins de fer résultant de la pression des circonstances ne continuerait pas volontiers, lorsque cette pression disparaîtrait. Le Canada, qui a besoin de transport à bon marché, bénéficierait réellement de la création d'une commission des budgets et des plans, dont la mission consisterait à déterminer l'à-propos des prolongements de chemins de fer, et sans l'approbation de laquelle aucune charte de chemin de fer ne pourrait s'obtenir ni aucun financement s'effectuer pour fins de chemins de fer. Cette commission pourrait aussi être chargée de mettre en vigueur les économies de coopération, comme celles indiquées ci-dessus, et devrait avoir le pouvoir de réprimer la concurrence ruineuse là où il y en aurait. Le problème, en tant qu'il se rapporte spécialement aux chemins de fer, devrait être facile à résoudre, bien qu'il comporte une restriction des pouvoirs législatifs fédéraux et provinciaux. La commission proposée devrait être, dans l'ensemble, une commission technique. Elle pourrait comprendre cinq membres: un président, nommé par le gouvernement fédéral; un membre nommé par les universités canadiennes; le président du Pacifique-Canadien; le président du National-Canadien, et le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux. L'extension de sa juridiction pour contrôler les transports routiers ruineux serait une affaire assez difficile, et ses activités à cet égard auraient probablement un caractère consultatif.

PIÈCE N° 42

Observations soumises par M. Fairweather à la Commission constituée pour s'enquérir des chemins de fer et du transport sur l'unification des chemins de fer du Pacifique-Canadien et du National-Canadien (non publiées).

1938

SÉNAT DU CANADA

TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

S'ENQUÉRIR DES MOYENS LES PLUS EFFICACES DE REMÉDIER À LA SITUATION EXTRÊMEMENT GRAVE DES CHEMINS DE FER AU PAYS ET D'ALLÉGER LES LOURDES CHARGES FINANCIÈRES QUI EN RÉSULTENT, ET EN FAIRE RAPPORT

N° 8

Présidents conjoints:
Le très honorable George P. Graham, C.P., et
l'honorable C.-P. Beaubien, C.R.

TÉMOIN

M. S. W. Fairweather, Bureau technique, Chemins de fer Nationaux du Canada.

PIÈCE PRODUITE:

N° 43. Proposition du Pacifique-Canadien concernant l'abandon de lignes du National-Canadien et du Pacifique-Canadien présentée à la Commission royale sur les transports, 1932.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

ORDRE D'INSTITUTION

(Extrait des procès-verbaux du Sénat, 30 mars 1938)

Résolu: Qu'un Comité du Sénat soit institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, et que lui soit conféré le pouvoir de requérir des personnes et documents; et que ledit Comité se compose de vingt sénateurs.

Ordonné: Que ledit Comité spécial soit composé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hugessen, Horsey, Jones, Hardy, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

57996—1½

TÉMOIGNAGES

SÉNAT

Le JEUDI 12 mai 1938.

Le Comité spécial institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, se réunit à 10 h. 45 du matin.

Le très honorable M. Graham et l'honorable M. Beaubien président conjointement.

Le colonel O. M. Biggar, C.R., conseil du Comité.

L'hon. M. PARENT: Monsieur le président, avant que M. Biggar ne procède avec son interrogatoire, je vous demande la permission de poser quelques questions à M. Fairweather. Je suppose qu'il a devant lui le rapport de la commission royale sur les transports?

Le très hon. M. MEIGHEN: Puis-je dire un mot d'abord? J'avais l'intention de parler au leader, le sénateur Dandurand, à ce sujet. Je crains que nous n'ayons des frais très considérables et inutiles d'impression, et je propose que nous songions à ces frais, surtout quand il s'agit des pièces justificatives. Il me semble qu'un grand nombre de ces pièces n'ont pas besoin d'être imprimées. J'ai déjà été renversé à la vue de frais d'impression. Je sais que le leader du gouvernement est aussi intéressé que moi.

L'hon. M. DANDURAND: Nous pouvons alors songer à cela.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Nous avons un grand nombre de pièces à verser au dossier avec le rapport de M. Fairweather.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est très bien, mais vous n'avez pas besoin de les faire imprimer.

L'hon. M. PARENT: Je puis assurer mon très honorable ami que je n'ai pas l'intention de mettre au dossier des choses inutiles.

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement que non.

(S. W. FAIRWEATHER est interrogé.)

L'hon. M. Parent:

D. Monsieur Fairweather, vous devez avoir devant vous le rapport de la commission royale. A la page 40, au chapitre des densités du trafic, il y a des chiffres sur les milles-tonne. Voulez-vous consulter cela et répondre à une ou deux questions que je désire vous poser? Vous trouverez ces mots...

L'hon. M. CALDER: Quel paragraphe?

L'hon. M. Parent:

D. Le paragraphe 100, intitulé: "densités du trafic", page 40 du rapport. Vous trouvez ce qui suit:

Nous constatons que le volume du trafic des chemins de fer canadiens est réparti comme suit: 12 p. 100 sur les lignes à l'est de Lévis, 60 p. 100 dans Québec et Ontario, 4½ p. 100 au nord des Grands Lacs... et le reste. Puis, vous trouvez ce qui suit:

Le nombre de milles-tonne de ces mêmes cinq zones est comme suit: Lignes à l'est de Lévis, 6.73 p. 100.

Je désire savoir pourquoi vous appelez cela "les lignes à l'est de Lévis" et ne mentionnez pas les provinces Maritimes? Quand vous m'aurez expliqué cela j'aurai quelques questions à poser, mais ce ne sera pas long.—R. Voulez-vous répéter la question, monsieur? Je ne crois pas avoir bien saisi.

D. Vous mettez ensemble Québec et Ontario, mais quand vous en venez aux provinces Maritimes, vous incluez Lévis, soit environ 800 milles de la province de Québec. Je désire savoir si cela est juste envers les provinces Maritimes, ou envers Québec, de transférer des parties de lignes de cette province aux provinces Maritimes et de ne rien mentionner quant aux densités du trafic pour ces dernières.—R. Bien, monsieur, vous comprenez...

D. Pas encore.—R. ... que je n'ai pas eu à m'occuper de cette classification. La commission royale a fait classifier ces lignes sous la direction de M. Loree. Le rapport de la commission dit que M. Loree s'est occupé de cette question. Ce dernier a demandé au National-Canadien de classifier ses lignes et d'établir le nombre de milles-tonne; ce que nous avons fait. C'est tout ce que je puis dire, monsieur.

L'hon. M. Black:

D. Le fait que Lévis est le point de division n'en serait-il pas une explication?—R. Lévis est un point de division.

D. Et n'est-ce pas là ce que vous pourriez appeler la tête de ligne de l'ancien Intercolonial?—R. Non.

D. C'était la division naturelle?—R. Non. La tête de ligne de l'ancien Intercolonial était à Montréal.

L'hon. M. Parent:

D. Vous dites que M. Loree a fait ces recommandations à la commission royale. Vous savez sans doute que les chiffres de M. Loree ont été mentionnés par le National-Canadien. Vous avez dû avoir un mot à dire au sujet de cette division des lignes?—R. Non, monsieur. Nous n'avons rien eu à faire avec cette classification.

D. Pourquoi mettez-vous Québec et Ontario ensemble comme si ces deux provinces étaient plus grandes que le reste du pays?—R. Mais, monsieur, nous n'avons pas fait cela.

D. Pourquoi alors?—R. Puis-je fournir une explication? M. Loree a demandé certaines données. Nous les avons fournies. J'ai vu pour la première fois cette classification dans le rapport de la commission royale.

D. Je vais poser ma question différemment. Si vous partez de Lévis, le territoire entre cet endroit et Matapédia est entièrement dans la province de Québec?—R. Oui, monsieur.

D. Et Matapédia est à 12 milles de Campbellton, dans le Nouveau-Brunswick, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

D. Maintenant, est-ce que le trafic entre Lévis et Matapédia appartient à la province de Québec ou aux provinces Maritimes?—R. Bien, monsieur, je ne saurais le dire.

D. Qui le sait si vous l'ignorez?—R. Je ne saurais dire. C'est là une classification de la commission royale et elle a intitulé cela "lignes à l'est de Lévis".

L'hon. M. Hugessen:

D. N'a-t-on pas appelé cela "lignes à l'est de Lévis" parce que c'est la section à laquelle s'appliquent les taux spéciaux des provinces Maritimes?

L'hon. M. Parent:

D. Pas d'après le rapport Duncan, non. S'il s'agissait du rapport Duncan, ce serait différent. Mais en ce moment nous avons un des plus hauts fonction-

naires du National-Canadien, en charge du Bureau technique et qui, par conséquent, donne des directives. Vous nous avez dit hier que vous avez donné des directives à sir Henry Thornton au sujet d'une voie dans le district de Rouyn. Je ne puis comprendre pourquoi, quand il s'agit de la province de Québec, vous commencez à Lévis et, pour ce qui est du reste de la province, vous prenez Ontario et Québec ensemble. Naturellement, ensemble, ces deux provinces paraissent grandes et importantes. Apparemment, vous oubliez les provinces Maritimes; ni la Nouvelle-Ecosse, ni le Nouveau-Brunswick, ni l'île du Prince-Edouard ne sont mentionnés. Je ne puis comprendre cette partie du raisonnement et, si vous en avez le temps, je voudrais que vous expliquiez ce point de façon à ce que nous sachions où nous en sommes.

L'hon. M. Calder:

D. Puis-je poser une question sur ce point? Dans votre emploi comme préposé aux livres sur le trafic-marchandises et le trafic-voyageurs et le reste, tenez-vous compte des frontières provinciales?—R. Oh! non, monsieur.

D. Pourquoi pas?—R. Je ne vois aucune bonne raison de le faire.

D. Ne serait-ce pas le contraire, ne serait-ce pas une mauvaise chose?—R. Je ne vois certainement aucune bonne raison de le faire, monsieur.

D. Votre classification, je suppose, dépend du tracé des voies ferrées, et les divisions sont faites sans tenir compte des frontières provinciales?—R. C'est bien cela, monsieur. La région de l'Atlantique va jusque dans Québec.

L'hon. M. Black:

D. Quelle est la ligne de démarcation?—R. La ligne de démarcation de la région de l'Atlantique est à Rivière-du-Loup et Diamond. La région centrale finit à la tête des Grands Lacs et à Armstrong.

L'hon. M. Calder:

D. Une partie d'Ontario est comprise...—R. Dans la région de l'Ouest; et une partie de Québec est incluse dans la région de l'Atlantique. C'est-à-dire la région du centre, pour ce qui est du National-Canadien, comprend une partie d'Ontario et une partie de Québec.

D. Prenez maintenant la région du Pacifique.—R. La région de l'Ouest comprend la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba et une partie d'Ontario.

D. Tout cela est dans une même région?—R. Cela forme une même région. Nous ne voulons pas diviser par province.

Le président (l'hon. M. Graham):

D. Vous faites cela pour les fins d'exploitation du réseau?—R. Oui, monsieur.

D. Vous ne divisez pas le tout en provinces mais prenez le Canada comme un tout au point du réseau?—R. C'est bien cela.

D. Ce district comprend tant de territoire, et les autres de même?—R. Oui.

L'hon. M. Parent:

D. Si tel est le cas, quand vous considérez le nombre de milles dans Québec vous n'incluez apparemment pas la distance de Lévis à Matapédia? Pourquoi?

M. Biggar: Monsieur le sénateur, j'ai justement des renseignements qui répondront à votre question.

L'hon. M. Parent: Vous pouvez poursuivre votre propre interrogatoire.

M. Biggar: Juste sur ce point, monsieur le sénateur Parent, M. Yates me dit que cette classification a été faite par le commissaire Loree lui-même, que c'est lui qui a fixé la base de la classification et qu'il s'en est servi probablement parce

que c'était là le territoire compris dans l'arrangement spécial de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et, par conséquent, les chiffres existaient.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Concernant ce que vous avez appelé, je crois, la perpétration d'un crime en matière de chemin de fer dans le district de Rouyn, voulez-vous me dire pourquoi la province de Québec a approuvé l'octroi d'une charte, ou a tenté d'octroyer une charte pour pénétrer dans ce district où vous aviez construit votre ligne?

L'hon. M. MORAUD: Croyez-vous que ce soit juste envers le témoin?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Certainement.

L'hon. M. MURDOCK: Comment peut-il parler de cela?

L'hon. M. MORAUD: Comment le témoin peut-il justifier l'acte de la province de Québec?

L'hon. M. Robinson: Peut-il dire l'intention de la législature de Québec?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Un instant.

L'hon. M. PARENT: Peut-être les représentants du Pacifique-Canadien sont-ils plus à même de répondre à cette question, car ils ont comparu devant la législature pour justifier la ligne.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Rouyn est dans la province de Québec, et donne naissance à un fort trafic; n'est-ce pas, monsieur Fairweather?—R. Oui, monsieur.

D. Et il prend la route de Toronto; est-ce exact?—R. Non, ce n'est pas exact.

D. Ne passe-t-il pas sur le *T. & N.O*?—R. Non.

D. Il passait par là auparavant?—R. Non.

D. Par où passait-il?—R. Le gros du trafic des chemins de fer Nationaux dans ce territoire passait sur la ligne du Transcontinental-National. C'est le point qui a été prouvé bien clairement et, s'il en était autrement, et passait sur le *T. & N.O.* pourquoi le National-Canadien s'inquiéterait-il de l'invasion? Nous avions un service de trains sur le Transcontinental-National pour desservir ce territoire et, comme le trafic augmentait dans toute cette zone métallifère, il nous fallut améliorer ce service de trains.

L'hon. M. Tanner:

D. De Québec?—R. Oui, monsieur. La route du National-Canadien dans ce territoire part d'ici, de Québec.

L'hon. M. Parent:

D. Vous ne voulez pas dire de la ville de Québec; vous voulez parler de la province de Québec?

L'hon. M. Moraud:

D. De Québec et de Montréal?—R. De Montréal sur notre ligne de Harvey Jct. Puis vous venez de Québec à Harvey Jct., vous descendez jusqu'à Sherbrooke et remontez dans Québec. Puis, à Harvey Jct. Le trafic de tout ce territoire passe sur la voie du Transcontinental jusqu'à Amos et alimente ce district,—du moins il en était ainsi avant la construction de l'embranchement,—le trafic étant transporté par eau, ou s'il était destiné à l'autre territoire, il descendait via Taschereau et par les embranchements.

Maintenant, cela ne veut pas dire qu'aucun trafic ne passe par le *T. & N.O.*, mais je dirai ceci: pas une seule livre de trafic ne passe sur le *T. & N.O.* si le National-Canadien peut le transporter sur l'autre route.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Alors pourriez-vous nous dire quelle proportion du trafic de Rouyn passe sur votre ligne et sur l'autre?—R. Je ne saurais le dire.

D. A peu près la moitié?—R. Je crois que nous en obtenons plus de la moitié. Je suis certain que nous en avons plus de la moitié.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Graham): Vous vous rappelez probablement qu'il y eut bien des difficultés au sujet de l'envahissement de ce territoire par le *T. & N.O.* Il n'y parvint pas avec sa propre charte mais au moyen d'une charte louée ou achetée permettant un raccordement avec le *T. & N.O.* Il y a conflit entre les autorités fédérales et provinciales quant au droit du *T. & N.O.* de pénétrer dans ce territoire de Québec.

Le TÉMOIN: Et je puis dire, monsieur, que dans ce territoire, le *T. & N.O.* n'a atteint que Rouyn et Rouyn ne représente qu'une petite fraction du développement. Il y a nombre d'exploitations le long de notre embranchement de Rouyn à Taschereau, avec rameaux qui atteignent les grosses mines de ce territoire et, autant que possible, nous suivons la route du National-Canadien dans tout ce territoire.

L'hon. M. Dandurand:

D. C'est votre intérêt de le faire?—R. C'est notre intérêt, oui, monsieur.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Mais ce fut la cause de tout le trouble dans le district de Rouyn, n'est-ce pas? Il y avait d'un côté la province de Québec qui croyait, à tort ou à raison, qu'elle pouvait détourner un plus fort trafic en accordant une nouvelle charte et, de l'autre, je suppose, votre compagnie pensait que cela n'était pas nécessaire.—R. Je puis dire que le National-Canadien croyait certainement que ce n'était pas nécessaire, que c'était un crime au point de vue économique. Et pour ce qui est de l'allégation qui veut que le National-Canadien fût le moindrement en faveur d'une route qui attirerait le trafic en dehors de la province de Québec, nous avons démontré au moyen des chiffres sur le trafic dans les deux sens que le National-Canadien transporte le gros du trafic par Harvey Jct. Nous avons démontré cela avec les chiffres et l'avons fait à maintes reprises.

L'hon. M. Hugessen:

D. Quel est le coût de cette voie additionnelle que vous construisez, de cette voie de jonction?—R. Cette voie qui fut construite un peu avant le temps?

D. Oui.—R. Elle serait quelque part...

L'hon. M. GORDON: Vous ne voulez pas parler de l'embranchement qui va de Taschereau à Noranda?

L'hon. M. HUGESSEN: Non.

Le TÉMOIN: De Senneterre à Rouyn. L'autorisation demandée au Parlement visait une ligne d'environ $6,000,000. C'est là $60,000 du mille et l'ingénieur en chef de la construction me dit que cette voie ne coûtera pas davantage.

L'hon. M. Hugessen:

D. Et vous prétendez que cette dépense n'aurait pas été nécessaire n'eût été la tentative du Pacifique-Canadien de pénétrer dans ce territoire?—R. La voie a été construite avant le temps. Je ne dis pas que la chose n'aurait jamais été nécessaire. Vous avez là une vaste zone métallifère. Vous aurez peut-être

là un des grands champs miniers du pays. Vous avez déjà plusieurs mines productrices qui sont loin d'être sans importance, et si l'avenir est aussi bon que le passé vous aurez là une vaste exploitation.

Il est évident que vous ne pourriez avoir une aussi vaste exploitation avec des moyens de transport par eau insuffisants. Par conséquent cette voie aurait été construite tôt ou tard. Nous avions deviné cela. Nous avions des droits pour une charte à l'époque où nous avons construit la ligne Taschereau-Rouyn pour construire le long de la zone métallifère; mais nous voulions savoir au juste le tracé et jusqu'à quel point la ligne serait justifiée. Ce que j'ai voulu dire c'est que la tentative d'invasion a accéléré la construction, soit, une mise de fonds.

D. Et cela a aussi eu pour effet de douter de la coopération possible avec le Pacifique-Canadien?—R. Je vous prie simplement de voir les circonstances. Me voici, directeur du Bureau technique du National-Canadien et président de la section du même chemin de fer sur notre comité mixte de coopération, supposé siéger sous la direction du comité exécutif mixte et de coopérer avec le Pacifique-Canadien. En même temps, en ma qualité de directeur du Bureau technique, je me trouve impuissant à protéger les intérêts du National-Canadien pour ce qui est de l'invasion de ce territoire. Si ce n'est pas là l'antithèse du principe à la base de la Loi de coopération entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, j'ignore ce que c'est. Franchement, si vous désirez une explication de la situation générale concernant la coopération, vous l'avez là. Je jouais un double rôle, combattant le Pacifique-Canadien et supposé siéger pour faire des économies, sur quoi? La plupart du temps sur des choses aussi insensées commises dans le passé.

M. Biggar:

D. Monsieur Fairweather, vous deviez parler des voies parallèles. Faisant suite à ce qu'on a dit hier soir, avez-vous une liste de ces lignes?—R. Oui monsieur.

L'hon. M. Dandurand:

D. Vous avez dit, monsieur Fairweather que la commission royale vous avait demandé d'étudier la possibilité d'abandonner 5,000 milles de voies ferrées. Avez-vous étudié cette question, et avez-vous fait rapport à la commission?—R. Oui, monsieur. De concert avec la commission royale on demanda que le National-Canadien, et moi en particulier, avec l'ingénieur en chef de la construction, étudiions et commentions un programme d'abandon de quelque mille milles de voie, programme que la commission avait devant elle. Les données me furent envoyées par M. Moxon, secrétaire de la commission. C'était au début de 1932.

Le 21 avril 1932, je prenais contact avec M. Gzowski, ingénieur en chef de la construction, dans une lettre qui formait un sommaire de la situation, et, je crois, comme introduction à l'étude de cette question, je crois utile de donner lecture de cette lettre. Elle était adressée à: M. Arthur Moxon, C.R., secrétaire de la Commission royale sur les chemins de fer et les transports, Ottawa, Ont.

D. Qui l'a signée?—R. Moi-même et M. Gzowski.

CHER MONSIEUR,

Conformément à la requête de la commission royale, nous avons étudié les propositions du chemin de fer Pacifique-Canadien concernant l'abandon de voies ferrées; le tout est exposé dans la pièce "A" soumise à la commission. Vous comprenez l'impossibilité d'en venir immédiatement à une conclusion définie sur un programme aussi vaste d'abandon de lignes, au point de vue du tout ou des détails. Tout ce que l'on peut faire en ce moment est d'exprimer nos vues en termes généraux et basées

sur notre connaissance intime de nos propres lignes et une connaissance générale de celles du Pacifique-Canadien. Il est facile de s'asseoir en face d'une carte et de biffer des voies un peu partout, mais les difficultés se présentent dès que nous étudions l'aspect économique du problème, non seulement du point de vue financier étroit du chemin de fer mais aussi de l'économie productive de la nation. De fait, chaque projet d'abandon de voies présente des problèmes individuelles et requiert une enquête spéciale. Le National-Canadien a présenté à la commission une ébauche de programme d'abandons bien moins importante que celle du Pacifique-Canadien. Nous avons cru notre programme drastique et difficile d'exécution. Après une revue du programme du Pacifique-Canadien, nous sommes d'avis que plusieurs de ses projets d'abandon ne pourraient être justifiés. Nous sommes convaincus que la justification de tout programme d'abandons doit être basé sur trois prémisses:

1. L'abandon doit être d'une nature telle que, au point de vue de l'exploitation du réseau, il en résulte une économie immédiate.
2. L'abandon doit être d'une nature telle qu'il ne nuira pas à l'exploitation efficace du réseau en général.
3. Que la ligne dont l'abandon est proposée ne soit pas dans une large mesure, un moyen de transport essentiel pour des groupements ou industries, le mot "essentiel" signifiant que le transport roulier ne peut remplacer efficacement le transport par chemin de fer.

Les vues plus détaillées du National-Canadien, basées sur ces prémisses, furent exposées devant la commission royale par sir Henry Thornton dans une lettre datée du 16 février 1932, et l'ébauche de programme d'abandons soumis à la commission royale par le National-Canadien y est conforme.

Une analyse du programme du Pacifique-Canadien indique que les différences principales avec celui du National-Canadien, à notre avis, se présentent à cause d'une violation de l'une ou plusieurs de ces prémisses fondamentales qui, d'après nous, constituent la seule justification d'un abandon. Cette violation peut provenir d'une absence de renseignements, d'une étude insuffisante des données ou du rejet de ces prémisses par le Pacifique-Canadin.

Voici une comparaison établie entre les deux programmes:

	P.-C.	N.-C.
Nombre total de milles des programmes.....	5,051	2,434
Nombre de milles inclus dans les deux programmes.	2,096	2,098
Différences.	2,953	336

C'est-à-dire, 2,953 milles de voie inclus dans le projet du Pacifique-Canadien n'étaient pas inclus dans celui du National-Canadien, et 336 milles de voie du National-Canadien n'étaient pas inclus dans le programme de l'autre réseau.

Explication des milles de voie inclus dans le programme du National-Canadien et non dans celui du Pacifique-Canadien

Embranchement à faible trafic du N.-C.....	150
Milles de voies doubles, abandon non approuvé par le P.-C.....	186
Total.	336

Explication des milles de voie inclus dans le programme du Pacifique-Canadien et non inclus dans celui du National-Canadien

Embranchement à faible trafic du P.-C.....	507
Lignes dont l'abandon viole les prémisses du N.-C.....	2,446
Total.	2,953

Pour être bien clair, il y a là 507 milles de voies d'embranchement du Pacifique-Canadien, et nous n'étions pas en mesure de savoir si ce dernier violait ou non nos prémisses.

L'hon. M. Calder:

D. Vous ne connaissiez pas ses principes?—R. Nous ne connaissions pas ses lignes dans le détail, nous ignorions les conditions. Mais pour ce qui est des voies que nous connaissions, soit une longueur de 2,446 milles, il était impossible d'en justifier la suppression vis-à-vis des trois prémisses que nous avions posées.

D. Toutes des voies du National-Canadien?—R. Non, des deux réseaux. D'après le Pacifique-Canadien, 2,446 milles de voies devaient être abandonnés, et nous avons arrêté ces trois conditions pour en juger; à notre avis, on ne pouvait justifier l'abandon de ces 2,446 milles en face de ces prémisses. Maintenant pour ce qui est des autres 507 milles de voies c'étaient des embranchements à trafic restreint du Pacifique-Canadien sur lesquels nous n'avions pas les détails pour juger si l'abandon en était justifié. Il peut être significatif que sur ces 507 milles de voies inclus dans cette liste, — bien qu'il s'agisse d'il y a cinq ans, — le Pacifique-Canadien, je crois, ait demandé à la Commission des chemins de fer la permission d'en abandonner environ 100 et il n'a obtenu cette permission que pour 50 milles sur 507. Apparemment il a changé son idée au sujet d'environ 400 milles de voies.

Maintenant, revenant à la lettre:

> On peut supposer que chaque chemin de fer possède des renseignements exacts sur ses propres embranchements à trafic restreint, par conséquent l'omission par le Pacifique-Canadien de 150 milles de voies de cette nature, et par le National-Canadien de 507 milles de voies du Pacifique-Canadien vient de renseignements détaillés. Egalement on peut faire remarquer que l'abandon de lignes de cette nature n'a rien à voir à la politique de consolidation ou de coopération puisque ces lignes sont dans un territoire où la concurrence n'existe pas. D'une façon générale, la raison pour laquelle ces lignes n'ont pas été abandonnées c'est que l'opinion publique en faveur de leur maintien est trop forte et, aussi, dans certains cas, des contrats embarrassants existent.
>
> Les 186 milles de voies doubles inclus dans le programme du National-Canadien, mais exclus de celui du Pacifique-Canadien, sont jugés, après examen, faire partie d'un groupe sur lequel il n'y a que des différences de détail sans importance suffisante pour exiger une explication.

C'est-à-dire, il ne s'agissait que de choses minimes ici et là.

> La différence fondamentale des deux programmes est dans l'inclusion par le Pacifique-Canadien de 2,446 milles de voies au sujet de la plupart desquels le National-Canadien ne peut s'entendre pour la bonne raison que les données actuelles concernant ces lignes indiquent que leur abandon aurait un effet préjudiciable pour les chemins de fer et sur l'économie productive du pays. Ces abandons ne peuvent de fait répondre aux prémisses posées par le National-Canadien. On en donnera quelques exemples frappants.
>
> Le Pacifique-Canadien propose l'abandon de sa ligne principale de Kamloops à Hope et de la ligne principale du National-Canadien de Hope à Port-Mann, distance de 242 milles (projets 79 et 80). Ces abandons furent évidemment proposés à cause de la critique, souvent répétée, contre le maintien de lignes doubles à travers les montagnes Rocheuses et à quelques pas l'une de l'autre. Le fait est que si les abandons projetés étaient exécutés le transport des marchandises et des voyageurs durant les

mois les plus actifs ne pourrait se faire sur l'unique ligne simple qui resterait; aussi une ligne simple par les gorges du Fraser et du Thompson exposera le trafic transcontinental au risque d'être interrompu sans possibilité d'une route alternative au Canada. Le risque d'une telle interruption est loin d'être minime; le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont souvent jugé nécessaire de faire un détour sur la voie de l'autre. La façon sage de traiter ces lignes serait de concentrer les trains de voyageurs sur le Pacifique-Canadien et le trafic-marchandises sur le National-Canadien. En aval de Hope il serait possible de concentrer tout le trafic à parcours entier sur le Pacifique-Canadien, mais la voie du National-Canadien de l'autre côté de la rivière devrait, à notre avis, être gardée comme embranchement.

Je pourrais dire aussi à ce point, comme explication additionnelle de cette question particulière, que nous recevons un joli revenu du *Great Northern* pour les droits de passage sur cette ligne, droits qui n'ont jamais été exercés,—ou du moins ils ne le sont plus aujourd'hui. C'est un héritage du temps où le *Great Northern* songeait à pénétrer au Canada et il signa une entente pour obtenir ces droits à perpétuité. Le revenu que nous touchons pour ces droits de passage justifie la rétention de cette ligne. C'est là encore une courte interjection.

M. Hardy:

D. Nous direz-vous ce qu'est ce revenu?—R. Je ne crois pas convenable de donner le renseignement, monsieur. Mais c'est une assez forte somme d'argent.

Le très hon. M. Meighen:

D. Combien y a-t-il environ de Kamloops à Hope? Je ne puis le trouver sur la carte?—R. Le nombre de milles est assez élevé.

D. Hope se trouve-t-il juste à l'extrémité méridionale?—R. Non. Kamloops est au point de jonction des deux lignes, en haut, puis vous descendez la gorge jusqu'ici (indiquant sur la carte). Il y a environ 160 milles, je crois.

D. Vous ne pensez pas qu'il soit possible d'exécuter ce plan jusqu'à Vancouver?—R. Je ne crois pas désirable de l'exécuter jusqu'à Hope, car au point de vue du Canada en général ce serait pure folie que de forcer tout le sud de la Colombie-Britannique à ne dépendre que d'une voie simple passant les gorges du Fraser et du Thompson.

D. C'est ce que je pense moi-même.—R. En aval de Hope, bien qu'il soit possible d'abandonner la ligne du National-Canadien, vous causeriez du tort aux gens qui vivent au sud de la rivière; et, ce qui est peut-être encore plus important, vous sacrifieriez un revenu très important provenant du *Great Northern* pour des droits de passage à perpétuité sur cette ligne.

L'hon. M. Calder:

D. Vous avez dit que le trafic-voyageurs pourrait passer sur une ligne et le trafic-marchandises sur l'autre. Y aurait-il économie dans ce cas?—R. A la longue, je crois que oui. Naturellement il vous faut étudier cette situation à la lumière du trafic général. Quand le trafic est pauvre, l'économie, je pense, serait plutôt faible. Mais si nous représentons le Canada dans une situation qui permettrait d'atteindre le trafic de 1928,—et je suis un de ceux qui pensent qu'il en sera ainsi,—il y aurait alors une économie très importante, car durant les mois de trafic maximum de 1928, pour ce qui est du National-Canadien, il nous aurait fait plaisir d'être débarrassés des trains-voyageurs et de les placer sur une seule ligne. Il est certain que lorsque vous mêlez des trains rapides avec des trains de petite vitesse sur une ligne simple, vous perdez nécessairement du temps. Si vous pouvez prendre le trafic-voyageurs et le placer sur une seule voie, vous avez presque l'effet d'une voie double et vous pouvez augmenter le

rendement maximum de beaucoup. Parlant à titre d'expert, je réponds que dans les conditions actuelles l'économie ne serait pas forte. Et c'est pourquoi, vous vous le rappelez, j'ai fait des réserves au sujet de mon économie de $10,000,000: j'ai dit que lorsque le trafic s'accroîtrait, ainsi s'accroîtraient les millions. Maintenant, en voici un exemple: Quand le trafic deviendra lourd une répartition entre les deux lignes résulterait, à mon avis, en une économie.

L'hon. M. Buchanan:

D. Vous ne voulez pas dire séparer le trafic-marchandises entre Kamloops et Vancouver?—R. Oui.

D. Vous transporteriez encore des marchandises sur l'autre ligne?—R. Non. A mon avis, quand vous en êtes arrivés au point où le rendement maximum des lignes est en jeu, et que l'on veut faire des économies, vous pouvez alors placer le trafic-voyageurs sur le Pacifique-Canadien et le trafic-marchandises sur le National-Canadien.

L'hon. M. ROBINSON: Il ne s'agit que de la ligne de Kamloops à Vancouver? —R. Oui.

Le très hon. M. Meighen:

D. Naturellement, c'est là un territoire où vous n'anticipez pas la concurrence des autobus?—R. Non, pas dans la gorge du Fraser. Les gorges du Fraser et du Thompson ont été mises là...

D. Pour protéger les compagnies de chemin de fer?

L'hon. M. Calder:

D. La population est clairsemée entre ces points?—R. Il n'y en a guère.

D. Et il n'y a pas de trafic-marchandises local entre ces deux points?—R. Presque pas.

LE TÉMOIN: Vais-je reprendre la lecture de la lettre? Voici:

> Un autre exemple, cette fois d'un abandon de lignes au détriment du chemin de fer et du pays, se trouve dans les projets n°s 41 et 43 pris en rapport avec le projet n° 44. On verra qu'avec ces projets, le Pacifique-Canadien rejetterait toutes les communications par voie ferrée entre l'est et l'ouest du Canada sur une seule ligne à voie simple entre Port-Arthur et Nipigon. Dans cette gorge doit se faire l'échange de denrées entre l'Est et l'Ouest, mais aussi passer tout le matériel roulant échangé ou transporté selon les besoins du trafic saisonnier. Il est vrai que le Pacifique-Canadien a choisi pour rétention la ligne du National-Canadien entre Port-Arthur et Nipigon, ligne dont les pentes sont plus favorables que celles du Pacifique-Canadien, mais la ligne du National-Canadien, utilisée à son maximum, ne pourrait absorber le maximum de trafic durant une année de fort trafic.

Ces mots "durant une année de fort trafic" sont insérés.

> De plus, à l'est de Nipigon, à moins qu'une partie du trafic ne soit expédiée par la route indirecte via Longlac, Nakina et le Transcontinental, il serait bien difficile de s'en occuper puisque la ligne du Pacifique-Canadien entre Nipigon et Sudbury souffre de pentes trop raides et de courbes excessives. Il est impossible de comprendre pourquoi le Pacifique-Canadien a préféré maintenir cette ligne au lieu de celle du Nord-Canadien entre Sudbury et Nipigon.
>
> Les frais relatifs d'exploitation entre des points communs sont dans la proportion de 100 pour le Nord-Canadien à 121 pour le Pacifique-Canadien, et une économie de $465,000 par année est indiquée si le trafic-marchandises du Pacifique-Canadien est expédié via le Nord-Canadien.

De plus, la voie du Pacifique-Canadien traverse un territoire à peu près dépourvu de ressources naturelles, tandis que celle du National-Canadien dessert une contrée comparativement riche en produits forestiers et les recettes des diverses gares s'élèvent à $1,100,000 par année en plus d'une production tributaire de pas moins de $4,500,000 par année.

M. Biggar:

D. Je crois, monsieur Fairweather, que voues avez passé le paragraphe au sommet de la page 4.—R. Oui, je l'ai passé. Je le regrette beaucoup. J'ai entamé une discussion et l'ai perdu de vue. Nous allons y revenir maintenant?

D. Oui.—R. Voici le paragraphe:

Un exemple d'un autre caractère, où le projet d'abandon du Pacifique-Canadien nuirait grandement au développement du Canada, se trouve dans le projet n° 81: abandon de la ligne de ceinture du National-Canadien sur l'île Lulu. Le National-Canadien avait dit de cette ligne qu'elle remplissait trois rôles: premièrement, elle rend accessible une étendue convenable pour les scieries qui doivent bientôt laisser la région de False Creek; deuxièmement, elle rend accessibles des terres industrielles à bon marché; troisièmement, elle permet d'atteindre l'eau profonde sur le Fraser, chose considérée nécessaire à l'aménagement d'un port. Ce serait une politique bien aveugle que d'abandonner cette ligne.

Je suis maintenant...

L'hon. M. Haig:

D. Sur la voie?—R. Sur la voie.

Du point de vue plus large d'un service de transport efficace pour le Canada en général, les projets n°s 41 et 44 du Pacifique-Canadien suppriment la route la plus courte et la plus économique entre l'Est industriel et l'Ouest canadien. La ligne du National-Canadien d'un point près de Sudbury à Winnipeg via Longlac, Nakina et Sioux-Lookout est de 36 milles plus courte que celle du Pacifique-Canadien, et ce fait, joint aux pentes plus favorables de la ligne du National-Canadien, assure une économie de 25c. sur chaque tonne brute transportée sur ce tronçon, comparativement à l'alternative du P.-C.

Je dois dire que cette ligne, là sur la carte, est celle du Nord-Canadien montant de Capreol. (Au fonctionnaire indiquant l'endroit sur la carte). Montez, montez; arrêtez-vous là. Maintenant sautez cette brèche. Maintenant entrez dans Winnipeg. Lorsque la commission Drayton-Acworth était à étudier le problème des chemins de fer elle vit la possibilité, en comblant cette petite brèche, de Longlac à Nakina, d'obtenir une route directe entre l'est et l'ouest du Canada, et elle recommanda la construction du tronçon Longlac. Tout l'effet de ce plan serait détruit si ce projet particulier était adopté puisque le Transcontinental partant de Winnipeg jusqu'à Nakina est une excellente ligne à pentes faciles qui va jusqu'à Québec et à Moncton. Le Nord-Canadien, quand il entreprit la construction de sa ligne transcontinentale, se dirigea vers Port-Arthur pour suivre ensuite la voie du Pacifique-Canadien jusqu'à Nipigon; il construisit ensuite cette ligne, en haut de la carte,—naturellement, la ligne de Longlac n'était pas alors construite,—et continua tout droit jusqu'à ce qu'il descendit à Capreol. Le tronçon entre Longlac et Capreol, et en descendant jusqu'à Toronto, faisait admirablement suite à la ligne à l'ouest de Nakina et donnait une ligne directe de la péninsule ontarienne à l'Ouest canadien, meilleure que toutes celles qui existaient déjà.

Egalement, descendant à Capreol, se trouvait un embranchement du Nord-Canadien passant par Ottawa et se rendant jusqu'à Montréal; et vous avez ici, comme vous le voyez sur la carte, un embranchement partant de Capreol et dont un tronçon va dons la péninsule ontarienne tandis que l'autre traverse la région

développée de la vallée du Saint-Laurent, se rejoignant à Capreol, remontant sur la ligne du Nord-Canadien jusqu'à Longlac, puis sur le tronçon de raccordement que la Commission Drayton-Acworth a recommandé, et puis sur le Transcontinental-National. C'est ce que le projet d'abandon que l'on a ici détruirait.

M. Biggar:

D. Je crois que vous êtes maintenant au sommet de la page 5, Moncton.—R. Merci, je ne voulais pas commette une autre erreur.

Un exemple d'abandon qui causerait un tort considérable aux mises de fond se trouve dans le projet d'abandon de la ligne du Nord-Canadien de North-Bay à Capreol, partie du projet n° 24 du Pacifique-Canadien. De fait l'industrie sur cette ligne produit des recettes de gare de $335,000 par année, soit une moyenne de $4,000 par mille, ce qui prouve déjà que l'abandon de ce tronçon ne serait pas sage.

Le projet du Pacifique-Canadien d'abandonner le Transcontinental de Diamond Jct. à Chipman (propositions 5, 6 et 7)...

L'hon. M. Murdock:

D. Indiquez cela sur la carte, voulez-vous?—R. Certainement.

...détruirait le raccordement le plus court, en territoire canadien, entre les provinces Maritimes et la vallée du Saint-Laurent.

Indiquez cela sur la carte, s'il vous plaît. Comme vous le verrez sur la carte, tout le trafic à destination de l'est de Moncton peut être transporté plus économiquement sur cette ligne que sur toute autre.

L'hon. M. Moraud:

D. Il s'agit de transport du grain. De tout trafic. Je crois que sur cette voie nous avons transporté aux environs d'un quart de millions de tonnes de charbon des mines de Sydney. Veuillez indiquer cela sur la carte. Il était transporté au tarif exclusivement ferroviaire, descendant de là, suivant la ligne jusqu'à Moncton, puis le Transcontinental. La pente n'est que de quatre dixièmes dans une direction et que de six dixièmes dans l'autre,—c'est là un terme technique,—une pente d'une locomotive. Nous pouvons remorquer sur cette ligne trois ou quatre mille tonnes avec une locomotive Santa Fe. Cette ligne particulière comme raccordement entre les provinces Maritimes et le reste du Canada, est justifiable dans tous les sens du mot.

D. Transportez-vous beaucoup de grain sur cette ligne?—R. Nous transportons tout le grain qui y descend.

D. Y en a-t-il?—R. Il y en a un peu.

D. Vous avez la concurrence du transport par eau?—R. Naturellement, cette question du grain est une question très brûlante pour les ports de l'Atlantique. On croit qu'une plus grande quantité devrait y passer. Nous sommes désireux d'en transporter, bien que de fait le revenu soit minime. Nous sommes heureux de transporter là tout le grain que l'on nous offre. C'est la ligne que l'on voit là sur la carte. C'est l'une des contributions des chemins de fer au développement du pays.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Le Pacifique-Canadien transporte-t-il aussi du charbon des provinces Maritimes?—R. Il n'a pas de raccordement sauf à travers le Maine et c'est en partie une ligne louée. La difficulté est que les pentes sont beaucoup moins favorables. Et considérez un instant ce qui se produirait,—comme cela s'est produit une fois,—s'il nous fallait expédier des denrées aux ports canadiens par les voies ferrées du pays et nous n'avions pas le Transcontinental et nous ne pouvions utiliser les lignes du Pacifique-Canadien.

[M. S. W. Fairweather.]

D. C'est la plus basse des deux lignes rouges sur la carte?—R. L'Intercolonial est une ligne aux pentes défavorables; il traverse une contrée bien peuplée, mais on l'a construit délibérément long en suivant un tracé détourné de façon à rester en contact avec la marine britannique. Il est absolument incapable de fournir les moyens de transport nécessaires aux provinces Maritimes. C'est-à-dire, il ne peut le faire dans une période de crise, et j'ignore ce que nous aurions fait sans le Transcontinental comme voie de raccordement. Toute l'organisation de nos ports, de 1914 à plus tard, se serait effritée. Nous aurions été dans l'impossibilité de voir au trafic-marchandises.

Le très hon. M. Meighen:

D. De 1914 à plus tard?—R. Oui, monsieur.

Un hon. SÉNATEUR: Durant les années de guerre.

Le TÉMOIN: C'est ce que je veux dire. Je ne voulais pas aborder tout à fait ainsi la question. Mais si cette ligne n'existait pas, vous seriez au Canada dans l'impossibilité de transporter les marchandises à ces ports, ce qui est très important au point de vue national. Il aurait été absolument impossible de le faire.

> Non seulement c'est là le raccordement le plus court en territoire canadien, mais celle qui a le maximum de rendement possible et celle qui est la plus économique quant aux points situés à l'est de Moncton. Une analyse de ce projet a déjà été soumise à la Commission...

On nous avait demandé d'en faire une analyse spéciale, ce que nous avons fait.

> ...et il est inutile d'insister si ce n'est pour dire que, du point de vue restreint des chemins de fer, il y aurait une perte d'un million de dollars par année et, du point de vue de la nation, une production annuelle de richesse atteignant 27 millions de dollars serait compromise.

Car, non seulement cette ligne est une route directe, et très précieuse, mais partant,—revenez à Diamond,—et vous prenez cette ligne tournant vers le nord; elle traverse une bonne zone agricole de la province de Québec, qui est rapidement colonisée tout le long de la ligne de chemin de fer. Puis, vous descendez plus bas vers cette section de la carte et un peu plus bas se trouve une vallée qui se développe, non autant du point de vue agricole que du point de vue forestier.

Le président (l'hon. M. Graham):

D. Du bois à pâte?—R. Du bois à pâte, oui, monsieur. Somme toute, nous avons fait une revue soignée, et quand je dis "une revue soignée" c'est une revue soignée. Nous avons obtenu des données détaillées de nos agents de gare, des détails sur le tonnage transporté, sur la provenance et la destination du tonnage, ainsi qu'un recensement de la richesse qui s'y trouve. Nous avons découvert que dans ce territoire, le long de la voie ferrée, une richesse de 27 millions de dollars est créée chaque année. Cette richesse serait compromise. Je ne dis pas qu'elle serait complètement détruite,—ce serait insensé,—mais elle serait compromise.

L'hon. M. Parent:

D. Qu'appelez-vous Diamond?—R. C'est une jonction de chemin de fer près de Lévis.

D. Quand vous parlez de Lévis, vous n'êtes pas éloigné de la ville de Québec?—R. Non, monsieur.

D. Je trouve étrange que vous ignoriez le nom de Québec en donnant tous ces détails?—R. Je vais essayer de ne pas l'oublier, monsieur. Je croyais que mon allusion au développement dans Québec le long de cette ligne...

D. Diamond est à peine sur la carte pour les touristes, et si vous mentionniez Québec, on comprendrait mieux. Maintenant, voici une question. Vous avez une ligne parallèle de la ville de Québec jusqu'où, la Rivière-du-Loup?—R. A peu près.

D. Diriez-vous que la ligne qui part de Québec, non de Diamond, et qui va à la Rivière-du-Loup ou à Matapédia est une ligne payante pour ce qui est du trafic-voyageurs?—R. Oh! oui.

D. C'est ce que je pensais. De sorte que ce tronçon de ligne dont vous parlez, non seulement la nouvelle ligne de l'ancien Transcontinental mais une partie de la ligne de l'Intercolonial, donnent de bons résultats?—R. Oh! oui, monsieur.

> Comme dernier exemple, le projet d'abandon du Pacifique-Canadien du chemin de fer St. John Valley entre Westfield Beach et Centreville (proposition n° 4) peut être considéré comme un type qui, sans nuire au transport en général, serait extrêmement nuisible aux intérêts des gens qui vivent dans le territoire desservi.

C'est là une ligne construite par le gouvernement du Nouveau-Brunswick pour deux fins. D'abord, pour répondre aux besoins des gens qui habitent la vallée de la rivière Saint-Jean au point de vue transport, ce qu'ils n'avaient pas depuis longtemps, et ensuite pour effectuer un raccordement avec le Transcontinental-National. Le raccordement devait se faire à Grand-Falls. La ligne ne fut jamais parachevée, mais elle fut incorporée dans le réseau et elle sert une fin très utile au point de vue national, bien que j'admette, très franchement, que si vous me demandez si la ligne est désirable au point de vue national, je répondrais non. Je n'en recommanderais pas la construction au point de vue chemin de fer. Et si vous me demandez si on devrait la détruire au point de vue chemin de fer, je dirais que oui. Mais si vous me demandez, au point de vue des intérêts du pays, si cette ligne, maintenant construite, devrait être détruite...

L'hon. M. PARENT: Et vu les développements possibles.

Le TÉMOIN: Je dirais que non; je n'en recommanderais pas la destruction.

C'est une des lignes qui a fait l'objet de notre étude sur la possibilité d'abandonner 1,800 milles de voie. Dès le premier abord, nous avons constaté qu'elle offrait un service essentiel à l'économie nationale. Nous avons fait une étude détaillée du rôle qu'elle jouait, du nombre de personnes qu'elle desservait, des autres moyens de transport, de la situation qui résulterait de sa suppression, de la production annuelle de la population desservie, de la somme engagée dans ses habitations, magasins et usines, et nous avons constaté que, sans l'ombre d'un doute, la suppression de la ligne constituerait une acte insensé et signifierait tout simplement que, au lieu d'éviter une charge au peuple, ce serait lui en imposer une autre plus onéreuse.

> La population desservie par cette ligne est de 27,000; les recettes des stations provenant de l'échange de trafic avec la ligne s'élèvent à $650,000 par année et rien n'est moins improbable que l'abandon de la voie.
>
> Pour conclure, nous pourrions répéter que cet abandon de voies proposé par le National-Canadien, qui, à notre sens, peut s'étayer sur les trois conditions fondamentales qui peuvent justifier l'abandon, ne pourrait de fait s'accomplir sans gravement porter atteinte aux relations publiques du chemin de fer. La perturbation dans les relations publiques serait, dans bien des cas, assez grave pour assurer le maintien de la voie ou, dans d'autres cas, en retarder l'abandon; on ne pourrait non plus ne pas tenir compte des réclamations de dommages. Un certain nombre d'exem-

ples pourraient être cités; un cas aussi frappant que n'importe quel autre serait celui de la voie entre Saskatchewan et Unity, exemple patent de dualité de service.

Voulez-vous indiquer l'endroit sur la carte?

Vous voyez cette forte ligne. C'est la voie principale du National-Canadien. Maintenant, vous voyez cette légère ligne bleue, presque parallèle à la première. Elles sont très rapprochées sur une longue distance; ensuite elles s'écartent de plusieurs milles. Voilà un exemple patent de dualité de service.

Le très hon. M. Meighen:

D. Quelle est cette autre voie?—R. C'est une voie du Pacifique-Canadien. C'est l'une de ces choses ridicules. Le Pacifique-Canadien s'était borné, dans la construction de ses voies dans l'Ouest canadien, au territoire situé au sud de sa voie principale. Mais quand le Grand-Tronc-Pacifique commença à pénétrer dans l'Ouest canadien, le Pacifique-Canadien dit: "Nous allons, nous aussi, nous établir en cet endroit". Il se mit à l'œuvre et construisit sa ligne parallèlement à celle du Grand-Tronc-Pacifique, à portée de la vue.

L'hon. M. Hardy:

D. Sur une distance de combien de milles?—R. Au delà de cent milles.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Jusqu'où cette voie se rend-elle?—R. Sa voie? Elle passe là et se rend à Edmonton.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Pour être juste, disons que ce n'est pas la seule erreur qui a été commise dans l'Ouest?—R. Non, monsieur.

D. Pour ce qui est de voies parallèles.—R. J'ai pris soin de dire que quand le Grand-Tronc-Pacifique commença à envahir l'Ouest,—je ne dis pas qui est à blâmer,—survint la dualité de service.

Le très hon. M. Meighen:

D. Quand cette voie d'Unity fut-elle construite ou projetée?—R. Vers 1903; vers cette époque. Il me faudrait chercher le renseignement. C'est un exemple frappant de dualité de service.

L'hon. M. Murdock:

D. Ce ne fut certainement pas en 1903. Le Grand-Tronc-Pacifique n'a été construit qu'après cette date.—R. Ce fut peu après 1900.

L'hon. M. Horsey:

D. Mais la voie du Grand-Tronc-Pacifique fut construite la première.—R. Une compagnie fut la première à faire son tracé. Voilà la situation. Quant à la date précise, il me faudra chercher le renseignement.

L'hon. M. Dandurand:

D. Le Grand-Tronc-Pacifique fut constitué en corporation en 1903.—R. Oui; et la voie fut construite après cette date. Je crois que M. Coleman du Pacifique-Canadien l'a mentionnée comme un exemple classique des erreurs de la génération passée.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Je ne suis pas certain quant à la génération. En réalité, ce qui frappe l'esprit quant à cette époque, c'est que les chemins de fer, à moins de posséder une charte spéciale, comme le Pacifique-Canadien, devaient faire approuver leurs tracés par le ministère des Chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Pacifique-Canadien aussi, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Il jouissait de quelque privilège spécial.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suppose que vous avez approuvé cette voie.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): La situation devait être différente, car la chose n'aurait pas été approuvée.

Quelques hon. SÉNATEURS: Oh! oh!

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): La situation était quelque peu différente parce que le Pacifique-Canadien, par sa charte primitive, jouissait de certains privilèges, je devrais dire de droits, conférés par la législation, qui n'étaient pas ordinairement accordés. Il vint un moment où la décision, quant au tracé d'un chemin de fer, fut transportée du ministre des Chemins de fer à la Commission des chemins de fer. Je puis vous assurer que ce fut un grand soulagement pour le ministère des Chemins de fer. Je crois que par la suite la situation fut plus satisfaisante parce que la Commission des chemins de fer avait ses experts. Je regrette de dire que de mon temps le ministre des Chemins de fer n'a jamais été un expert en chemins de fer,—sauf moi-même.

Quelques hon. SÉNATEURS: Oh! oh!

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Vous pouvez voir la difficulté, quant aux tracés des voies dans l'Ouest, lorsque tout le monde demandait un chemin de fer et que tout le monde semblait disposé à en construire.

Le TÉMOIN: Vais-je continuer?

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Oui.—R. (Il lit):

> Entre ces endroits les voies du Pacifique-Canadien et du National-Canadien ne sont guère à plus de cinq milles de distance, à vol d'oiseau, mais en cas d'abandon de la voie du Pacifique-Canadien, manifestement la voie inférieure...

la sienne est un embranchement; la nôtre, notre ligne principale.

D. Comment décidez-vous de la chose? par l'appellation?—R. Bien, notre voie est évidemment notre voie principale. La ligne principale du Pacifique-Canadien est indiquée par cette forte ligne bleue sur la carte.

D. C'est sa voie principale présentement?—R. Oui. La grosse ligne rouge allant d'Edmonton à Winnipeg est sa ligne principale.

L'hon. M. Buchanan:

D. Est-ce là la ligne qu'utilise le Pacifique-Canadien entre Edmonton et Winnipeg?—R. Oui; c'est une ligne secondaire du Pacifique-Canadien.

> Entre ces endroits les voies du Pacifique-Canadien et du National-Canadien ne sont guère à plus de cinq milles de distance, à vol d'oiseau, mais en cas d'abandon de la voie du Pacifique-Canadien, manifestement la voie inférieure (proposition nº 70), la ville de Wilkie...

Indiquez-la sur la carte, s'il vous plaît.

> ...avec une population de 1,200 âmes, serait dépourvue de service ferroviaire de transport. Ce fait peut être cité comme un obstacle à l'abandon projeté, facile à écarter dans un projet général, mais il paraîtrait de grande importance si l'abandon était effectivement entrepris.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Quelle espèce de région est-ce? Une région à blé, je suppose?—R. Oui, monsieur, une région à blé.

Les exemples précités indiquent la nature des objections soulevées par le National-Canadien contre plusieurs des propositions du Pacifique-Canadien. Nous ne prétendons pas que toutes les lignes comprises dans ce groupe de 2,446 milles sont sujettes à ces objections, mais les exceptions nommément mentionnées dans la présente lettre et rejetées pour une raison ou une autre représentent 1,860 milles de voie.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Des 2,446 milles de voie?—R. Un instant; tirons la chose au clair. Nous avons commencé avec deux estimations, l'une de 2,434 milles préparée par le National-Canadien, l'autre de 5,051 milles, préparée par le Pacifique-Canadien. La constatation suivante que nous avons faite c'est qu'il y avait 2,446 milles du projet du Pacifique-Canadien au sujet desquels nous pensions pouvoir contester la validité de l'abandon, soit des voies non comprises dans nos 2,434 milles. Nous avons analysé, selon qu'il est expliqué dans la présente lettre, 1,860 des 2,446 milles, au sujet desquels nous entretenions des doutes, et quant à ce qui est de ces 1,860 milles nous avons déclaré qu'il ne serait ni économique ni possible de les abandonner, au point de vue national.

D. Pour quelle proportion l'abandon est-il impossible? Quelle proportion ne peut être supprimée?—R. Nous avons fait l'examen de 1,860 milles. Nous ajoutons: "et une grande partie du reste est de semblable nature. Nous estimons que les abandons exposés dans notre projet"—à savoir: 2,434 milles—"représenteraient en réalité beaucoup mieux que le projet du Pacifique-Canadien, ce qui serait souhaitable et réalisable." Maintenant, un dernier mot, afin d'élucider ce point. Hier j'ai estimé de mémoire que 1,000 milles de lignes doubles pourraient être abandonnés. Si vous comparez ce chiffre avec 2,434, vous vous demandez ce qu'il est advenu des 1,400 autres milles. La réponse c'est que ces 1,400 milles représentent des embranchements à faible trafic des deux compagnies. Par exemple, nous nous sommes adressés à la Commission au sujet de 600 milles et le Pacifique-Canadien a inscrit à son programme 500 milles de lignes semblables. Il demanda la permission d'abandonner 100 milles; il l'obtint pour 50. Nous avons demandé l'autorisation d'abandonner 600 milles et l'avons obtenue pour 300. Mais si vous prenez les lignes à faible trafic et les ajoutez à 1,000 milles ou à peu près,—les archives ont été consultées et je constate qu'il y a 1,150 milles; mais je parlais en termes généraux,—si vous prenez ces 1,000 ou ces 1,150 milles et les ajoutez à ces lignes à faible trafic, qui ne font pas l'objet d'une requête commune, vous en arriverez à environ 2,400 milles.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. De ce chiffre il y a environ 1,100 milles de voies faisant double emploi?—R. Qu'il est justifiable d'abandonner, à mon sens.

L'hon. M. Hugessen:

D. Vous devriez nous donner des détails au sujet de ces 1,100 milles aujourd'hui?—R. Oui, je puis le faire.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Dans le projet soumis par le Pacifique-Canadien, de beaucoup le plus considérable, 5,000 milles, quelle proportion représente des lignes faisant double emploi?—R. Cela dépend de ce que vous entendez par une ligne faisant double emploi.

D. Dans votre estimation?—R. Il n'en a pas fait le partage. Il a simplement dit que c'était des lignes superflues, inutiles, au Canada.

D. Cela comprenait ses lignes à faible trafic?—R. Oui, ses lignes à faible trafic et nos lignes à faible trafic, ce que nous appelons, ce qu'on appelle des lignes

faisant double emploi en pratique. Il peut prendre le Transcontinental-National de Québec jusqu'à Chipman; il peut dire que c'est une ligne faisant double emploi en pratique, parce qu'il possède une ligne allant de Québec aux provinces Maritimes. Mais, à mon sens, ce n'est pas une ligne faisant double emploi en pratique.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Il semble y avoir divergence d'opinion?—R. Je ne saurais le dire. Mais je sais qu'il ne saurait y avoir de divergence d'opinion entre personnes raisonnables connaissant les faits: l'abandon du Transcontinental de Québec à Moncton serait tout simplement chose ridicule.

L'hon. M. Gordon:

D. Vous ne voulez pas dire qu'il a fait cette proposition?—R. Oui, il l'a faite. Elle est comprise dans son estimation, certainement. Chacune des lignes que j'ai mentionnées est comprise dans l'estimation de 5,000 milles du Pacifique-Canadien, estimation de ce qu'il se proposait de faire dans le domaine de l'abandon de lignes.

D. Je croyais que vous aviez dit qu'il voulait l'abandon de cette ligne?—R. Non, je n'ai pas dit cela, monsieur.

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous avez dit qu'il pouvait la considérer comme ligne faisant double emploi?—R. J'ai dit que j'ignore comment il les désigne, mais il les a comprises dans un projet et il dit: Voici la somme des voies inutiles au Canada. Nous estimons que les voies que l'on peut considérer inutiles représentent quelque 2,400 milles au maximum. A mon sens, cette estimation ne saurait être justifiée auprès de la Commission des chemins de fer; je crois qu'elle en rejetterait une partie, et avec raison. Ces estimations que j'ai préparées s'inspirent de mon expérience d'employé de chemin de fer. Je les envisage au point de vue perte. Je suis habitué à considérer le point de vue national; je l'ai fait en maintes occasions et j'ai exprimé mon avis à la lumière de l'intérêt national plutôt que de l'intérêt restreint des chemins de fer. Mais en dépit de ma formation en cette matière, un employé de chemin de fer est enclin à être préjugé et à sous-estimer ces aspects de la commodité et de la nécessité publiques. Je crois donc qu'il est opportun d'avoir un organisme qui puisse contrôler ces choses qui s'accomplissent dans l'intérêt des chemins de fer au détriment de l'intérêt du pays. Les 2,400 milles de voies que j'ai mentionnés sont sujets à toute restriction imposée par des personnes qui, après examen, diraient: "Bien, en admettant que les chemins de fer ont établi le bien-fondé de leur demande, celle-ci est-elle justifiable dans l'intérêt public?" J'ignore quelle proportion de ces 2,400 milles pourrait être abandonnée. Mais voici ce que je sais: Nous nous sommes adressés à la Commission au sujet de 600 milles de nos voies à faible trafic triées sur une longueur de 1,800 milles,—on m'apprend que le chiffre est maintenant de près de 2,000 milles,—et nous n'avons obtenu l'autorisation que pour moins de la moitié.

L'hon. M. Calder:

D. Et vous soumettiez les meilleurs cas, je suppose?—R. Oui, vous avez parfaitement raison, monsieur. Nous savions avoir inclus quelques cas douteux à titre de cause-type. Nous voulions savoir jusqu'où la Commission irait.

Le très hon. M. Meighen:

D. Avez-vous déployé un grand effort?—R. Assurément.

L'hon. M. Calder:

D. Voulez-vous nous dire brièvement, afin que je puisse les graver dans mon esprit, les trois principes que vous soumettiez à l'épreuve? Il n'est pas nécessaire d'en donner lecture; résumez-les.—R. Nous avons dit:

1. L'abandon doit être d'une nature telle que, au point de vue de l'exploitation ferroviaire, il en résulte une économie immédiate.
2. L'abandon doit être d'une nature telle qu'il ne nuira pas au fonctiontionnement efficace de la machine du transport dans son ensemble

C'est-à-dire, nous ne voulons pas sacrifier des lignes d'entier parcours à une économie immédiate.

Voici le troisième principe:

3. Que la ligne dont l'abandon est proposé ne soit pas dans une large mesure, un moyen de transport essentiel pour des collectivités ou industries, le mot "essentiel" signifiant que le transport roulier ne peut remplacer efficacement le chemin de fer.

D. Vous avez appliqué ces trois principes aux 5,000 milles de voie inclus dans la proposition du Pacifique-Canadien?—R. Oui, monsieur.

D. Et vous en êtes venu à la conclusion qu'environ 2,000 milles ne répondaient pas à ces principes?—R. Au delà de 2,000 milles.

L'hon. M. Buchanan:

D. Hier, vous avez mentionné une voie allant de Kamloops, dans une direction sud, jusqu'à la vallée d'Okanagan. En examinant la carte, je crois que de Moose-Jaw, dans une direction ouest, jusqu'à Vancouver, il n'y a pas, au sud de la ligne principale du Pacifique-Canadien, de voie concurrente dans tout le territoire, sauf cette ligne que vous avez mentionnée hier. J'habite ce territoire et j'en suis venu à la conclusion qu'une voie suffit à nous donner un service satisfaisant. Ce matin vous nous dites que le Pacifique-Canadien s'établit dans un territoire qui appartient en réalité à un autre chemin de fer. Y aurait-il économie à diviser le pays en zones de façon qu'un chemin de fer fasse le transport dans une section et un autre chemin de fer dans une autre section, disons dans le nord de la Saskatchewan et de l'Alberta?—R. Je crois que ce serait une idée très sage pour l'avenir. Je crois qu'on pourrait ajouter la répartition, dans une certaine mesure, des lignes existantes.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. N'a-t-on pas tenté, à un moment donné, de diviser le pays en zones, en théorie du moins, pour les fins de construction de nouvelles lignes?—R. Je crois que oui, monsieur.

D. Les chemins de fer ne se sont-ils pas concertés,—du moins, c'est ce que j'ai compris,—et décidé qu'un chemin de fer ne s'établirait pas dans un certain territoire et que l'autre chemin de fer s'abstiendrait de pénétrer dans un autre territoire? Le ministère a évidemment toujours insisté pour que les intérêts du peuple ne fussent pas sacrifiés par cette entente.—R. Je crois qu'il y eut une entente de ce genre; elle fut ignorée dans la période de prospérité d'après-guerre.

M. FLINTOFT: Non, en 1929.

L'hon. M. CALDER: Voici, monsieur le président: Si le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien veut construire un embranchement dans une province et s'il ne peut obtenir une charte fédérale, il peut demander une charte provinciale. En ce cas, la Commission des chemins de fer exerce-t-elle quelque autorité, quant au raccordement de l'embranchement à la ligne principale?

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): La loi stipule ce qu'est un embranchement.

L'hon. M. CALDER: Dans la province de la Saskatchewan, par exemple, le National-Canadien demande une charte à la législature pour la construction d'un embranchement d'une de ses lignes existantes. La charte est accordée. L'approbation de la Commission des chemins de fer est-elle nécessaire quant au tracé et au raccordement avec la ligne existante de la compagnie?

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Elle n'est pas nécessaire dans le cas d'une charte provinciale.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous pourrions adopter une loi décrétant l'entreprise à l'avantage général du Canada et soumise à la juridiction de la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. CALDER: Quand nous parlons de zones, il ne faut pas oublier que les provinces ont le pouvoir d'accorder des chartes aux chemins de fer. A moins de posséder quelque autorité sur ces chartes, nous ne pouvons réaliser ce qui est proposé.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Voici ce qui est arrivé, monsieur le sénateur. Dans nombre de cas, par exemple celui des lignes du Nord-Canadien en Colombie-Britannique, malgré l'existence d'un contrat entre Mackenzie et Mann et le gouvernement McBride à l'effet que la compagnie devait s'appliquer à éviter la juridiction fédérale, si j'ai bonne mémoire, les lignes furent déclarées entreprises fédérales. Le Parlement a adopté une loi déclarant ces lignes à l'avantage général du Canada et elles tombèrent automatiquement sous la juridiction de la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. CALDER: Mais ne provoquez-vous pas des difficultés chaque fois que vous agissez de la sorte? Je représente la province de la Saskatchewan et je m'entends avec mes collègues sur la construction d'une voie ferrée. Alors le gouvernement fédéral intervient et dit: "Halte-là, jeune homme, vous ne pouvez faire cela. Nous allons déclarer que cette ligne est à l'avantage général du Canada et la placer ainsi sous notre juridiction".

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Non.

L'hon. M. HARDY: Si le chemin de fer est raccordé à la ligne fédérale il tombe sous la juridiction du gouvernement fédéral.

L'hon. M. CALDER: C'est la question que j'ai posée.

L'hon. M. HARDY: Je crois avoir raison sur ce point.

L'hon. M. CALDER: Mais le président dit que non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Tout droit d'une province de construire des ouvrages publics est sujet au droit infirmatif du gouvernement fédéral de déclarer lesdits ouvrages à l'avantage général du Canada et de les placer ainsi sous la juridiction fédérale.

L'hon. M. CALDER: Prenez un chemin de fer allant dans une direction nord, avec raccordements avec le N.-C. et le P.-C., le gouvernement fédéral le déclarerait-il à l'avantage général du Canada?

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas à la légère (likely).

L'hon. M. CALDER: Comme le dit mon très honorable ami, il ne le ferait probablement pas dans le cas d'une charte.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit "probablement pas" (not likely); j'ai dit "pas à la légère" (not lightly).

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je crois que la loi que mentionne le sénateur Hardy stipulait, à un moment donné, que le croisement d'une voie provinciale par une voie fédérale faisait de la première une voie fédérale. Les tribunaux de Québec ont déclaré, si j'ai bonne mémoire, que ce n'était pas une bonne loi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas que ce soit une bonne loi.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Il a fallu prendre en considération plusieurs autres choses.

L'hon. M. COTÉ: Mais la Commission des chemins de fer a le pouvoir d'approuver ou de désapprouver un raccordement entre une voie provinciale et une voie fédérale. Demande doit être faite et permission obtenue avant d'effectuer effectivement un raccordement.

L'hon. M. PARENT: Je crois qu'un chemin de fer provincial loué par un chemin de fer fédéral tombe sous la juridiction de la Commission des chemins de fer. Ma pensée se reporte au Québec-Central, qui fut loué par le Pacifique-Canadien pendant de longues années. Ce chemin de fer relevait alors de l'autorité fédérale.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Sommes-nous suffisamment renseignés sur ce point? C'est une question difficile, mais il est clair, comme le signale le sénateur Meighen, que la juridiction fédérale l'emporte sur la juridiction provinciale si le chemin de fer provincial est considéré une entreprise publique dans l'intérêt de tout le Canada.

L'hon M. CASGRAIN: Dans le cas de croisement seulement, mais non quand il s'agit d'une voie parallèle.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh! oui.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Oui. Je ne crois pas que nous empiétions sur aucun droit dévolu dans des cas semblables. Permettons maintenant à M. Biggar de continuer.

M. Biggar:

D. Monsieur Fairweather, de façon concise, la situation entre les deux chemins de fer, c'était que chacun, indépendamment de l'autre, a soumis une liste de voies susceptibles d'être abandonnées?—R. Oui, monsieur.

D. Et, selon votre lettre, ces voies représentent une longueur de 2,098 milles? —R. C'est exact, monsieur.

D. Voulez-vous nous dire combien de milles de voie les deux chemins de fer croyaient possibles d'abandonner en 1932?—R. Je crois que oui.

D. Il n'est pas nécessaire de vous arrêter aux petits tronçons; prenez les lignes importantes.—R. Il serait peut-être à propos de les indiquer sur la carte. Jonction de Middleton à Granville, 22 milles.

D. Cette voie a-t-elle été abandonnée?—R. C'est la ligne qui a provoqué une si vive discussion. Elle n'a pas été abandonnée; la question est sur le point d'être soumise à la Commission des chemins de fer.

La suivante est celle de Grand-Falls à Edmundston. Il y a là un petit tronçon qui a été abandonné.

D. Combien de milles?—R. Vingt-sept. Le Pacifique-Canadien a abandonné une voie presque parallèle au Transcontinental-National. Cette voie a été abandonnée.

Jonction Scotts à la jonction Harlaka, tout près de Québec.

L'hon. M. CASGRAIN: Mégantic?

Le TÉMOIN: La question a été étudiée en commun et il n'a pas été jugé à propos d'abandonner cette voie.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. A quel genre de transport servait-elle?—R. C'était une voie de raccordement. Après avoir examiné les complications de l'entrée dans la ville de Québec ainsi que de la sortie de cette ville, nous avons constaté qu'il ne serait pas sage d'abandonner cette voie.

L'hon. M. Haig:

D. Elle a été abandonnée?—R. Nous avons étudié le projet ensemble et avons mutuellement convenu, après avoir pris connaissance de tous les détails, qu'il ne serait pas sage de l'abandonner. Voilà une voie que nous croyions pouvoir être abandonner. Nous avons examiné les détails et avons constaté que ce serait folie que de le faire.

L'hon. M. Horsey:

D. Elle figure dans ces deux listes de voies à abandonner?—R. Oui. La suivante est celle de Dombourg à Saint-Marc, 23 milles. Elle a été abandonnée par le National-Canadien exclusivement.

M. Biggar:

D. Indépendamment?—R. Indépendamment. Nous avons éprouvé quelque difficulté; la chose a pris un an.

L'hon. M. Casgrain:

D. Dans quelle province?—R. La province de Québec.

L'hon. M. Calder:

D. Voulez-vous dire que la Commission des chemins de fer a pris un an à décider cette question?

L'hon. M. CASGRAIN: Certainement.

Le TÉMOIN: Quand je dis que la chose a pris un an, voici ce que j'entends: Les habitants de la localité se sont présentés et nous ont dit: "Nous voudrions qu'on nous donne l'occasion de discuter cette question". Il y a environ deux mois seulement que la Commission nous a avisés que nous pouvions l'abandonner, et nous l'avons fait.

L'hon. M. Coté:

D. A quoi servait cette voie de Dombourg à Saint-Marc?—R. Pour le comprendre il faudrait connaître l'histoire de la construction du Transcontinental-National et du Nord-Canadien jusqu'à Québec. C'est une ligne qui faisait double emploi. Nous avions une voie le long de la rive et une autre sur le plateau. C'est la vieille histoire de la duplication.

L'hon. M. Haig:

D. La Commission des chemins de fer a pris un an à en venir à une décision?—R. La difficulté surgit de ce qu'il y avait des groupements le long de la voie.

L'hon. M. Casgrain:

D. Avant de terminer avec Québec, pourquoi ne pas supprimer les 14 milles de voie de Place Viger et pourquoi ne vous servez-vous pas des voies du P.-C.?

L'hon. M. Parent:

D. Vous parlez de Montréal; nous sommes à discuter la situation à Québec. —R. La suivante est celle de Farnham à Saint-Jean, 13 milles. Cette voie a été abandonnée.

L'hon. M. Casgrain:

D. Quelle province?—R. Québec.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Quel chemin de fer a abandonné cette ligne-là?—R. Le National-Canadien. La suivante est celle de Soulanges à Cornwall. C'est un rameau allant de la ligne principale du Pacifique-Canadien à Cornwall.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. De construction récente, n'est-ce pas?—R. Pas très ancienne. Elle ne sert pas à d'autres fins que de donner au Pacifique-Canadien accès à la partie industrielle de Cornwall. C'est une voie de 27 milles.

[M. S. W. Fairweather.]

M. Biggar:

D. Quelle est la situation maintenant? La même qu'auparavant?—R. L'abandon a été étudié et désapprouvé.

D. Désapprouvé?—R. Oui.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Par les deux chemins de fer?—R. D'après les renseignements en ma possession,—il me faudra confirmer la chose, car je ne puis me rappeler tous les détails,—d'après les archives, la question a été étudiée et désapprouvée.

L'hon. M. Dandurand:

D. Combien de milles?—R. Vingt-sept milles.

L'hon. M. Black:

D. Elle n'a pas été abandonnée, monsieur Fairweather?—R. Non, elle ne l'a pas été.

La suivante est celle d'Arnprior à Renfrew, 17 milles. A cette voie il faut ajouter celle de Payne à Eganville, 19 milles.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. C'est l'ancienne voie du Canada-Atlantique allant d'Ottawa à la vallée de la Madawaska. Ne croyez-vous pas qu'il conviendrait de la partager entre les deux chemins de fer qui nous intéressent présentement? Ce n'est plus une voie du Canada-Atlantique?—R. Elle fait partie du National-Canadien à l'ouest d'Ottawa. Le Pacifique-Canadien possède une voie qui, avec sa ligne principale, fait double emploi avec la ligne du National-Canadien allant d'Arnprior à Eganville, une distance totale de 36 milles.

L'hon. M. Robinson:

D. Quelle ligne est-ce?—R. J'arrive à ce point. Nous avons étudié la situation de cette ligne et nous en sommes venus à la conclusion que le National-Canadien devait abandonner sa voie d'Arnprior à Eganville et se servir de la voie du Pacifique-Canadien,—voulez-vous l'indiquer sur la carte,—d'Eganville à Arnprior, et éviter ainsi cette dualité de service. Quand nous avons entrepris de donner effet à l'arrangement, nous avons constaté que les ingénieurs avaient oublié que les ponts du Pacifique-Canadien sur sa ligne à faible trafic allant à Eganville ne pouvaient porter le type de locomotives qu'il nous faut utiliser sur notre ligne à cause de notre plus lourd trafic. Il nous a donc fallu remettre la question à l'étude.

Vers cette époque nous avons demandé à la Commission des chemins de fer l'autorisation d'abandonner la voie allant de Golden-Lake à Pembroke. La voyez-vous sur la carte?

L'hon. M. Casgrain:

D. Combien de milles?—R. Vingt-deux milles. La Commission des chemins de fer nous a répondu "Non, nous ne vous permettons pas d'abandonner cette ligne".

D. Cette ligne est située en Ontario?—R. En Ontario. Elle opina qu'il ne serait pas dans l'intérêt national d'abandonner cette ligne. Sachant qu'il lui fallait retenir sa voie allant de Golden-Lake à Pembroke, le National-Canadien pensa qu'il lui serait possible de prendre des dispositions pour orienter le trafic de la vallée de la Madawaska vers Golden-Lake, et, de là, à Pembroke sur sa voie principale. Nous avons pensé pouvoir négocier un arrangement plus pratique et plus économique que celui que nous avions antérieurement discuté. Les circonstances étant changées nous croyions la chose possible.

Simple au début, la chose se compliqua bientôt. Par exemple, les tarifs furent bouleversés. Je crois que nous avons résolu ce problème, et nous étions sur le point de faire une autre proposition au Pacifique-Canadien d'après laquelle le trafic de la vallée de la Madawaska serait dirigé vers Golden-Lake et de là, par la voie du National-Canadien, sur Pembroke d'où il suivrait la ligne principale du National-Canadien. Les voyageurs utiliseraient probablement les trains du Pacifique-Canadien passant à Pembroke. Ce serait un arrangement coopératif.

L'hon. M. Gorden:

D. Ce parcours ne serait-il pas beaucoup plus long que celui de l'ancien Canada-Atlantique?—R. Tout considéré il en résulte une économie notable. Cette ligne n'a pas été effectivement abandonnée, mais il s'effectuera probablement un abandon beaucoup plus considérable que celui qui est indiqué ici.

L'hon. M. Dandurand:

D. De combien de milles s'agit-il?—R. Trente-six.

M. Biggar:

D. La situation est la même qu'en 1932?—R. Non, je ne dirais pas cela.

D. Matériellement?—R. Matériellement la même.

La voie suivante est celle de Brockville à Westport. C'est une petite ligne...

D. Si nous examinons 2,000 milles de voie à cette allure, je crois que nous n'en finirons pas avant la fin de la semaine prochaine. Ne pourriez-vous pas vous borner à signaler les principales lignes représentées par ces 2,098 milles qui ont été abandonnées, dont l'abandon a été convenu et qui sont exactement dans la même situation qu'en 1932?—R. Si vous voulez que je procède de cette façon il me faudra me préparer. Je vous ai dit au début de mon témoignage que je possédais ces renseignements et que je vous les communiquerais si vous aviez la patience de m'entendre.

D. Quelle est la suivante?—R. Celle de Brockville à Westport.

D. Combien de milles?—R. Trente et un.

D. Quelle est la situation de cette voie?—R. Le National-Canadien l'a envisagée come une ligne indépendante et en a rejeté l'abandon. Nous ne pouvions pas l'approuver.

D. La suivante?—R. C'est une voie assez importante; elle va de Glen-Bay à Whitby.

D. Combien de milles?—R. Elle est à l'étude par le comité mixte de coopération.

D. Combien de milles?—R. Cent soixante-quatre.

L'hon. M. Dandurand:

D. Il n'a pas été pris de décision. La question est à l'étude?—R. Oui.

L'hon. M. Robinson:

D. C'est une voie du Pacifique-Canadien, une partie de la ligne d'Ottawa? —R. Une partie de sa ligne, ce que l'on appelle la ligne riveraine.

M. Biggar:

D. La ligne suivante?—R. La ligne Ronnac-Greenburn a été abandonnée. C'est une ligne du National-Canadien. C'est une ligne d'un faible trafic.

D. C'est une ligne indépendante?—R. Oui.

L'hon. M. Calder:

D. Quelle en est la longueur?—R. Quarante-deux milles.

La ligne suivante est celle de Linwood à Listowel, 16 milles. L'abandon de cette ligne attend l'approbation de la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. Copp:

D. Est-ce une ligne du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien?—R. C'est une ligne du Pacifique-Canadien.

M. Biggar:

D. La ligne suivante?—R. Celle de Glencoe à Kingscourt. C'est une ligne que le National-Canadien utilise exclusivement. Sa longueur est de 21 milles et nous essayons fort de nous en défaire.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Où est-elle située?—R. Dans le sud-ouest de l'Ontario. C'est une ligne exclusive au faible trafic, et nous avons fait des efforts pour l'abandonner.

L'hon. M. Gordon:

D. La Commission est-elle saisie de la question de son abandon?—R. Pas actuellement.

M. Biggar:

D. Et la ligne suivante?—R. La ligne suivante est celle de Nipigon à Current, une distance de 63 milles. C'est une des lignes que j'ai discutées dans la lettre.

D. Et elle est dans la même situation?—R. Elle est à l'étude. Il existe deux lignes dans cette région, celles du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, et il s'agit de décider quelle ligne devrait être abandonnée.

D. Et la suivante?—R. La ligne de Beech Junction à East Selkirk.

D. Quelle en est la longueur?—R. Cette ligne est à l'étude depuis très longtemps, — Ah! je confondais cette ligne avec une autre. C'est la ligne dont je parlais l'autre jour. L'état que j'ai ici indique que la longueur est de 24 milles. Après que nous eûmes convenu de l'abandonner, une industrie s'est implantée dans cette localité et cela porta le conseil d'administration du National-Canadien à la maintenir.

D. En d'autres termes, nous pouvons dire que la ligne a été retenue de propos délibéré et nous pouvons l'inscrire comme telle?—R. Le conseil d'administration du National-Canadien n'a pas pris de décision finale.

L'hon. M. DANDURAND: La question est en suspens.

Le TÉMOIN: Précisément, la question est en suspens.

M. Biggar:

D. La ligne suivante?—R. Celle de Winnipeg à Morris, 40 milles. Actuellement à l'étude.

L'hon. M. Parent:

D. Vous ne nous avez pas indiqué dans aucune de vos réponses quel est le chiffre de la population qui sera atteinte par ces abandons ou projets d'abandons de lignes.—R. Non, monsieur. J'en parle dans la lettre qui traite des cas particuliers, mais je n'en parle pas dans cet exposé.

D. Elm Creek à Plum Coulée, 40 milles, un embranchement du Pacifique-Canadien.

M. Biggar:

D. Quelle situation occupe-t-il actuellement?—R. Nous n'en étudions pas l'abandon. C'est une ligne du Pacifique-Canadien. C'est une des lignes comprises dans les deux projets.

D. La ligne suivante?—R. La ligne de Portage à Gladstone, 35 milles.

D. Quelle situation occupe-t-elle?—R. Elle est à l'étude.

Le très hon. M. Meighen:

D. Quelle ligne?—R. Il peut s'agir d'une ligne ou de l'autre ligne. Les lignes font double emploi dans cette localité et la question est à l'étude.

La ligne suivante est celle de West Tower à Deer. Il y a double emploi dans cette localité. On a étudié la question et constaté qu'il ne serait pas profitable d'abandonner cette ligne.

M. Biggar:

D. Quelle en est la longueur?—R. Vingt-deux milles. Les intéressés ont étudié la question de concert et il fut constaté que l'abandon de la ligne ne constituerait pas une économie.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Et le projet d'abandon fut rejeté?—R. Il fut rejeté pour cette raison.

D. Dites-vous que les deux chemins de fer rejetèrent le projet?—R. Oui, monsieur. Je ferai observer que c'est une ligne que le National-Canadien exploite exclusivement.

M. Biggar:

D. La ligne suivante?—R. La ligne de Forest à Wheatland, 19 milles.

D. Où en est-on à son sujet?—R. Elle est à l'étude.

L'hon. M. Haig:

D. Il n'y a pas de trafic sur cette ligne?—R. Bien, le projet d'abandon est à l'étude.

La ligne suivante est celle de Brandon à Maryfield.

M. Biggar:

D. Quelle en est la longueur?—R. Soixante-quinze milles.

D. Quelle décision a-t-on prise au sujet de cette ligne?—R. Quarante milles sont à l'étude, et un tronçon de trente-cinq milles a été rejeté parce qu'on ne le considérait pas économique.

L'hon. M. Robinson:

D. Le tout appartient au National-Canadien?—R. Ah! oui.

Holmfield à Deloraine, 51 milles appartenant au National-Canadien. Le projet a été étendu à Louise-Deloraine et tout a été convenu. Le rapport a été approuvé et l'accord est en voie de préparation.

M. Biggar:

D. Quelle en est la longueur?—R. Cinquante-six milles, mais vous feriez mieux de vous en tenir au nombre de milles de la liste, 51 milles.

La ligne suivante est celle de Binscarth à Inglis, 24 milles. C'est une ligne du Pacifique-Canadien.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Cette ligne n'a pas été abandonnée?—R. Elle n'est pas comprise dans mon relevé.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Elle fait partie d'un certain parcours donné.—R. Elle fait partie des 5,000 milles; elle faisait partie des 2,400, et elle est comprise dans les 2,098, un projet commun.

La ligne suivante est celle de McCauley à Virden. C'est un autre embranchement du Pacifique-Canadien.

[M. S. W. Fairweather.]

M. Biggar:

D. Existe-t-il réellement, en tant que vous le sachiez?—R. Oui.

D. Et quel en est le parcours?—R. Trente-six milles.

Vient ensuite la ligne de Maryfield à Peebles, 71 milles.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela est ridicule.

M. Biggar:

D. C'est une ligne qui existe réellement?—R. Cette ligne fit l'objet d'une étude en commun et l'abandon en fut prolongé de Wolsley à Reston. C'est la ligne qui, avions-nous convenu, devait être abandonnée, puis le Pacifique-Canadien la réserva.

D. En ce qui regarde la ligne...—R. Elle est toujours là.

Puis une ligne du National-Canadien qui va de Worrell à Moose-Jaw, un parcours de 39 milles. Cette ligne serait mieux connue sous le vocable de ligne de Regina à Moose-Jaw. Elle est à l'étude. Puis il y a la ligne de Saskatoon à Unity, parcours de 120 milles, dont on a fait mention. Soixante milles de cette ligne ont été étudiés et rejetés, et les autres 60 milles sont à l'étude.

L'hon. M. Casgrain:

D. Avez-vous à l'étude aussi la ligne qui se rend à Goderich, sur le lac Huron? Le Grand-Tronc a exploité une ligne dans cette région pendant soixante ans et n'a pu joindre les deux bouts. Pourtant, le Pacifique-Canadien a construit une voie dans le but d'atteindre cette région. Il n'y a pas assez de trafic pour une seule ligne.

M. Biggar:

D. Quelle est la ligne suivante, monsieur Fairweather?—R. La ligne de Bruderheim à Edmonton-sud, 33 milles. Cette ligne qui appartient au Pacifique-Canadien est à l'étude.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Dans quelle région est-elle?—R. Cette ligne de Bruderheim à Edmonton-sud est une ligne très fameuse.

D. Quelle en est la longueur?—R. La longueur en est de 33 milles.

M. Biggar:

D. Et la ligne suivante?—R. La ligne suivante comprend une longueur de 50 milles du *Northern Alberta Railway* d'Edmonton à Kerensky et de Carbondale à Morinville.

D. Qu'a-t-on décidé à ce sujet?—R. Cette ligne est actuellement à l'étude.

L'hon. M. Parent:

D. Est-ce une ligne du Pacifique-Canadien?—R. Non, elle fait partie du réseau Northern Alberta.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Il existe dans cette région une ligne dans laquelle les deux chemins de fer sont intéressés?—R. Oui, monsieur.

D. Est-ce la ligne en question?—R. Il en coûte plutôt cher d'y être intéressé. La ligne suivante est celle de Tofield à Barlee Junction, une longueur de 23 milles.

M. Biggar:

D. Qu'a-t-on décidé au sujet de cette ligne?—R. C'est un embranchement du National-Canadien. Nous l'avons examiné et nous avons constaté que nous ne pouvions en justifier l'abandon. La ligne suivante est celle de Warden à

Alix, un parcours de 22 milles. Il a été convenu que 9 de ces 22 milles devraient être abandonnés et 13 retenus. Puis, il y a la ligne de Red-Deer Jct. à Rocky Mountain House, 55 milles. Il a été convenu qu'une ligne commune répondrait aux besoins et un accord à cet effet est en voie de préparation. La ligne suivante est celle de Grainger à Barlow Jct., 47 milles. Il a été convenu d'abandonner 33 milles de cette ligne et d'en retenir 14. La dernière ligne est celle de Lake End au lac Cowichan, 31 milles.

D. Quelle décision a-t-on prise?—R. Cette ligne est actuellement à l'étude. En fait, c'est une ligne du National-Canadien qui, croyons-nous, devrait être retenue.

D. Peut-on en conclure que vous avez décidé de la retenir?—R. Bien, vous savez que les circonstances changent, mais à l'heure actuelle,—je vais m'exprimer de cette manière,—le National-Canadien ne croit pas que l'abandon de cette ligne de 33 milles puisse être justifié. Cela comprend les 2,098 milles qui figuraient dans les calculs communs aux deux estimations.

D. D'après mes notes, il résulte de ce que vous avez dit que des accords furent conclus ou une décision, prise, en faveur de l'abandon de 1,225 milles, et il n'y eut ni décision, ou rien n'a été fait, quant à 781 milles. Il se peut que cela ne soit pas tout à fait exact.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je crois que l'ajournement est ce qui préoccupe le plus les membres en ce moment.

(Le Comité s'ajourne jusqu'après la clôture de la séance du Sénat cet après-midi.)

Le Comité reprend ses délibérations à 5 h. 15.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): En l'absence inévitable de mon collègue (le très hon. M. Graham), je propose maintenant que nous reprenions nos délibérations.

(L'interrogatoire de S. R. Fairweather est repris.)

M. Biggar:

D. Monsieur Fairweather, vous avez profité de l'interruption de la séance pour préparer un mémoire couvrant la situation que nous discutions ce matin quant aux 2,098 milles, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur, et j'ai constaté en le parcourant rapidement que j'avais omis certains détails.

D. Ainsi, les renseignements revêtent maintenant le caractère d'un mémoire et constituent un document complet et exact?—R. Oui.

D. Et ce document explique tous les 2,098 milles?—R. Oui. Et j'ai préparé un sommaire des longueurs en milles au bas du document qui classe les longueurs et fait voir la situation actuelle.

R. Relativement à chaque section?—R. Oui.

(Proposition du Pacifique-Canadien concernant l'abandon de lignes, parcours commun au National-Canadien et au Pacifique-Canadien, soumise à la Commission royale sur les chemins de fer et le transport, 1932, déposée et inscrite à titre de Pièce n° 43.)

D. Et je vous demanderais si vous auriez la bienveillance de nous confier votre mémoire relativement à votre estimation de $24,000,000. Vous avez dit que vous pourriez obtempérer à nos désirs.—R. Oui, monsieur. Je vais prendre des dispositions à cette fin, si le Comité désire en obtenir une copie.

D. Nous n'imprimerons pas cela?—R. C'est plutôt long.

D. Ce document sera disponible tout comme l'autre mémoire du même genre?—R. Oui, monsieur. Il me faudra compter sur l'indulgence du Comité pour faire cela quand j'en aurai une copie. La seule copie que j'ai est celle qui figure à mon dossier.

D. Vous pourriez nous donner ces renseignements dès mardi?—R. Oui.

L'hon. M. MURDOCK: On pourrait en remettre une copie aux membres du Comité?

M. BIGGAR: Si l'on entend reproduire le document, il vaudrait mieux le faire imprimer. Mais il sera disponible tout comme l'exposé concernant les $56,000,000, à moins que le Comité ne préfère le faire imprimer.

Le TÉMOIN: C'est un document assez long.

M. BIGGAR: Ce sera la Pièce nº 44.

(Mémoire relatif à l'estimation d'économies au montant de $24,000,000 préparé par M. Fairweather, à être déposé et marqué Pièce n° 44.)

D. Puis, vous aviez un autre mémoire relativement court concernant les 5,051 milles de voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, aussi l'abandon de lignes sous d'autres projets, les économies au montant de $24,000,000, et le reste. Vous avez ces renseignements sous une forme analytique, m'apprend-on?—R. Oui, j'ai une corrélation complète de chaque ligne sous ces diverses rubriques.

M. BIGGAR: Je dirai au Comité qu'il n'est pas nécessaire d'imprimer cela. Cette documentation servira seulement aux fins de référence. Ce sera la Pièce nº 45. Sur ces trois pièces, nous n'en imprimerons que la courte, la Pièce nº 43, à moins que le Comité ne tienne à ce que les pièces longues soient imprimées.

(Mémoire analytique du projet d'abandon de 5,051 milles de voie du Pacifique-Canadien, etc., à être déposé et marqué Pièce n° 45.)

L'hon. M. BLACK: Monsieur le président, le Comité ne semble pas être saisi de quoi que ce soit de bien particulier en ce moment. Puis-je poser une question ou deux à M. Fairweather?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Certainement.

L'hon. M. Black:

D. Monsieur Fairweather, j'ai dégagé des témoignages que j'ai écoutés que les deux lignes ne se sont pas prêtées à une coopération bien complète ou volontaire. Ai-je raison?—R. C'est du moins la conclusion que je n'ai pu m'empêcher de tirer.

L'hon. M. DANDURAND: Auriez-vous la bienveillance de répéter cette question?

L'hon. M. Black:

D. Bien qu'il y eut des économies d'importance mineure, les deux chemins de fer n'ont pas coopéré aussi complètement et efficacement qu'ils eussent pu le faire. C'est du moins la conclusion que je n'ai pu m'empêcher de tirer des témoignages. Ai-je raison d'en conclure ainsi?—R. A mon avis, cela constitue une juste conclusion, monsieur.

D. Cela est regrettable, excessivement regrettable. Mais je veux en venir à un ou deux points particuliers qui n'ont rien à voir à l'action concertée des deux chemins de fer mais qui se rapportent à l'attitude du National-Canadien quant à l'élimination de certaines lignes. J'entends poser les mêmes questions au représentant de l'autre chemin de fer quand l'occasion se présentera. Il m'est désagréable d'être contraint de poser des questions qui peuvent induire le public à croire que je préconise l'abandon de certaines lignes situées dans mon propre territoire. Je ne pose pas les questions dans ce but; je les pose parce que je connais les deux ou trois lignes que je mentionnerai. Il existe au Nouveau-Brunswick un grand nombre d'embranchements dont le National-Canadien s'est porté acquéreur de temps à autre. Ce sont des lignes qui ont joué à une certaine époque un rôle très important dans le régime des transports de cette partie du pays et du Canada. Mais des employés supérieurs du National-Canadien me disent qu'en raison d'un changement survenu dans les conditions du trafic, ces

lignes ne sont pas réellement nécessaires à l'heure actuelle au régime des transports du Nouveau-Brunswick. La première ligne que je vais mentionner est celle qui se trouve la plus rapprochée de votre demeure et de la mienne, c'est la ligne Moncton et Bouctouche. Il fut un temps où cette ligne servait une fin tout à fait utile. Elle joue encore ce rôle. J'admets que si l'on proposait l'abandon de cette ligne et si je demeurais dans cette localité, je m'y opposerais. Pourtant, l'on me dit qu'en raison des routes macadamisées de cette région, de l'usage croissant des automobiles et des camions, et d'un service efficace d'autobus qui, rapporte-t-on, ont circulé tout l'an dernier, même en hiver, cette ligne ne peut être d'une grande utilité et il en coûterait moins au National-Canadien d'abandonner cette ligne et d'y substituer un service d'autobus et de camion. Les produits provenant de ce territoire et transportés par chemin de fer doivent être limités presque entièrement au bois de service et à différentes variétés de poisson. Presque tout le bois de service est expédié du port de Bouctouche à bord de goélettes et de vapeurs, et bien qu'une certaine quantité de poisson soit transportée par chemin de fer, une plus forte quantité est transportée par camions et par navires,—du moins c'est ce que l'on me rapporte. Ainsi, exception faite d'une petite quantité de produits agricoles et d'autres transportés actuellement par ce chemin de fer, il ne me semble pas qu'il puisse y avoir beaucoup de trafic-marchandises, et les messieurs de qui je tiens mes renseignements semblent croire que le National-Canadien y perd à maintenir cette ligne en état d'exploitation, sauf pour des raisons sentimentales. Est-ce exact? Serait-on justifié d'abandonner la ligne?—R. Bien, nous avons fait une étude sérieuse de cette ligne.

L'hon. M. Calder:

D. Etait-elle incluse dans votre état des voies à abandonner?—R. C'est une des lignes comprises dans l'étude portant sur les lignes du National-Canadien qui ont un faible trafic. C'est une des lignes comprises dans les 1,800 milles dont j'ai parlé. Il est parfaitement vrai que c'est une ligne qui, au sens strict, ne vaut pas la peine d'être exploitée. Mais à l'époque où nous étudiions les autres lignes, nous avons rangé cette ligne dans la catégorie de celles dont, croyions-nous, la Commission des chemins de fer n'approuverait pas l'abandon. Je crois que notre jugement était sûr, car nous avons choisi une ligne qui ne s'en trouvait pas très éloignée, la ligne Elgin et Havelock, qui comportait, à un degré plus prononcé que dans le cas de la ligne Moncton et Bouctouche, tous les aspects qui viennent d'être énumérés. Nous avons aussi choisi une ligne de Hampton à Saint-Martin...

L'hon. M. Black:

D. Je me proposais d'en parler. Pourquoi ne pas répondre à la question que j'ai posée en premier lieu?—R. J'essayais d'expliquer, monsieur. Pour ce qui regarde ces deux lignes, celles d'Elgin à Havelock et de Hampton à Saint-Martin, la Commission des chemins de fer refusa d'en autoriser l'abandon. Nous savions par nos relevés que si nous ne pouvions avoir gain de cause quant à la ligne Elgin et Havelock, nous ne pouvions nullement compter sur l'abandon de la ligne Moncton et Bouctouche.

D. Les conditions ont changé même depuis votre étude sur cette ligne. La route est maintenant pavée et l'on exploite un service d'autobus, et l'on me dit qu'il y a moins de trafic par rail et plus de trafic par autobus et camions.

Il me déplaît d'être obligé de mentionner des lignes de ma propre région que je connais, mais si nous entendons aborder l'étude de cette question en disant: tenez-vous éloignés de mon territoire mais envahissez celui de l'autre, nous n'aurons pas une vue d'ensemble parfaite. Des personnes faisant partie de votre groupe m'assurent que l'abandon de cette ligne permettrait de réaliser des économies très importantes sans pour cela porter préjudice à cette localité dans les

conditions actuelles du trafic. Ce sont les renseignements que l'on m'a communiqués après bien des démarches pour me renseigner. Vous avez mentionné Havelock et Elgin?—R. Oui, monsieur.

D. Cette ligne se prolonge sur une longueur de huit milles dans un sens et de sept milles dans l'autre?—R. C'est une ligne de vingt-six milles.

D. Je crois que vous avez bien présenté votre cause quand vous avez demandé l'abandon de cette ligne?—R. Oui, monsieur.

D. Je crois que vous pouvez encore mieux étayer votre cause aujourd'hui. En fin de compte, que constitue l'opposition à cette ligne? C'est purement une opposition politique. Je n'entends pas une opposition de parti. C'était une opposition politique. Comme il arrive dans presque tous les cas où ces questions surgissent, l'opposition vint d'abord et quelqu'un qui tient quelque chose et ne veut pas le perdre, — cela est bien naturel et humain, — puis de ceux qui croient que cela ajoutera à leur influence politique ou autre s'ils se rallient aux citoyens de la région. Dans ce cas l'on cherche à empêcher les Chemins de fer Nationaux du Canada de jouir des avantages auxquels ils ont droit en procurant au public maintenant un service sous un régime beaucoup moins coûteux qui ne reste pas que d'être tout aussi efficace que le service actuel. J'ai lu le compte rendu des délibérations dans la cause de la ligne Havelock et Elgin et j'ai discuté la question avec des personnes qui ont comparu devant le comité, et j'attribue l'opposition à cette ligne, — et mes remarques s'appliquent aussi à la ligne de Hampton à Saint-Martin, — aux mêmes influences. J'ai confiance que vous pouvez fournir un service tout aussi bon à bien moins de frais et tout aussi efficace que celui que vous fournissez actuellement, en éliminant complètement les services du chemin de fer à vapeur. J'ai l'impression, et je crois que la majorité du Comité est d'avis que l'on porte trop d'attention à l'opposition locale. Cette opposition est naturelle, mais si l'économie était réalisée et un autre service fourni l'opposition cesserait. Si on leur en donnait l'occasion, les chemins de fer pourraient sans sacrifier les services acquis au pays enlever une infinité de ces petites lignes dont l'abandon constituerait dans l'ensemble une très forte économie.

L'hon. M. CALDER: Ne pourriez-vous pas formuler vos observations avec plus d'à-propos au président de la Commission des chemins de fer?

L'hon. M. BLACK: Mes remarques s'adressent au Comité, et, si ce dernier entend faire œuvre utile, il lui importe de porter ses vues à l'attention des autorités supérieures dès qu'il les aura formulées.

L'hon. M. MURDOCK: Nous ne pouvons modifier la loi en tant qu'elle s'applique à la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. BLACK: Nous pouvons au moins faire savoir à la Commission des chemins de fer ce que nous en pensons. Si nous n'agissons pas ainsi, je suis d'opinion que nous n'accomplissons pas notre devoir.

L'hon. M. SINCLAIR: Si le chemin de fer était abandonné croyez-vous que les services utilisant la grande route seraient efficaces pendant les quatre mois de l'hiver?

L'hon. M. BLACK: La situation change sous ce rapport. Depuis que le pavage de la route à Bouctouche a été effectué, les autorités ont eu recours à des chasse-neige pour maintenir le chemin ouvert. Avec le temps on rencontre de moins en moins d'obstacles sur la route.

L'hon. M. SINCLAIR: Cela n'est pas encore un fait accompli.

L'hon. M. BLACK: Je prétends connaître la situation tout aussi bien que n'importe quelle personne présente.

L'hon. M. PARENT: Je crois que votre raisonnement est tout à fait au point. L'enlèvement de la neige présente très peu de difficultés maintenant car le travail est bien organisé.

L'hon. M. BLACK: Je crois avoir raison, autrement je n'eus pas fait cette affirmation. Je serais porté à faire à peu près les mêmes observations à propos de la section de Kent-nord. Cette région n'est pas desservie aussi facilement, mais elle possède un excellent port. Le bois d'œuvre et le poisson en constituent les deux principaux produits. La plus forte portion du bois est chargée sur des navires qui se rendent aux marchés de la Colombie-Britannique et de l'Irlande. Quelques chargements sont expédiés aux Etats-Unis en goélettes. Je crois que vous donnez un service de deux jours par semaine sur la ligne Kent-nord.—R. Je ne saurais dire.

D. En tout cas, il n'y a pas de service quotidien maintenant. Il existe une autre ligne où le National-Canadien pourrait réaliser une économie marquée sans que le public de la région ne subisse d'inconvénients. Il suffirait de modifier les conditions du trafic. Il n'y a que quelques lignes, St. Martin's, Kent-nord, Havelock-Elgin, Salisbury-Harvey. On fournit un service de deux jours sur la ligne Salisbury-Harvey. L'état des routes s'améliore constamment. Le trafic provenant de l'extrémité de la ligne à Harvey est très faible, et je suppose que les marchandises transportées autres que les chargements partiels qui pourraient être transportés en camions exploités par les chemins de fer, si l'on jugeait bon, comprendraient quelques chargements complets de farine. La farine est distribuée maintenant à des ports par des vapeurs qui descendent le Saint-Laurent et déchargent une partie de leur cargaison à tel village et une partie à tel autre. Le trafic ferroviaire en farine à ces endroits est loin d'être ce qu'il était. Ce sont quelques-unes des lignes qui, il me semble, pourraient être mises de nouveau à l'étude. Je n'ai pas besoin de les signaler à l'attention de ces compétences en matière de chemins de fer car elles en connaissent beaucoup plus que la plupart d'entre nous. A mon avis, ce sont là cinq sections où le public pourrait être desservi tout aussi bien par d'autres modes de transport moins coûteux, et cela permettrait au National-Canadien de réaliser une très forte économie.

Il ressort de votre témoignage, je crois, que les deux chemins de fer n'ont pas manifesté un esprit de coopération bien complète ou empressée quand il s'est agi d'effectuer des économies. Cela est manifeste si l'on en juge par le temps que l'on a mis à réaliser même les quelques économies qui ont été effectuées. Je crois qu'il ressort très clairement de tout votre témoignage que lorsque nous voulons réaliser des économies sur une base de coopération, le National-Canadien,—c'est le chemin de fer qui nous intéresse plus particulièrement, parce que c'est un réseau national,—et le Pacifique-Canadien devraient éliminer les lignes partout où il est possible de le faire sans causer de préjudice au public. Il y aura peut-être quelques pertes d'emplois, mais il faudra y pourvoir. Cela a été énoncé très clairement au Sénat quand la question de la constitution du Comité fut discutée. Je crois qu'il est possible d'effectuer bien d'autres économies dans le cas d'environ 130 embranchements d'un océan à l'autre. Il y en a probablement d'autres, mais c'est le total qui figure au relevé en ma possession.

Je crois que d'autres études s'imposent. Quant à ces économies, des études faites il a six ou sept ans ne sont pas aussi exactes maintenant qu'elles l'étaient alors, parce que les conditions particulières au transport sur les routes se sont grandement améliorées depuis. Conséquemment, le public desservi par ces lignes dans les années passées peut maintenant être desservi aussi bien ou mieux par des autobus et des camions.

A mon sens, il est regrettable que les chemins de fer ne se soient pas engagés il y a bien des années dans l'exploitation des autobus et des camions, afin d'être en mesure de conserver, par l'entremise de ces agences, une très forte portion de ce commerce qu'ils ont perdu parce qu'ils n'ont pas jugé à propos de pénétrer dans ce domaine et ont laissé d'autres agences intervenir et leur enlever ce trafic.

J'ai mentionné ces questions maintenant parce que je pensais ne pouvoir peut-être revenir à ces séances avant que M. Fairweather et ses associés eussent terminé leurs témoignages. Je voulais exprimer ma propre opinion, puis deman-

der à M. Fairweather de dire, s'il le veut bien, s'il ne croit pas qu'il existe bien des arguments en faveur d'une nouvelle étude de ces petites lignes,—j'en ai mentionné quelques-unes comme exemples,—dans le but de constituer de nouveaux groupements et d'éliminer l'exploitation des chemins de fer à vapeur ou électriques par les moyens que j'ai proposés, ce qui permettrait au National-Canadien de réaliser de vraies économies.—R. Bien, monsieur, pour répondre très brièvement à votre question, comme je le disais, je suis président d'un comité chargé de surveiller ces lignes à faible trafic. Nous surveillons continuellement leurs résultats d'exploitation. En un mot, nous en faisons un relevé de temps à autre. Nous avons tout récemment soumis une cause-type à la Commission des chemins de fer pour une audition nouvelle. Nous avons choisi une ligne allant de Farnham à Frelighsburg. Nous avons demandé l'abandon. La Commission refusa d'agréer la demande. Nous avons attendu environ deux ans et avons surveillé la situation de près. Nous retournons maintenant à la Commission pour demander une autre audition, de sorte que nous saurons si les conditions sont les mêmes.

Le très honorable M. Meighen:

D. Monsieur Fairweather, vous avez entendu la décision qu'a rendue le commissaire Garceau, je crois, concernant cette ligne même?—R. Oui, monsieur.

D. D'après les principes énoncés dans cette décision, vous ne pourriez jamais abandonner une ligne. Ne serait-ce pas l'effet de cette décision?

L'hon. M. PARENT: Ils ont certainement abandonné des lignes dans Québec.

Le très hon. M. Meighen:

D. Je le sais, et ailleurs. Mais d'après les principes énoncés dans cette décision vous ne pourriez jamais abandonner aucune ligne?—R. Bien, monsieur, il n'est guère séant que je fasse des commentaires sur une question de cette nature, n'en convenez-vous pas?

D. Je crois que vous avez raison.

L'hon. M. Black:

D. Je pensais qu'il allait peut-être dire que l'on n'a pas donné suite aux désirs de son comité particulier parce qu'il ne pouvait les faire accepter. Nous serons peut-être contraints de nous adresser en plus hauts lieux, comme le sénateur Murdock l'a proposé il y a quelque temps.

L'hon. M. MURDOCK: Si c'est le temps des questions, puis-je en poser une à M. Fairweather ainsi qu'aux présidents et aux leaders des deux partis du Sénat? Nous, qui demeurons au Canada, admirons notre liberté et la liberté de la presse. Nous avons nos journaux favoris. Nous admirons plusieurs de ces journaux, mais l'on m'apprend qu'il se trouve au moins un journal fort respectable et très lu qui a tiré des auditions tenues jusqu'à ce jour la conclusion qui veut que la coopération ait failli et que l'amalgamation soit maintenant inévitable. Je voudrais demander incontinent à M. Fairweather quelle opinion il entretient à ce sujet, je voudrais demander également aux présidents et aux deux leaders si un journal canadien, qu'il soit influent ou non, quels qu'en soient les titres, a le droit de préjuger les gens et de décider des questions qui ont été étudiées jusqu'à présent avant que nous ne prenions connaissance de tous les renseignements portant sur le sujet à l'étude.

L'hon. M. PARENT: Le Comité n'a rien à y voir.

L'hon. M. MURDOCK: Je voudrais demander à M. Fairweather s'il croit que la coopération a bel et bien failli. Je crois qu'il répondrait dans l'affirmative. Je crois qu'il a déjà laissé entendre "oui" à maintes reprises, que la coopération facultative est une faillite absolue. Je crois que nous sommes tous d'accord sur ce point, mais je voudrais demander si l'amalgamation est maintenant inévitable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous feriez mieux de lui donner la réponse que vous m'avez donnée.

Le TÉMOIN: Cela serait peut-être approprié, mais je crois que mon témoignage est clair. Je ne ferais que répéter. Mon témoignage est clair. Si un journal juge à propos de lui attribuer un sens qu'il ne comporte pas, cela est regrettable.

L'hon. M. Parent:

D. Vous n'êtes pas le rédacteur du journal.—R. Je ne suis pas le rédacteur du journal. Mon témoignage est clair.

L'hon. M. MURDOCK: Alors, puis-je demander aux deux leaders et au président si une publication au Canada a le droit de se prononcer, ou si elle est soucieuse des droits et privilèges du Comité spécial qui fera rapport au Sénat du Canada subséquemment, ou est conséquente quand elle tire des conclusions et expose ainsi des opinions et des vues?

L'hon. M. COTÉ: Elle court tout simplement le risque de se tromper.

L'hon. M. MURDOCK: Puis-je avoir une réponse?

L'hon. M. ROBINSON: Les éditeurs ne témoignent pas.

L'hon. MURDOCK: Non, mais ils exprimeraient certainement une opinion sur la convenance des allégations.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): J'ai certainement des opinions sur ce point, mais je préférerais que les leaders expriment leurs propres vues avant que je ne me prononce. C'est une question très enchevêtrée. La question n'est pas *sub judice*, un tribunal n'en est pas saisi. Le Comité constitue un organisme politique, aussi, je suppose que je ne puis vous donner la réponse que je donnerais si les tribunaux étaient saisis de la question. Comme un organisme politique est saisi de la question, il m'incombe de donner raison aux deux partis.

Certains hon. SÉNATEURS: Oh! oh!

L'hon. M. COPP: Je voudrais poser une question à M. Fairweather.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Un instant.

L'hon. M. COPP: ...dans le sens des remarques du sénateur Black au sujet des cinq lignes dans la province du Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. BLACK: J'ai seulement choisi ces cinq lignes à même un groupe nombreux parce qu'elles étaient toutes situées dans une région.

L'hon. M. COPP: Je tiens seulement à ce que les faits soient consignés correctement. Les chemins de fer comprennent ceux de Hampton à St-Martin, Petitcodiac à Havelock, Petitcodiac à Elgin, Moncton à Bouctouche, et Kent Junction à Rexton et Richiboucto. Or, en supposant que le Comité pourrait convaincre la Commission des chemins de fer qu'elle a rendu une décision tout à fait erronée ou qu'il faut donner suite à vos recommandations, combien de milles de rails seraient compris, ou combien de milles de voies seraient abandonnés?

Le TÉMOIN: Je pourrais donner ces renseignements dans quelques instants, monsieur.

L'hon. M. Haig:

D. Je voudrais poser une question au témoin, et si on me le permet je vais me servir de la baguette et de la carte. Pouvez-vous me dire quel est le coût d'exploitation du chemin de fer de Portage-la-Prairie à Regina et à quel chiffre s'établissent vos recettes pour les derniers cinq ans?—R. Je ne puis répondre à cette question de mémoire.

D. Pouvez-vous nous donner ces renseignements?—R. Pas sous cette forme. Les archives ne sont pas disponibles.

[M. S. W. Fairweather.]

D. Je suis l'un de ceux qui croient que la ligne est absolument inutile, car vous avez une ligne ici et une ligne là, et une grande route tout à côté (il indique sur la carte).

L'hon. M. CALDER: Combien y a-t-il de villes et villages sur le parcours de ce chemin de fer?

L'hon. M. HAIG: Il n'y en avait pas primitivement. Vous avez ici la ligne principale du Pacifique-Canadien; vous avez là la ligne principale du National-Canadien; voici une autre ligne, et la rivière est là. Tout le terrain ici est accidenté, et les chemins de fer sont rapprochés ici (il indique sur la carte).

L'hon. M. CALDER: Toute cette région est mise en valeur?

L'hon. M. HAIG: Oui.

L'hon. M. CALDER: Quelle est la distance?

L'hon. M. HAIG: Je ne saurais dire quelle est la distance de cet endroit-ci à cet endroit-là; mais ici vous pouvez voir le convoi de l'autre ligne.

L'hon. M. CALDER: Autant que je puisse m'en souvenir, des villes et villages ainsi que des élévateurs et toutes sortes d'institutions commerciales sont disséminés sur le parcours de ce chemin de fer. Vous ne pouvez indemniser des villes et des villages, des élévateurs et toutes autres entreprises du genre.

L'hon. M. Haig:

D. Je voudrais savoir à quels chiffres s'établissent les recettes et les frais d'exploitation pour, disons, les cinq dernières années.—R. Bien, monsieur, je crains ne pouvoir donner les renseignements précisément dans cet ordre. Forts de notre expérience, nous avons suffisamment de renseignements pour savoir à peu près à quoi nous en tenir sur la situation. Les lignes que vous mentionnez font l'objet d'une étude commune.

L'hon. M. Parent:

D. Ont-elles été exploitées à perte ou à profit?—R. Quelques-unes ont été exploitées à perte, quelques-unes à profit. Il ne fait pas de doute qu'il est possible d'éliminer un certain tronçon faisant double emploi dans ce territoire.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur le président, j'ai lieu de savoir que pour des raisons personnelles,—il y a de la maladie dans sa famille,—il serait cruel d'empêcher M. Fairweather de prendre son train à 6 h. 30, et on m'apprend que des membres du Comité voudraient lui poser quelques questions à la lumière de l'interrogatoire qui s'est poursuivi cette semaine. Nous pourrions alors lui demander s'il voudrait bien revenir mardi matin terminer son témoignage et permettre aux membres du Comité de poser quelques questions.

Il y a une question à laquelle je voudrais bien qu'il fût en état de répondre. Il nous a donné un exposé concernant la situation de lignes d'une longueur totale de 2,098 milles. Il a expliqué ce qui s'est passé entre les deux réseaux quant à ces diverses lignes. Il ne me vint pas à l'esprit, pendant qu'il formulait une opinion concernant ces lignes, que les deux chemins de fer semblaient éprouver quelque difficulté à s'entendre quant à une solution, soit en convenant qu'il n'y a pas d'économie soit en décidant qu'ils pourraient en arriver à des conclusions et effectuer des économies après avoir étudié la question davantage. Je n'ai pas eu l'impression qu'il y avait lieu de recourir à des mesures coercitives pour en arriver à des conclusions au sujet de ces 2,098 milles de voie. Aussi, je demanderais à M. Fairweather de faire enquête sur ces 2,098 milles aux fins d'établir s'il existe entre les deux chemins de fer un sentiment de coopération tendant à une solution.

Le TÉMOIN: Oui, monsieur, je vais examiner cet aspect de la question.

L'hon. M. CALDER: Il y a une ou deux autres questions que nous devrons aborder éventuellement. Je vais m'arrêter à l'exemple qu'a cité le sénateur

Black. La compagnie ou les compagnies de chemins de fer intéressées ont fait les relevés nécessaires, ont recueilli les données sur lesquelles il est possible de fonder un jugement et en sont venues à la conclusion qu'il convenait de présenter une demande en faveur de l'abandon de la ligne. La demande est soumise à la Commission des chemins de fer, et elle est rejetée. Or, à mon avis, le point sur lequel nous aimerions obtenir des renseignements est la teneur de la loi actuelle en tant que la Commission des chemins de fer est concernée. Il s'agit d'établir si la loi devrait être modifiée, et, si elle doit l'être, à quel point de vue, à votre avis? Vous comprenez mon point. La Commission conforme sa conduite évidemment à certains principes définis. M. Meighen a laissé entendre que si ces principes sont acceptés nous ne pouvons compter sur la Commission des chemins de fer. Aussi, le Comité sera peut-être appelé à considérer l'opportunité de modifier la loi et d'y incorporer les principes qui doivent prévaloir. Je n'ai pas le texte de la loi devant moi. Je ne suis pas certain de l'avoir jamais vu.

Or, voici la question qui se pose. Vous avez dit à maintes reprises que la coopération telle qu'elle a existé ou telle qu'elle a été appliquée jusqu'à présent, a failli, et, qu'à votre avis, la coopération ne réussira que si on l'impose.

Notre Comité est aux prises avec une autre question. Comment appliquera-t-on cette mesure coercitive? Si nous constituons un tribunal d'arbitrage, sous quel rapport notre loi actuelle et tout l'autre mécanisme sont-ils défectueux? Devons-nous stipuler dans la loi que l'on aura recours à la contrainte? Me suivez-vous?

Le TÉMOIN: Oui, monsieur.

L'hon. M. PARENT: Pour faire suite à la proposition du sénateur Dandurand, nous devons tenir compte du fait que M. Fairweather témoigne devant le Comité depuis assez longtemps, et nous devons lui faire le compliment,—et pour ma part j'y tiens,—d'avoir fait des observations qui nous ont beaucoup éclairés. Est-il juste qu'un homme soit tenu de demeurer ici pendant cette longue période et répondre à toutes sortes de questions sans avoir quelque répit? Est-ce que quelques représentants du Pacifique-Canadien ne pourraient pas formuler leurs vues dans l'intervalle? Nous serions alors peut-être en meilleure posture de poser des questions. Il est injuste, je crois, qu'un homme soit appelé à témoigner des heures et des jours entiers et à répondre à tant de questions.

L'hon. M. CALDER: Pour ce qui regarde mes questions, vous pouvez y passer outre pour le moment. Toutefois, faites-nous connaître vos propres opinions avant que le Comité ne termine ses délibérations.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, il est six heures. Nous tenons pour divers motifs à donner congé à M. Fairweather qui, je crois, est de taille à se défendre.

L'hon. M. PARENT: Mais il y a une limite.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Nous lui demanderons de revenir mardi. Vous agrée-t-il de lever la séance jusqu'à l'heure usuelle, onze heures moins quart, mardi?

L'hon. M. BLACK: Puis-je poser une question, monsieur le président? Le Comité y gagnerait-il ou serait-il mieux renseigné si nous acceptions la proposition du sénateur Parent, entendions quelque représentant du Pacifique-Canadien et prenions connaissance de la version de l'autre compagnie avant de demander à M. Fairweather de terminer son témoignage?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): On m'apprend que M. Fairweather a à peu près terminé son témoignage et que le colonel Biggar se propose d'appeler M. Armstrong, un représentant du Pacifique-Canadien, à la suite de M. Fairweather. Cela répond-t-il à vos désirs?

[M. S. W. Fairweather.]

L'hon. M. BLACK: En partie, seulement. Je crois qu'éventuellement, après que nous aurons entendu des représentants du Pacifique-Canadien, nous tiendrons peut-être à poser d'autres questions à M. Fairweather ou à quelque autre employé supérieur du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ils seront à notre disposition.

(Le Comité s'ajourne au mardi 17 mai, à 10 h. 45 du matin.)

PIÈCE N° 43

PROPOSITION DU PACIFIQUE-CANADIEN CONCERNANT L'ABANDON DE LIGNES DU NATIONAL-CANADIEN ET DU PACIFIQUE-CANADIEN.—COMMISSION DUFF-1932

Entre		Chemin de fer	Longueur en milles
Middleton Junction	Granville Centre	N	22
Grand Falls	Edmundston	P	27
Scott's Junction	Hariaka	P	16
Farnham	St-Jean	N	13
Dombourg	St-Marc	N ou P	23
Soulanges	Cornwall	P	27
Arnprior	Renfrew	N	17
Payne	Eganville	P	19
Federal	Capreol	N	109
Lyn Junction	Forfar	N	31
Glen Tay	Whitby	P	164
Ronnac	Greenburn	N	35
Palgrave	Collingwood	N	42
Lindsay	Coldwater	N ou P	56
Linwood	Listowel	P	16
Glencoe	Kingscourt	N	21
Woodstock	Walkerville Junction	P	135
Beaverton	Long Lac	N	141
Nakima	Paddington	N	64
Nipigon	Current River	P	63
Conmee	Superior	N	59
Beach Junction	East Selkirk	N	24
Rugby Junction	Morris	P	40
Elm Creek	Plum Coulee	P	40
Portage	Gladstone	P	35
West Tower	Deer	N	22
Carberry	Carberry Junction	N	19
McGregor	Varcoe	P	55
Gautier	Miniota	P	44
Forrest	Wheat Land	P	19
Brandon	Maryfield	N	75
Holmfield	Deloraine	N	51
Binscarth	Inglis	P	24
McCauley	Virden	P	36
Maryfield	Peebles	P	71
Worrell	Moose Jaw Junction	N	39
Young	Colonsay	N ou P	16
Saskatoon	Unity	P	120
Bruderheim	South Edmonton	P	33
Edmonton	Kerensky	NAR	45
Carbondale	Morinville	NAR	5
Tofield	Barlee Junction	N	23
Warden	Alix	N	22
Red Deer Junction	Rocky Mountain House	N	55
Grainger	Barlow Justice	N	47
Lake End	Cowichan Lake	N	31
Log Dump	Derrholm	N	7
			2,098

SOMMAIRE DE LA LONGUEUR EN MILLES

Lignes faisant double emploi (concurrentes)—		
Abandonnées ou dont l'abandon est convenu en commun		517
Projets d'abandon étudiés en commun et rejetés		419
A l'étude		830
		1,766
Embranchements (non-concurrentes)—		
Lignes du National-Canadien:		
Abandonnées	58	
Projets étudiés ou rejetés	174	
	232	
Lignes du Pacifique-Canadien		
Résultats d'études (s'il y en a eu) inconnus	100	
		332
		2,098

1938

SÉNAT DU CANADA

TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

S'ENQUÉRIR DES MOYENS LES PLUS EFFICACES DE REMÉDIER À LA SITUATION EXTRÊMEMENT GRAVE DES CHEMINS DE FER AU PAYS ET D'ALLÉGER LES LOURDES CHARGES FINANCIÈRES QUI EN RÉSULTENT, ET EN FAIRE RAPPORT

N° 9

PRÉSIDENTS CONJOINTS:

Le très honorable George P. Graham, C.P. et
L'honorable C.-P. Beaubien, C.R.

TÉMOIN:

M. S. W. Fairweather, directeur du Bureau technique des Chemins de fer Nationaux du Canada

PIÈCES PRODUITES

N° 44. National-Canadien. Budget comprimé. Période de cinq ans (1932-1935). Non imprimé.
N° 45. Abandon de lignes. Détail des différents projets. Non imprimé.
N° 46. Listes des lignes faisant double emploi qui pourraient être abandonnées et auxquelles a fait allusion M. Fairweather le 11 mai 1938, page 217.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

ORDRE D'INSTITUTION

(Extrait des procès-verbaux du Sénat, 30 mars 1938)

Résolu: Qu'un Comité du Sénat soit institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, et que lui soit conféré le pouvoir de requérir des personnes et documents; et que ledit Comité se compose de vingt sénateurs.

Ordonné: Que ledit Comité soit composé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hugessen, Horsey, Jones, Hardy, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

58213—1½

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

LE MARDI 17 mai 1938.

Le Comité spécial institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, se réunit à 10 h. 45 du matin.

Le très hon. M. Graham et l'hon. M. Beaubien président conjointement.

Le colonel O. M. Biggar C.R., conseil du Comité.

LE PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): J'ai le regret de vous faire part qu'à cause d'un deuil survenu dans sa famille, mon collègue, le très hon. M. Graham, ne pourra assister aux délibérations. Dois-je ouvrir la séance?

Quelques hon. SÉNATEURS: Adopté.

M. C. W. FAIRWEATHER (l'interrogatoire se continue).

M. Biggar:

D. Monsieur Fairweather, le Comité a désiré que vous assistiez à la séance de ce matin advenant le cas où certains membres voudraient vous poser d'autres questions.—R. A la dernière réunion on m'a demandé de fournir certains renseignements au Comité. J'ai par devers moi quelques documents qui les contiennent et je suppose que je devrai les produire.

D. Que représentent ces documents?—R. Ils ont trait à certains sujets à propos desquels on m'a demandé de fournir des détails. Ce sont des renseignements détaillés sur diverses prévisions budgétaires, une liste des lignes à abandonner et d'autres données du même genre.

D. Ces documents étaient-ils annexés à vos deux rapports?—R. Ce sont des pièces à l'appui des rapports que j'ai déposés et du témoignage que j'ai donné. Ce sont les pièces nos 42, 44 et 45. Il y a aussi l'état qu'on m'a demandé de produire sur les 1,000 milles de lignes auxquelles je faisais allusion comme faisant double emploi.

D. Cette liste est une pièce supplémentaire?—R. Oui.

D. Ce sera donc la Pièce n° 46.

(La liste des lignes faisant double emploi, qui pourraient être abandonnées et auxquelles faisait allusion M. Fairweather le 11 mai 1938, est déposée et marquée Pièce n° 46.)

LE TÉMOIN: A la fin de la dernière séance, le sénateur Dandurand m'a demandé de me prononcer sur la question de savoir si la coercition était nécessaire pour en arriver à une conclusion en ce qui regarde les désaffectations de lignes de chemin de fer faisant double emploi. Etait-ce là votre question, monsieur le sénateur?

L'hon. M. DANDURAND: Il me semble que ma question portait sur les 1,800 milles...

LE TÉMOIN: Vous avez parlé de 2,098 milles.

L'hon. M. Dandurand:

D. Oui. Vous avez fait allusion à ces 2,098 milles comme si quelques-unes de ces lignes avaient été rejetées de consentement mutuel et si d'autres étaient encore à l'étude. Pour quelques-unes on en est arrivé à une conclusion satisfaisante. Je voulais savoir si, à votre avis, la coercition était nécessaire pour disposer de ces 2,098 milles?—R. Oui, monsieur. Vous comprendrez que ces 2,098 milles ne comprennent pas seulement les lignes parallèles et faisant double emploi; mais qu'ils englobent aussi quelques lignes exclusives à chaque compagnie, là où il n'est pas question de dualité. Au sujet de cette catégorie de voies ferrées le National-Canadien a fait tout ce qu'il était en son pouvoir de faire. Nous avons étudié chacune de ces lignes et nous nous sommes adressés à la Commission des chemins de fer pour obtenir la permission de désaffecter nos voies là où nous croyions pouvoir le faire. Bien entendu, j'ignore quelles démarches a pu accomplir le Pacifique-Canadien au sujet de lignes de cette catégorie.

D. Naturellement, il ne serait pas question de coercition en de tels cas?—R. Certainement non, monsieur. Par conséquent, j'ai pensé que la substance de votre question portait sur cette partie des 2,098 milles qui constitue ce que nous appelons des lignes qui, de par leur exploitation, font double emploi; c'est-à-dire des lignes qui sont parallèles à d'autres ou qui sont la cause d'une concurrence locale, et que vous désiriez une réponse à leur sujet. Voici ma réponse. Si le temps n'est pas un facteur de première importance on pourrait, à mon avis, parvenir ultérieurement à une entente au sujet de la plupart des lignes à désaffecter, quoique le Pacifique-Canadien n'ait pas encore consenti à abandonner un seul mille de ses lignes principales qui sont parallèles à celles du National-Canadien. Si on désire obtenir le plus expéditivement possible, la désaffectation des lignes, je suis d'avis qu'il serait avantageux d'avoir recours à la coercition dans une certaine mesure.

Autre chose. Le sénateur Calder m'a demandé mon opinion sur la loi actuelle en ce qui regarde la Commission des chemins de fer et il m'a demandé de dire si la loi devrait être modifiée et en quel sens. Voici ma réponse: je présume que le sénateur Calder a en vue les demandes de désaffectation de certaines voies ferrées que la Commission des chemins de fer a rejetées. Si je comprends bien, la loi se base sur une interprétation large de la commodité et des besoins du public. A plusieurs points de vue, la désaffectation de certaines voies ferrées est cause d'une telle restriction des possibilités économiques du territoire desservi que j'hésiterais à proposer telle ou telle disposition précise interprétant la commodité et les besoins du public. A l'époque de la commission royale, sir Henry Thornton, le président des Chemins de fer Nationaux, offrit certaines propositions au secrétaire de la Commission, étant d'avis que si elles étaient adoptées, elles contribueraient pour beaucoup à la validité de la cause des chemins de fer quant aux lignes à désaffecter. J'ai par devers moi la lettre de sir Henry Thornton et je puis en donner connaissance au Comité s'il le désire.

Quelques hon. SÉNATEURS: Oui.

Le TÉMOIN: C'est une lettre datée de Montréal, le 16 février 1932. Voici:

Cher monsieur MOXON,

Le problème de la désaffectation de certaines lignes déficitaires est des plus difficile à résoudre. L'expérience qu'a acquise l'administration actuelle du National-Canadien au cours de la fusion des diverses propriétés indique qu'en l'absence de barèmes précis par lesquels on peut juger d'une désaffectation projetée, il est extrêmement difficile d'obtenir l'autorisation nécessaire. A mon sens, un grand pas vers le progrès serait accompli si la Commission jugeait bon d'établir les principes qui devraient régir les abandons de voies ferrées. Ces principes pourraient être posés dans le genre de ceux qui suivent:

[M. S. W. Fairweather.]

Désaffectation de lignes déficitaires:

Par ligne déficitaire on entend celle qui, après déduction faite de la part des recettes qui revient au réseau, rapporte tout juste de quoi couvrir les déboursés d'exploitation et les frais d'entretien, sans rien laisser pour les charges fixes ou les frais généraux. Nonobstant les obligations contractées antérieurement, le chemin possédant ou exploitant des voies ferrées déficitaires devrait obtenir la permission de les abandonner quand:

(*a*) Il existe des routes propres à la circulation automobile desservant le même territoire et quand ces routes peuvent être tenues ouvertes en toute saison et en tout temps.

(*b*) Le transport effectué par le chemin de fer peut, raisonnablement, être confié aux véhicules automobiles.

(*c*) En général, le territoire a atteint son maximum normal de développement et que le transport par rail n'est plus indispensable au développement ultérieur.

Désaffectation de lignes parallèles ou faisant double emploi:

Les lignes parallèles ou les lignes faisant double emploi peuvent être définies comme celles qui débutent et se terminent à certains points communs. Les lignes peuvent être situées à proximité l'une de l'autre ou s'écarter sur le parcours entre les deux points communs. Une des deux lignes, ou partie de l'une ou de l'autre ou des deux devrait être abandonnée quand:

(*a*) Le volume du transport sur les deux lignes, en temps normal, est insuffisant par une forte marge à congestionner l'une d'elles, c'est-à-dire quand une ligne peut non seulement suffire à faire circuler le trafic des deux, mais quand elle peut aussi faire circuler toute augmentation prévue pour un laps de temps considérable quant au territoire desservi.

(*b*) Les routes reliant les gares de la ligne dont l'abandon est projeté aux gares de celle qui doit rester en exploitation, sont aussi carrossables que les routes conduisant aux gares de la ligne à désaffecter.

(*c*) Les distances supplémentaires à parcourir pour atteindre les gares de la ligne qui doit rester en exploitation, en comparaison avec celles à parcourir pour atteindre les gares de la ligne à désaffecter, ne sont pas excessives, eu égard au volume du transfert à effectuer.

(*d*) Sur le parcours de la ligne dont l'abandon est projeté, il n'existe aucune industrie d'importance qui, à cause de ses expéditions par wagon, ou tout autre transport, serait mise en un tel état d'infériorité en se servant de la ligne maintenue en exploitation, qu'elle se verrait forcée de suspendre ses activités.

(*e*) Le parcours, les pentes et l'alignement de la voie ferrée à maintenir en exploitation se comparent raisonnablement à ceux de la voie ferrée à désaffecter.

Je suis d'avis que les chemins de fer seraient en meilleure posture pour demander l'autorisation d'abandonner certaines lignes si la Commission approuvait de tels principes.

Votre tout dévoué,

Le président,
(Signé) H. W. THORNTON

M. ARTHUR MOXON, K.C.,
Secrétaire de la Commission royale sur les
chemins de fer et les transports,
Ottawa, Ont.

Le très hon. M. Meighen:

D. Monsieur Fairweather, si la Loi des chemins de fer reconnaissait ces principes comme étant ceux que la commission doit suivre, le travail de cette dernière ne serait-il pas plus effectif?—R. Sir Henry Thornton en était convaincu. Cela ne fait pas l'ombre d'un doute.

D. Etes-vous de son avis?—R. A un certain point de vue seulement, monsieur, et je ne puis dire, non plus, que je désavoue cette opinion. Je crois qu'il serait désirable de poser de tels principes, mais je ne puis m'empêcher de croire que si nous devions nous guider sur ces principes seuls, peut-être arriverait-il que nous abandonnions certaines lignes et que nous le regrettions ensuite. Je puis parler en connaissance de cause parce que, bien avant aujourd'hui, nous avons soumis certaines lignes de chemin de fer à nos investigations et dit au sujet de certaines en particulier: "Nous en sommes fatigués. Nous avons supporté, au sujet de cette voie ferrée, toutes les pertes que nous devions subir. S'il y a quelque chose dans ce territoire, ce doit être développé maintenant". Puis, lorsque nous étions sur le point de désaffecter la voie ferrée, la situation changeait et la ligne que nous croyions n'être d'aucun avantage pour nous offrait tout à coup des perspectives. C'est la seule réserve que je ferais, monsieur.

L'hon. M. Calder:

D. Ce doit être exceptionnel.

Le très hon. M. Meighen:

D. Non, car sir Henry Thornton a prévu le cas dans sa lettre. Il a dit que si le district dont il peut être question avait déjà atteint son développement naturel, autant que certaines indications et la connaissance de la situation gouvernent la décision à prendre, alors, subordonnément aux principes énoncés, la ligne peut être abandonnée. Pourquoi ne le fait-on pas? Si vous attendez, disons, que les étoiles tombent du ciel, si vous comptez sur l'imprévu, vous n'abandonnerez jamais rien?—R. Ce doit toujours être une affaire de jugement, je suis de votre avis. Mais, excepté dans le cas où, pour une longue suite d'années, une ligne de chemin de fer n'a fait aucun progrès, et où il y a absence de besoin réel de l'exploitation d'une voie ferrée, je me garderais d'être trop catégorique sur ce point, monsieur. C'est tout.

D. Rappelez-vous que les entreprises de chemin de fer sont en décroissance depuis quelques années et qu'elles continueront encore à décroître par rapport au commerce du pays, vu que les autres modes de transport se perfectionnent sans cesse et qu'alors, il est plus que probable que nous irons trop lentement plutôt que trop vite quant à ces désaffectations.—R. Je désirais simplement faire bien comprendre que si la loi reconnaissait de tels principes, les abandons de lignes deviendraient plus faciles. La réserve que j'ai faite n'était que d'ordre général et c'est qu'on devrait tenir compte par dessus tout des perspectives possibles.

L'hon. M. Dandurand:

D. Mais ces conjectures au sujet du développement ultérieur viendraient nécessairement devant la commission?—R. Certainement, monsieur.

L'hon. M. Haig:

D. A part les développements miniers ou quoi que ce soit qui pourrait sembler un développement, ce que la commission ne pourrait prévoir, à l'époque? —R. Je ne voudrais pas être trop catégorique là-dessus, monsieur, parce que j'ai en vue un cas-type. Par exemple, prenons le cas d'une industrie qui n'est pas située à proximité de l'océan et qui se sert de varech comme matière première et qui voudrait s'établir dans un territoire donné. En n'étant pas au

courant de la question, ce serait presque une absurdité de dire qu'une industrie établie en un certain endroit doit aller chercher ses matières premières sur le rivage de la mer, recueillir le varech, le convertir en engrais chimique et distribuer le produit par rail. Je ne veux pas me prononcer trop catégoriquement sur les perspectives de développement industriel qu'offre un endroit ou un autre du pays, car je ne crois pas qu'il soit possible d'affirmer en toute certitude que les chances de progrès n'existent pas. D'un autre côté, je ne veux pas dire qu'on ne devrait pas réaliser les économies nécessaires. Je veux simplement exprimer l'avis qu'il ne faudrait pas établir une formule trop rigide pour juger de la question, voilà tout.

L'hon. M. Calder:

D. Monsieur Fairweather, si je comprends bien la situation actuelle, la loi stipule en termes de portée générale et, je le suppose, très brefs, que la commission tiendra compte de la commodité et des besoins du public?—R. Oui, monsieur.

D. Supposons maintenant que les principes posés dans cette lettre soient adoptés pour régir les désaffectations, avec pouvoir de les modifier, moyennant ratification par décret du Conseil, afin de faire face aux circonstances exceptionnelles,—je ne vous donne là qu'une idée approximative de ce que j'ai en vue. A l'heure actuelle, la commission n'est tenue que de prendre en considération la commodité et les besoins du public et elle peut interpréter ces termes selon son bon plaisir. Personnellement, je suis d'avis que si la loi était modifiée de façon à exprimer les intentions du Parlement au sujet de ce qui doit entrer en ligne de compte quant aux désaffectations, ne croyez-vous pas qu'on obtiendrait des résultats plus expéditifs?—R. Oui monsieur. Vous et le sénateur Meighen avez réellement exprimé ce que je voulais dire mieux que je ne l'ai fait moi-même. Je crois que ce serait souhaitable.

D. Et si quelques principes étaient posés pour la gouverne de la Commission, principes qu'elle aurait le pouvoir de modifier de temps à autre quand le besoin s'en ferait sentir ou dès qu'elle aurait obtenu une meilleure compréhension de la situation et si ces modifications étaient approuvées par le Gouverneur en conseil, ne croyez-vous pas qu'un tel état de choses serait désirable?—R. Oui, monsieur. Je vois où vous voulez en venir et je suis de votre avis.

Le très hon. M. Meighen:

D. Monsieur Fairweather, dans un autre ordre d'idées, je désirerais quelques renseignements. Je voudrais savoir si, oui ou non, le National-Canadien a trop d'employés. J'ai reçu plusieurs lettres à ce sujet qui insistent fortement sur ce point en prétendant que son personnel est trop nombreux. Je sais qu'il est difficile d'établir une base de comparaison pour la bonne raison que certaines parties du réseau, et non des moindres, ont été construites dans l'intérêt du public plutôt que pour atteindre l'objectif de réaliser des bénéfices. Mais en prenant une base qui serait plus à votre avantage qu'autrement, le parcours total par exemple, pourriez-vous donner au Comité le nombre moyen d'employés par mille de tout votre réseau?—R. Oui, monsieur.

D. Avez-vous ce renseignement par devers vous?—R. Je n'en suis pas sûr.

L'hon. M. Dandurand:

D. Avez-vous indiqué un point de comparaison?

Le très hon. M. Meighen:

D. Je ne pense pas que le témoin pourrait me renseigner sur l'autre réseau. Je me propose de demander le même renseignement à l'autre chemin de fer.—R. Bien entendu, monsieur, vous touchez ici à la question des points de comparaison.

D. Je prends une base qui est tout en votre faveur. C'est votre réseau qui possède le plus de voies ferrées?—R. Oui.

D. Ayant un plus grand nombre de milles de voies ferrées sur lesquelles vous répartissez les unités de transport, votre moyenne d'employés par mille devrait donc être inférieure à celle de l'autre réseau, n'est-ce pas?—R. Permettez-moi de vous dire ceci, monsieur. Je me suis efforcé de comparer les réalisations du National-Canadien avec ceux d'autres réseaux, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, afin de découvrir des indices montrant que notre chemin de fer est en meilleure ou pire situation que d'autres. Je compte parmi mes fonctions celle de conseiller les administrateurs sur cette question en particulier. Je dois faire remarquer au Comité qu'il n'existe pas, pour un analyste, de problème plus ardu à résoudre que cette comparaison entre deux chemins de fer, alors qu'il ne connaît les détails que d'un seul et, en particulier, quand il n'est pas sûr si les questions dont il doit s'occuper sont basées sur des points de comparaison précis. C'est excessivement compliqué...

L'hon. M. Parent:

D. N'est-ce pas un fait, monsieur Fairweather, qu'en bien des cas les associations ouvrières vous imposent leur volonté, en ce qui concerne l'emploi de la main-d'œuvre?—R. Ce fait est commun à tous les chemins de fer.

D. Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien sont donc à peu près à égalité, à ce point de vue?—R. Il y a bien des aspects, monsieur. J'allais dire que c'est une question pleine d'embûches. J'ai fait de mon mieux pendant un certain nombre d'années et, donnant mon opinion pour ce qu'elle vaut, je me dirai parfaitement convaincu que le personnel du National-Canadien n'est pas trop nombreux, compte tenu des problèmes qu'il nous faut résoudre, et que l'exploitation du réseau peut se comparer à celle des autres chemins de fer.

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous ne pourriez pas nous indiquer le nombre d'employés par mille?—R. Si, monsieur, je puis vous dire le nombre de nos employés par mille de voie ferrée, et je puis vous dire le nombre des employés par mille, dans la signification de ce terme. Mais derrière l'expression "employés par mille", il y a une longue histoire, par exemple au sujet de la répartition entre... Comment compterez-vous vos employés? Allez-vous compter les employés de bureau aussi bien que ceux de l'exploitation? Allez-vous compter les employés occupés à des travaux auxiliaires, ou bornerez-vous votre réponse aux seuls employés du chemin de fer? Je puis donner nos chiffres et nos définitions. Nos définitions sont celles de l'*Interstate Commerce Commission.*

D. Je laisserais sûrement de côté les employés de bureau. Donnez-nous le nombre des employés occupés à l'exploitation des chemins de fer.—R. Je ne veux pas m'étendre en de longues explications, monsieur, mais disons que nous construisons un pont. Le coût du pont est porté en partie au poste exploitation, en partie au poste capital. Vous avez peut-être 250 hommes travaillant à ce pont. Vous faites évidemment vos calculs sur la base du nombre d'heures-homme.

D. Il faudrait adopter la même méthode pour les deux réseaux. Cela ne devrait pas présenter de difficulté.—R. Malheureusement, je ne crois pas que ce soit aussi simple que cela, mais je puis vous donner nos chiffres.

D. Et la base de calcul employée pour les obtenir?—R. Et la base sur laquelle ils ont été calculés.

D. J'aimerais l'avoir.—R. Avec votre permission, monsieur, je voudrais déposer cet état au dossier, parce que je voudrais être absolument sûr que c'est fait comme il faut.

L'hon. M. Parent:

D. Et vous ne poserez pas comme condition que les autres chemins de fer en fassent autant?—R. Vous le pouvez.

[M. S. W. Fairweather.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Je poserai cette condition.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Il n'est peut-être pas nécessaire d'aller si loin, mais je sais que certaines personnes aimeraient avoir des éclaircissements sur la question des salaires. Le taux est le même sur les deux réseaux?—R. Oui, monsieur.

D. Il n'y a pas de doute là-dessus?—R. Il n'y a pas de doute pour le salaire horaire,—attendez un instant. Même là, il faut un peu de prudence. D'une manière générale, les accords relatifs aux salaires conclus avec les associations ouvrières sont les mêmes sur les deux réseaux, avec de petites exceptions, mais il y a naturellement un corps nombreux de main-d'œuvre qui n'est pas compris dans ces accords sur les salaires. De sorte qu'il y a lieu de faire une réserve, là aussi.

D. Seriez-vous prêt à donner votre opinion sur cette dernière partie de la main-d'œuvre, qui n'est pas comprise dans les accords sur les salaires?—R. Oui, monsieur. A mon avis, en ce qui concerne l'ensemble des employés de bureau, qui ne sont pas compris dans les accords sur les salaires, les taux de salaires et les conditions d'emploi sont très analogues. En ce qui concerne les fonctionnaires de surveillance, dans la mesure où les dossiers dont je dispose permettent d'en juger, le taux du National-Canadien est inférieur, en moyenne, à celui du Pacifique-Canadien.

Le très hon. M. Meighen:

D. Et dans quel rapport sont les nombres de ces fonctionnaires de surveillance?—R. Autant que je puis le dire, ils sont, en gros, proportionnels au parcours du chemin de fer.

D. Le trafic est proportionnel au parcours?—R. Le trafic est proportionnel au parcours, malheureusement, et vous arrivez à cette situation que le National-Canadien est extrêmement désireux d'avoir du trafic, et peut le transporter à un taux de frais véritablement très faible. Toute augmentation de la prospérité générale du Canada, toute augmentation du courant général des affaires de chemins de fer, entraînerait des progrès remarquables des recettes brutes et des recettes nettes du réseau du National-Canadien,—des progrès très remarquables.

D. A moins que vous ne continuez d'augmenter les dépenses.—R. C'est là le point.

D. Puisque vous augmentez vos dépenses quand les affaires diminuent, que ferez-vous si les affaires augmentent?—R. Je suppose que vous parlez des trois premiers mois de cette année?...

D. Oui.—R. L'explication est très logique. C'était de bonne politique que d'augmenter nos dépenses pendant les trois premières années, sauf pour la partie de ces dépenses due aux augmentations de salaires. Qu'on les mesure comme on voudra au point de vue affaires, c'était de bonne politique de laisser augmenter nos dépenses comme elles ont fait, et je vais vous dire très simplement pourquoi. Nous,—chemins de fer du National-Canadien,—vîmes le trafic commencer à diminuer l'automne dernier. Nous vîmes aussi les salaires augmenter, avec une échelle rendant graduellement aux hommes leur plein salaire. Nous vîmes le prix des matériaux augmenter. Si nous avions eu une courte vue de la situation, et si nous avions voulu réduire rapidement nos dépenses, nous aurions pu le faire, en particulier à l'égard du personnel de nos ateliers,—nous aurions pu fermer les ateliers. Mais en considérant la situation à un point de vue d'affaires, on s'en fait un tableau différent, car nous avions des locomotives et des wagons à réparer. Nous savions que nous n'avions pas un besoin immédiat de ces wagons et de ces locomotives. Nous n'aurions pu justifier leur réparation par un besoin actuel. Mais il fallait finir par les réparer. Et nous sentions qu'il se produirait un relèvement des affaires équilibrant la diminution du moment; et si nous avions diminué les réparations de matériel, voici ce qui se serait produit: nous n'aurions

pas eu de matériel suffisant lors du retour des affaires. Il y a encore plus important, et qui se traduit directement en argent: si nous avions retardé la réparation de ce matériel, la réparation nous aurait coûté plus cher au moment où il aurait bien fallu la faire, tant au point de vue des matériaux qu'au point de vue des taux de salaires. C'était donc une excellente politique, que d'employer la main-d'œuvre au taux le plus bas, pendant les mois d'hiver, d'éviter l'augmentation de prix des matériaux, et de tenir les wagons et les locomotives en état de servir; car l'économie réalisée sur le prix des matériaux et le taux des salaires était très supérieure à l'intérêt de l'argent engagé dans ces réparations. C'est donc une excellente tactique d'affaires. Il y avait encore les raisons que nous appellerons humanitaires...

D. Avant de passer aux raisons humanitaires, nous devons conclure que l'autre réseau n'a pas eu un aussi bon jugement que vous?—R. Monsieur, il ne conviendrait pas que je parle d'autre chose que du réseau National. Je dis simplement que nous avions des wagons, et que nous savions que, pour les réparer plus tard, il faudrait payer des salaires plus élevés et, en toute probabilité des prix des matériaux plus élevés. De sorte que nous avons intentionnellement accepté de montrer une comptabilité défavorable pour les trois premiers mois de 1938, sachant qu'en agissant ainsi nous suivions une politique de bonne administration.

D. Cela ne dépendrait-il pas du temps qu'il faudrait attendre pour utiliser ce matériel amélioré?—R. Oui, monsieur, dans une certaine mesure. Et l'on en a tenu compte. Même si les affaires continuaient à être peu actives, tout ce qui nous arriverait serait de faire en été ce que nous aurions pu faire l'automne précédent, et tout ce que nous aurions compromis serait l'intérêt de l'argent dépensé, peut-être un million et demi de dollars, à tenir les ateliers ouverts et actifs pendant l'hiver. Parce qu'il ne peut y avoir de sérieuse justification économique pour le maintien d'un matériel dans le seul but de fournir du travail. On doit entretenir un matériel pour l'employer, et si l'occasion de l'employer ne se produit pas, alors il faut réduire la production des ateliers. Mais je soutiens, monsieur, que les mesures administratives prises, dans ce cas particulier, par le réseau du National-Canadien ont été parfaitement sages. Je répète qu'elles indiquent un jugement pratique, bien qu'en prenant ces mesures nous ayons su très nettement qu'elles se réfléteraient d'une manière défectueuse dans notre comptabilité des trois premiers mois de 1938. Mais nous savions, par la situation des taux de salaires et des prix du matériel, que nous ne pouvions perdre. Nous avons des chances d'y gagner, car, si les affaires reprenaient dans les six derniers mois de 1938, nous serions en bonne posture pour en profiter, ayant de nombreux wagons et locomotives de premier ordre pour effectuer les transports. Tandis qu'en réduisant, nous aurions pu nous trouver à court de matériel, et être obligés d'en louer aux chemins de fer des Etats-Unis; et s'il n'y en avait pas eu de disponible, nous eussions été fort embarrassés.

L'hon M. Ballantyne:

D. M. Fairweather peut-il dire au Comité de combien le coût des matériaux a monté depuis que le National-Canadien a décidé de faire ces réparations, par rapport au niveau de cette époque?—R. Je ne pourrais pas le dire sur-le-champ, monsieur.

L'hon. M. Parent:

D. Les salaires ont été augmentés dans une province; les prix ont dû y monter.—R. Je sais que, dans notre budget de 1938, nous avons prévu une augmentation de 8 p. 100 des prix des matériaux par rapport à 1937.

L'hon. M. Gordon:

D. Dans les prix des matériaux?—R. C'est-à-dire que le prix moyen des matériaux chiffrés en 1938 serait de 8 p. 100 plus élevé qu'en 1937.

D. Maintenant, ce doit être moins.—R. Cette tendance ne s'est pas manifestée.

D. La tendance est à la baisse.—R. Cette tendance ne s'est pas encore montrée. Puis, il faut encore se rappeler ceci, que les prix impliqués par nos dépenses sont en réalité,—il y a un intervalle dû au fait que nous n'utilisons pas du matériel le jour où nous l'achetons. Nous le prenons en stock, et le portons au débit.

Le très hon. M. Meighen:

D. Mais en fait, le niveau des prix des marchandises et des matériaux est plus bas aujourd'hui qu'en 1937. Le prix de tous les métaux a baissé.—R. La situation à cet égard est simplement celle-ci: quant à la main-d'œuvre, il n'est pas douteux que l'accord sur les salaires a provoqué des augmentations, et des augmentations qu'il fallait payer. Elles partirent du printemps, et pour tous les travaux antérieurs nous avions nettement l'avantage de salaires moins élevés. En ce qui concerne le prix des matériaux, nous avions aussi l'avantage, d'après mes renseignements.

L'hon. M. Sinclair:

D. A la page 68 du compte rendu, notre avocat a déposé la Pièce nº 21. Le tableau attaché à cette pièce, et qui se rapporte au grain et aux produits du grain chargés dans les provinces des Prairies, donne le tonnage de 1923 à 1937. La moyenne des cinq années antérieures à 1928 était d'environ 14,000,000 de tonnes. Elle est tombée en 1937 à 6,000,000 de tonnes. Je crois que pour les produits dont il s'agit dans ce tableau, il n'y a pas grande concurrence par la route. C'est strictement du commerce pour les chemins de fer, je crois. Je voudrais demander à M. Fairweather quel serait, sur les recettes éventuelles de sa compagnie, le résultat d'un retour à la production normale dans ces provinces. Je voudrais qu'il passe en revue devant nous les perspectives d'avenir.—R. Mon destin est décidément de faire des évaluations.

D. Des évaluations intelligentes.—R. Nous les appellerons des évaluations intelligentes. Mais une partie de mes fonctions consiste à faire des études semblables à celle que cette question comporte. J'ai étudié cette question particulière. Cette étude a été conduite pour faire ressortir l'effet direct et indirect sur le National-Canadien de ce qu'on pourrait appeler une récolte d'une bonne moyenne et une excellente récolte, par comparaison avec la mauvaise récolte que nous avons eue en 1937. En faisant ces évaluations, il faut traiter par millions, car on ne peut aborder les problèmes de transport sans entrer dans des chiffres énormes. Je pris comme minimum la récolte de l'année dernière, 165,000,000 de boisseaux, et je la comparai avec une récolte de 400,000,000 de boisseaux. J'estime que, dans le transport du grain et de ses produits, la différence en un an,—c'est-à-dire selon la récolte, la différence 165,000,000 et 400,000,000,—représente pour le réseau du National-Canadien $17,000,000 de recette brute.

L'hon. M. Calder:

D. C'est pour le transport du grain seulement?—R. Le grain seulement. Mais ce n'est pas tout. Si vous supposez que 400,000,000 de boisseaux sont récoltés dans l'Ouest canadien et mis sur le marché, la richesse produite par cette récolte imprégnera toute l'économie du pays, et les chemins de fer en bénéficieront, car tout le monde voyagera quelque peu et expédiera des marchandises, car on achètera, on vendra et on produira davantage. Et il est intéressant de noter que cet effet indirect de la distribution de la richesse est plus important que l'effet direct représenté par le transport du grain. Il monte, d'après mes chiffres,—j'essaie de donner une idée, je ne dis pas de la réalité, mais des perspectives,—

il monte, à mon avis, à quelque $20,000,000 de revenus bruts supplémentaires, de sorte que les deux effets combinés produiraient un supplément de recettes brutes de $37,000,000.

Naturellement, le tableau n'est pas complet, parce qu'il faut considérer le coût, et sur le transport du grain nous avons réduit le tarif le plus possible, dans l'intérêt de l'économie nationale, afin de laisser autant d'argent que possible entre les mains des fermiers. Il en résulte que, sur les $17,000,000 de revenu supplémentaire direct, après avoir déduit les débours qui les accompagneraient, j'estime qu'il resterait environ $1,500,000. Mais les autres $20,000,000 proviennent de transports où le taux laisse beaucoup plus de bénéfice; et sur ce commerce nous garderions, à mon avis, plus de $10,000,000. Ainsi, pour résumer, nous aurions une augmentation de recettes brutes d'environ $37,000,000, et une augmentation de recettes nettes d'environ $12,000,000. Cela sur la base d'une récolte moyenne. Si vous en venez à une récolte excellente, — mettons de 560,000,000 boisseaux, — les chiffres montreront une augmentation totale d'environ $62,000,000 dans les recettes brutes et de $20,000,000 dans les recettes nettes, et cela nous ramène à ce que j'ai déjà dit de ce qui arriverait au National-Canadien si les affaires revenaient réellement à ce qu'elles étaient autrefois.

L'hon. M. Sinclair:

D. Les taux que vous faites payer pour le transport du blé ne sont pas inférieurs aux taux permis par la Commission des chemins de fer?—R. Non, mais ce sont les taux les plus bas du monde pour le transport de produits agricoles, et je crois ne pas me tromper en disant qu'ils sont à peu près la moitié des taux en vigueur aux Etats-Unis, sur des territoires analogues et pour les mêmes distances. Je ne m'en plains pas. Je crois que ce peut être un sage arrangement.

D. Dans une certaine mesure, c'est un taux de concurrence?—R. Non, monsieur, pas dans ce sens, parce qu'il y a aussi du transport par eau. Les taux dont je parle sont du chemin de fer à la voie d'eau. Par exemple, il y a le taux jusqu'à Chicago, aux Etats-Unis, ou à la Nouvelle-Orléans, ou à Galveston, ou à Portland, et au Canada le taux jusqu'à Vancouver, à la tête des lacs ou au terminus de la baie d'Hudson.

L'hon. M. Murdock:

D. Monsieur Fairweather, puis-je vous poser une question? Vous avez traité, d'une manière assez concluante, de la diminution de recettes et de l'augmentation de dépenses des trois premiers mois de cette année. Puis-je lire une courte note, et poser ensuite ma question? Voici l'article paru dans le journal d'hier:

Diminution des recettes brutes des chemins de fer, en avril, aux Etats-Unis

Washington, 13 mai. — Les rapports préliminaires reçus de 89 chemins de fer de 1ère classe montrent que ces voituriers ont eu en avril des recettes d'exploitation évaluées à un total de $212,144,437, contre $280,840,733 en avril 1937. Ce résultat, annoncé par l'*American Association of Railroads*, indique une diminution de 24½ p. 100.

Les 89 chemins de fer ont évalué leurs revenus de fret du mois d'avril à $169,780,624, contre $229,635,923 en avril 1937, soit une diminution de $27\frac{8}{10}$ p. 100. Les recettes de voyageurs, en avril, n'ont diminué que de $5\frac{3}{10}$ p. 100 par rapport à celles d'avril 1937; elles ont atteint le total de $25,943,513, contre $27,392,043 l'année dernière.

Les 89 chemins de fer ayant fourni un rapport représentent $79\frac{9}{10}$ p. 100 des recettes d'exploitation totales des chemins de fer.

[M. S. W. Fairweather.]

Puis-je maintenant poser la question: quel est le chiffre d'affaires du National-Canadien, en avril, par comparaison avec ces chiffres?—R. Il me faudrait consulter les dossiers pour répondre avec précision. Je ne pourrais pas répondre sur le champ, sénateur.

Le président (L'hon. M. Beaubien):

D. Voulez-vous donner votre réponse?—R. Je ne pourrais pas répondre immédiatement.

L'hon. M. Murdock:

D. Vous avez fourni un état assez intéressant pour à peu près 80 p. 100 des chemins de fer des Etats-Unis en avril. Nous savons bien ce qui s'est passé au Canada pendant les trois premiers mois. Quel fut le sort du National-Canadien, en avril, par comparaison avec ces chiffres?—R. Je ne veux pas donner une réponse sans être absolument sûr de son exactitude, et je ne connais pas les détails précis qui me permettraient de répondre à cette question particulière. Mon impression générale est que la dépression commerciale ne fut pas aussi aiguë au Canada qu'aux Etats-Unis. Je sais qu'il en fut ainsi pour nos correspondants américains. Le commerce y a diminué beaucoup plus que le commerce canadien. Le commerce canadien n'a pas fait une aussi grande chute que le commerce américain, au point de vue des recettes brutes; je crois donc qu'il n'a pas diminué autant qu'aux Etats-Unis. En ce qui concerne nos dépenses, elles subissent naturellement d'une manière très sérieuse notre politique délibérée de maintenir les ateliers en activité, et j'hésiterais à dire exactement où en sont nos recettes nettes par comparaison avec celles des chemins de fer de première classe aux Etats-Unis. Mais je dis que si l'on tient compte de cet élément, je ne crois pas que le National-Canadien fasse mauvaise figure.

L'hon. M. Buchanan:

D. Vous suiviez cette ligne de conduite au sujet des ateliers, en avril. La suivez-vous toujours?—R. Je me souviens que cela doit continuer,—cela continue, mais sur une échelle réduite,—et que M. Hungerford, connaissant la situation et sachant que nous suivions en cela une bonne pratique commerciale, dit aux hommes: "Nous vous assurerons du travail pendant les mois d'hiver, mais, devant la tendance du trafic, nous ne pouvons vous donner d'assurance au delà". Il y a donc une diminution de l'emploi dans les ateliers. Il en fut question, comme vous pouvez vous le rappeler, quand on prit des mesures pour réduire le personnel des ateliers, et qu'on se demanda comment les prendre. La compagnie voulait que le travail fût divisé entre les hommes, et un certain nombre des hommes voulaient priver les jeunes de travail. Mais cela fut arrangé, je crois, jusqu'au 1er juin.

A partir du 1er avril, le personnel des ateliers fut atteint, soit par une diminution des heures de travail, soit par la mise à pied d'ouvriers, et si les affaires ne montrent pas une nette tendance à la hausse, il faudra faire de nouvelles réductions dans les travaux des ateliers, car il serait insensé d'entretenir une quantité excessive de matériel avant d'en éprouver le besoin.

D. Avant d'en finir avec la question du sénateur Sinclair, laissez-moi vous demander autre chose. Vous avez parlé du transport du grain, du regain du pouvoir d'achat et du transport d'autres marchandises?—R. Oui, monsieur.

D. Quel serait l'effet d'une récolte de $400,000,000 sur l'emploi? Avez-vous étudié cela? Il y a un nombre considérable d'employés de chemins de fer en chômage, dont certains peuvent être secourus. La récolte entraînerait-elle un relèvement considérable de l'emploi dans tout le pays?—R. Chaque dollar de richesse créé par cette récolte, comparée à une récolte médiocre, se traduirait nécessairement par l'application d'une main-d'œuvre humaine à satisfaire des besoins humains.

Le très hon. M. Meighen:

D. Dans la proportion de 90 p. 100?—R. Oui, monsieur. J'ai cité le chiffre de $60,000,000 comme résultat d'une excellente récolte pour le National-Canadien. Le résultat pour le peuple canadien se chiffrerait par centaines de millions.

L'hon. M. Hugessen:

D. Je voulais poser une question sur votre témoignage à la dernière séance du Comité, au sujet de l'évaluation du Pacifique-Canadien, donnée à la commission royale, d'un abandon possible de 5,000 milles de chemins de fer. C'était basé sur l'unification, je suppose?—R. Oui, je le crois.

D. Etait-ce accompagné d'une évaluation quelconque de l'économie totale que l'unification pourrait produire? Le Pacifique-Canadien a-t-il soumis à la commission une évaluation quelconque; dans ce cas, je voudrais en connaître les éléments, et savoir pour combien l'abandon figurait dans le total.

L'hon. M. HAIG: N'est-ce pas une question à poser au Pacifique-Canadien?

L'hon. M. HUGESSEN: Je demandais ce que le Pacifique-Canadien a présenté à la commission.

L'hon. M. HAIG: Nous pouvons trouver ce renseignement au compte rendu. Il est à la bibliothèque.

L'hon. M. HUGESSEN: J'allais continuer en demandant à M. Fairweather son avis, à la lumière...

L'hon. M. HAIG: Ne vaudrait-il pas mieux entendre d'abord le Pacifique-Canadien, et poser la question ensuite? Je crois que ce serait plus juste à l'égard de M. Fairweather.

L'hon. M. Hugessen:

D. Je demandais s'ils ont réellement fait une évaluation en 1932, et ce qu'est devenue cette évaluation à la lumière de la situation qui a évolué depuis six ans?—R. Tout le monde sait que le Pacifique-Canadien a présenté un plan à la commission royale, et que ce plan prétendait faire ressortir des économies de $75,000,000 par an.

L'hon. M. Côté:

D. A comparer à $56,000,000, qui était le montant de votre évaluation?—R. Je ne dirais pas que c'était à comparer avec mes chiffres, parce que mon évaluation de $56,000,000 comportait des conditions dont la commission était bien avertie. Je crois que l'évaluation du Pacifique-Canadien fut présentée à la commission comme une chose réalisable. Je n'ai jamais présenté à la commission une évaluation de $56,000,000 comme réalisable. C'est une différence. Mais je dirai que, d'une manière générale, on ne peut pas faire fonds sur une évaluation de $75,000,000 ou d'un chiffre quelconque, promettant des vingtaines de millions d'économies dans l'exploitation des chemins de fer, au Canada. Je l'ai dit à la commission royale au sujet de mon évaluation de $56,000,000, et je le dirai avec plus de force encore au sujet d'une évaluation donnant un plus gros chiffre.

L'hon. M. Calder:

D. Croyez-vous possible l'abandon de 5,000 milles?—R. Mon témoignage de l'autre jour a dû être très clair sur ce point. Je dis que, contrairement à une idée très répandue, la quantité de parcours qui peut être raisonnablement supprimée, comme résultant d'un double emploi dans la construction des chemins de fer, est limitée. En fait, le Canada ne possède pas le nombre énorme de lignes faisant double emploi, en pratique, que l'on dit quelquefois.

[M. S. W. Fairweather.]

L'hon. M. Hugessen:

D. Pouvez-vous répondre à cette question? Savez-vous quelle proportion de l'évaluation totale de $75,000,000 d'économies était représentée par l'abandon proposé de 5,000 milles?—R. J'ai dans l'esprit, en me rappelant le témoignage des représentants du Pacifique-Canadien, qu'ils attribuaient une partie des $75,000,000 aux abandons de lignes. Je n'en suis pas tout à fait sûr, mais je crois qu'ils attribuaient $16,000,000 par an à l'abandon de ces 5,000 milles de chemins de fer, soit quelque chose comme $3,300 par mille. Je puis faire erreur.

L'hon. M. Calder:

D. Sur ce qui a déjà été abandonné, si mon souvenir est exact, vous nous avez indiqué, dans vos évaluations, des économies d'environ $1,000 par mille?—R. Oui, et ce chiffre s'applique avec la même force aux abandons de lignes faisant double emploi et aux lignes qui, sans faire double emploi, sont simplement des lignes de faible trafic. Sur notre programme de 600 milles de lignes, présenté à la Commission des chemins de fer, je crois me rappeler que notre évaluation moyenne d'économie était de l'ordre d'environ $800 par mille, et que, en ce qui concerne les lignes faisant double emploi en pratique, pour lesquelles nous avons conclu un accord avec le Pacifique-Canadien, le chiffre est à peu près le même.

L'hon. M. Parent:

D. Naturellement, il n'y a pas de cas où vous ayez abandonné des lignes qui se soient trouvées, par la suite, avantageuses pour le Pacifique-Canadien. Par exemple, si j'attire l'attention sur le fait que, du pont de Québec jusqu'au dessous du monument de Champlain dans la ville de Québec, le National-Canadien a abandonné une ligne qui est aujourd'hui utilisée par le Pacifique-Canadien, en tirerons-nous la conclusion que le Pacifique-Canadien est mieux dirigé que le National-Canadien?—R. Il y a toute une histoire à ce sujet. A l'époque où le Pacifique-Canadien projetait la construction d'un tunnel, qu'il construisit, reliant ses lignes de Québec à l'anse au Foulon, nous pensions,—et c'était longtemps avant toute loi National-Canadien-Pacifique-Canadien,—qu'il y aurait une économie à faire; que s'il utilisait notre ligne, cela lui éviterait le coût d'un tunnel, tout en nous donnant un petit revenu. Je me rappelle avoir conseillé à sir Henry Thornton d'approcher le Pacifique-Canadien pour lui proposer d'utiliser notre ligne et d'éviter les frais de construction d'un tunnel. Mais apparemment il n'en résulta rien.

L'hon. M. Calder:

D. Si je vous comprends maintenant, vous dites ceci: là où des abandons ont été effectués jusqu'à présent, l'économie moyenne est d'environ $800 par mille?—R. Oui, monsieur.

D. Supposons qu'elle soit évaluée à $1,000 par mille pour l'ensemble des 5,000 en question, nous aurions une économie brute de $5,000,000?—R. Oui, monsieur.

D. Si cette déclaration est exacte, il est temps, ce me semble, que le public la connaisse. Nous avons tous eu dans l'esprit, et je suis sûr que le public a l'idée que d'énormes économies pourraient être effectuées par l'abandon de certaines parties des chemins de fer. Le public a été induit à le croire, et le croit aujourd'hui. Cependant, voici la déclaration qui veut que les chemins de fer aient déjà abandonné tant de centaines de milles,—tant le Pacifique-Canadien que le National-Canadien,—et l'économie nette n'est évaluée qu'aux environs de $800 par mille. Maintenant, on nous déclare délibérément que si la totalité des 5,000 milles était abandonnée comme on l'a projeté, l'économie totale pour les deux réseaux ne serait que de $5,000,000. Pour moi, c'est extraordinaire.

L'hon. M. Horsey:

D. Vous avez indiqué, par endroits, dans votre témoignage, qu'à votre avis un corps indépendant établi avec des pouvoirs statutaires obtiendrait plus sûrement des économies relativement aux lignes faisant double emploi, etc. Voudriez-vous faire connaître au Comité votre idée sur l'unification, avec cet organisme extérieur pour provoquer des économies dans l'intérêt du chemin de fer et du public en général?—R. J'ai personnellement et très sérieusement étudié cette question d'unification, et je vous dirai franchement,—vous me croirez ou non, comme il vous plaira,—que, si je croyais l'unification susceptible de diminuer les difficultés des transports dans ce pays, et que je ne visse pas d'autre moyen d'obtenir ce résultat, je serais partisan de l'unification. Mais mon opinion réfléchie est que des économies saines et raisonnables peuvent se réaliser sans courir les risques que, de l'aveu de tous, l'unification comporte. Je désire que ce soit bien compris.

L'hon. M. Cantley:

D. Quels sont ces risques?—R. Les risques sont très grands. D'abord, il y a le risque de procéder à l'unification dans la pensée de réaliser de grosses économies, et de ne pas les réaliser. Et ce risque est très réel. J'illustrerai ma pensée en évoquant l'exemple d'un autre pays, car j'ai parlé des évaluations au Canada. Notre pays n'est pas le seul où l'unification ait été proposée comme une panacée guérissant tous les maux des transports. Aux Etats-Unis, cette proposition a eu une suite, identifiée avec l'intérêt des détenteurs de titres. Un homme du nom de Prince avait élaboré un plan princier. Ce faible calembour est de moi. Le plan était très détaillé. Il visait à réaliser non pas $75,000,000, mais $750,000,000 d'économies par an aux Etats-Unis. Il fut présenté en détail, et lancé avec vigueur, avec force propagande, destinée à le rendre attrayant. Il fut déposé devant le gouvernement, et celui-ci, par l'organe du coordinateur fédéral M. Eastman, ordonna une étude plus complète du plan de M. Prince. L'étude plus complète réduisit l'économie prévue de $750,000,000 par an à un chiffre d'environ $215,000,000 par an, je crois. On voit combien l'évaluation fut réduite entre les mains de gens connaissant les chemins de fer à fond.

L'hon. M. Hugessen:

D. Qui avait fait le projet?—R. Un homme nommé Prince.

D. Qui en fit l'examen?—R. Le Comité établi sous la juridiction du coordinateur fédéral.

L'hon. M. Buchanan:

D. Un comité composé de techniciens des chemins de fer?—R. Oh! oui, d'hommes représentatifs du monde des chemins de fer, chargés d'étudier la question d'une manière impartiale. Ces hommes travaillaient pour le gouvernement des Etats-Unis, non pas pour des compagnies de chemins de fer. C'était un comité choisi représentant tous les services de chemins de fer, pour mettre à l'épreuve ce plan de $750,000,000. Eh! bien, comme je l'ai dit, le plan fut, à l'épreuve, réduit à $215,000,000.

L'hon. M. Coté:

D. Je ne veux pas vous interrompre, mais il me semble que vous n'avez pas répondu à la question du sénateur Cantley. Vous dites dans votre déclaration que si vous pensiez que l'unification fût le seul moyen de réaliser des économies, vous seriez partisan de l'unification, malgré le risque?—R. Oui.

D. Alors l'unification, d'après cette déclaration que vous avez faite, dépendrait des économies réalisées. Je m'intéresse à la question du sénateur Cantley qui voulait savoir, en admettant que nous allons réaliser des économies, quels sont

les risques de l'unification. Et vous répondez qu'il n'y aura pas d'économies. C'est tourner la question.—R. C'est une partie de ma réponse, la première partie.

L'hon. M. ROBINSON: Certains d'entre nous aimeraient entendre cette réponse.

L'hon. M. CALDER: Il en vient à l'autre partie.

Le TÉMOIN: L'évaluation se trouvait donc en cet état: de $750,000,000, elle avait été réduite à $215,000,000, et naturellement elle restait encore sur le papier. Maintenant, M. Gormley, administrateur adjoint de l'A.A.R.,—l'A.A.R. est une institution composée de chemins de fer des Etats-Unis, qui se trouve en face d'un problème urgent. M. Gormley, dans une allocution publique, parla du plan Prince, pour dire qu'à son avis on ne pouvait réaliser, dans l'état actuel des choses, que $125,000,000 d'économies. Tout ce que je vous demande de faire est d'examiner ces chiffres. Prenez les $750,000,000,—prenez ces chiffres en songeant à la proportion entre le Canada et les Etats-Unis. Les $750,000,000 peuvent se comparer, en gros,—c'est à peu près dix fois l'évaluation qui fut présentée devant la commission royale. Et cela peut aussi se comparer, en gros, avec mon évaluation de $50,000,000 à $56,000,000, qui comporte la suppression, impitoyable, de tout superflu. L'évaluation suivante, $215,000,000, se compare à celle d'environ $24,000,000 qui j'ai faite devant la commission royale, les évaluations de $35,000,000 et de $24,000,000 étant de ces choses dont un technicien des chemins de fer dirait: "Nous pouvons véritablement les réaliser".

L'hon. M. Buchanan:

D. Mais vous ne croyez pas que l'économie de $24,000,000 soit possible maintenant?—R. J'en viens là. Dans la situation actuelle, et en tenant compte du manque de capitaux pour réaliser ces projets, si vous prenez l'évaluation de $125,000,000 de M. Gormley, vous avez un chiffre à peu près comparable à mon évaluation de $10,000,000. Je voudrais vous montrer que la situation est vraiment urgente, spécialement au sujet de votre dernière question. Parlant des choses qui peuvent être faites dans les conditions actuelles, l'A.A.R., dans son programme de chemins de fer...

L'hon. M. Calder:

D. Que signifie A.A. R.?—R. *Association of American Railways.* Elle dit ceci: "Nombre de ces propositions se sont, après enquête, révélées impraticables, parce qu'elles exigeaient d'impossibles dépenses de capitaux et le sacrifice de droits de propriété." Je mentionne cela simplement pour montrer un élément attaché à toute évaluation d'économie sur une grande échelle. Maintenant, en ce qui concerne les risques impliqués...

Le très hon. M. Meighen:

D. Avant de quitter ce sujet, n'avez-vous pas négligé ce facteur très important qui veut que notre parcours de chemins de fer au Canada soit actuellement, je ne sais pas combien de fois, mais un certain nombre de fois plus grand, par tête d'habitant, que celui des Etats-Unis?—R. C'est environ le double, monsieur.

D. Cela semblerait indiquer que les possibilités d'économies seraient beaucoup plus grandes au Canada.—R. D'un autre côté, notre transport par tête, le nombre de milles-tonne par tête, est le même que celui des Etats-Unis. Il est curieux qu'il en soit ainsi.

D. Le nombre de milles-tonne par tête, oui. Notre trafic peut se comparer au leur, mais notre parcours est plus grand?—R. Notre trafic est plus faible que le leur, au point de vue géographique, c'est-à-dire par mille de ligne. Mais par tête, par rapport à la production de richesse du peuple du Canada, nous utilisons les chemins de fer autant que les Américains. Et loin de faciliter les économies dans notre pays, cela les rend plus difficiles, parce que la production de richesse

est répartie sur ces lignes de faible trafic dans tout le pays. Et si vous vous mettez à les supprimer, vous troublerez gravement la production de richesse du pays. De sorte que pe ne puis admettre que les possibilités d'économies sont plus grandes ici qu'aux Etats-Unis. De plus, il faut considérer qu'aux Etats-Unis un certain nombre de lignes,—j'ai oublié combien,—n'ont pas été fusionnées; tandis qu'ici nous avons appliqué le principe de la fusion jusqu'à sa conclusion logique. Si vous voulez conserver quelque concurrence, nous avons appliqué le principe de la fusion jusqu'à la conclusion logique de ne plus avoir que deux réseaux concurrents, et, ce faisant, une grande partie des économies ou occasions d'économies éventuelles a déjà été traitée. Cela doit paraître assez évident. De sorte que je ne puis admettre que les possibilités d'économies, dans le domaine des chemins de fer, sont relativement plus grandes au Canada qu'aux Etats-Unis. Je crois au contraire qu'en fin de compte elles sont plus faibles.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Vous n'hésitez pas à dire qu'en proportion de la production le parcours au Canada n'est pas supérieur à celui des Etats-Unis?—R. J'ai dit que l'usage que nous faisons des chemins de fer, par tête d'habitant, est le même au Canada qu'aux Etats-Unis. C'est-à-dire que nous utilisons, par tête, le même nombre de milles-tonne que le citoyen ordinaire des Etats-Unis. Et c'est un fait très remarquable, car le Canada et les Etats-Unis sont tous deux très au-dessus des autres pays du monde à cet égard. Aucun autre pays du monde ne peut se comparer à ces deux pays, au point de vue de l'usage qu'on y fait des chemins de fer.

L'hon. M. Cantley:

D. Monsieur Fairweather, je ne crois pas que vous ayez encore répondu à ma question. Quel est le risque?—R. Les risques sont nombreux. J'ai parlé de l'un d'entre eux, à savoir, le risque de vous trouver en face d'une augmentation de dépenses, au lieu des économies attendues. Est-ce un assez gros risque? Je maintiens ceci: que vous voyez les dangers de la concurrence entre chemins de fer, et que vous êtes près à dire qu'il n'y a pas de bénéfices. Mais, à mon humble avis, les avantages de la concurrence, d'une certaine dose de concurrence, dépassent de beaucoup les inconvénients; et si vous supprimez de la situation des transports en ce pays la pression de la concurrence entre chemins de fer, vous verrez, dans un certain nombre d'années, des dépenses,—quand le personnel entraîné d'aujourd'hui sera remplacé,—vous verrez se produire des choses que vous n'auriez jamais cru possibles. Je ne puis que répéter que j'ai étudié les questions ferroviaires pendant nombre d'années. Je les ai examinées dans le monde entier; j'ai vu de nombreux endroits où l'unification a supprimé la concurrence entre chemins de fer, et où l'on devrait avoir l'occasion de fournir des transports à meilleur marché; mais je n'ai pu trouver aucun lieu du monde où la situation soit aucunement comparable à celle du Canada, aucun lieu où le transport soit aussi bon marché qu'au Canada. Je dis donc, en tenant compte de cela, qu'il existe nettement le risque, si l'on fusionne ces entreprises, d'avoir, au lieu d'économies qui sont, je l'ai déjà dit, très douteuses et même, à mon avis, irréalisables sur une grande échelle, d'avoir une subite effraction de tout le système ferroviaire; et vous ne pouvez pas être sûrs que les chemins de fer fusionnés fonctionneront comme ils faisaient au temps de la concurrence. Et je crois que c'est un risque très réel. Je sais quelque chose de la manière dont les employés du National-Canadien, dans leur enthousiasme pour leur compagnie, sont volontairement grimpés sur l'extrémité d'une branche, et ont scié la branche derrière eux,—je m'exprime familièrement,—parce qu'ils étaient fiers de savoir quel bon travail le National-Canadien accomplissait. Je sais que c'est un fait, mais je ne veux pas insister. Celui qui prétend que la concurrence n'a que des inconvénients, qu'elle ne comporte rien de bon, qu'il ne lui voit aucun avantage,—eh! bien, je refuse simplement de l'approuver. Je crois que la perte du stimulant

de la concurrence entre organisations qui luttent, le plus souvent dans un esprit d'amicale rivalité, mais parfois dans un esprit de rivalité aiguë, serait fâcheuse, car si cette concurrence cause d'une part des dégâts, elle produit d'autre part quelque chose de beaucoup plus grand, quelque chose de précieux.

L'hon. M. Buchanan:

D. L'agitation relative à l'unification ou à l'amalgamation a-t-elle eu un effet quelconque sur le moral des employés?—R. Il m'est difficile de répondre à cette question, mais à mon humble avis, elle a eu un effet. Mais j'ajouterai que les employés du National-Canadien constituent un corps de serviteurs très loyaux et enthousiastes. Et naturellement aucun corps d'employés n'aime être continuellement accusé d'être ce qu'il n'est pas.

L'hon. M. Parent:

D. Les employés du Pacifique-Canadien sont peut-être animés du même esprit?—R. Je ne puis parler du Pacifique-Canadien, mais je sais que le personnel du National-Canadien est loyal et enthousiaste et qu'il a ressenti les attaques livrées contre le réseau et contre lui. Quant à l'effet que cela a produit sur leur moral, je crois que cela les a affermis dans le désir de mettre encore plus d'habileté dans leur travail. Je partage ce ressentiment; je n'aime pas entendre émettre de demi-vérités sur le réseau. Je n'aime pas voir faire un tableau financier sans aucun rapport avec cette situation qui pèse comme une responsabilité sur les employés; et j'estime que, le National-Canadien étant utilisé comme un instrument de développement au Canada, la rançon nécessaire, qui apparaît sous la forme d'un déficit du National-Canadien, ne doit pas faire de lui un objet de mépris. Je crois que c'est injuste. Je sais, par exemple, que l'année dernière nous avons transporté 250,000 tonnes de charbon des provinces Maritimes jusque dans le centre du Canada. A quel taux? Au taux de un demi-cent la tonne par mille. Et il nous fallait le transporter de Sydney sur des rampes défavorables; il fallait lui faire prendre le traversier sur le détroit de Canso, et le transporter de là à Moncton, où nous pouvions avoir la correspondance avec le Transcontinental-National, sur des rampes très défavorables. Nous avons perdu de l'argent sur chaque livre de ce charbon que nous avons transporté, mais au point de vue de l'économie nationale, il était désirable qu'il fût transporté. Il le fut, et je crois que nous avons fait une bonne œuvre. Mais la perte figure dans notre compte déficitaire. Ce demi-cent par tonne paie tout juste les réparations des wagons et le charbon brûlé, si même il les paie, car tous ces wagons durent revenir à vide. Mais nous l'avons fait dans l'intérêt du Canada.

L'hon M. Cantley:

D. Tous les wagons ne sont pas revenus à vide?—R. Je crois que tous les wagons de charbon retournèrent à vide.

L'hon. M. Hardy:

D. Le Pacifique-Canadien a-t-il, d'une façon quelconque, collaboré à ce transport?—R. Non, monsieur, pas à ce transport.

L'hon. M. Horsey:

D. En ce qui concerne l'évaluation d'économie nette dont vous avez parlé, disons sous la direction d'une commission extérieure, économie que vous avez évaluée, je crois, à $10,000,000... —R. C'est dans les conditions actuelles, sans dépenses de capital.

D. Est-ce une économie mixte, ou une économie nette du National-Canadien?—R. Non, monsieur, ce serait, à mon avis, l'économie nette mixte.

D. Qui serait divisée entre les deux réseaux?—R. Oui. Mais c'est dans les conditions actuelles, et sans dépense d'un gros montant de capital.

L'hon. M. Cantley:

D. Vous avez dit que tout le charbon était transporté dans l'Ouest dans des wagons ouverts. Ce n'est pas exact.—R. Ce charbon particulier fut transporté dans des wagons à haussettes. Il n'eut pas été pratique de le transporter autrement.

D. Une grande proportion est venue en wagons fermés. Je le sais, car je les voyais passer tous les jours.—R. S'il fut transporté dans des wagons fermés, ce fut pour la seule raison que nous manquions de wagons ouverts.

D. Peut-être, mais c'est une autre histoire.—R. Le wagon ouvert est toujours beaucoup plus pratique que le wagon fermé pour le transport du charbon.

L'hon. M. Dandurand:

D. Vous avez dit que l'économie réalisée par l'abandon des 5,000 milles a été représentée à la commission royale comme étant de $3,600 par mille. Vous l'avez abaissé à $1,000. Même la première évaluation ne compte que pour une fraction,—mettons environ $18,000,000,—dans les $75,000,000 que l'on a cru possible d'économiser. Y a-t-il eu un état indiquant la composition des $75,000,000?—R. Je présume que les détails doivent être disponibles quelque part, et il serait fort intéressant de les voir.

D. Quels détails furent donnés à la commission royale?—R. Je ne pourrais vous préciser cela, monsieur. Tout ce que j'ai trouvé comme témoignage imprimé sont des extraits d'états qui furent apparemment versés au dossier. Je n'ai pu trouver d'état proprement dit.

L'hon. M. MURDOCK: Je crois que l'Association des manufacturiers canadiens témoignera avant que nous n'ayons fini, et elle possède évidemment tous les détails.

Le TÉMOIN: Je ne saurais le dire, monsieur.

L'hon. M. Coté:

D. Avez-vous épuisé la liste des risques?—R. Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, nous avons encore énormément de travail à faire. Si vous avez d'autres questions à poser à M. Fairweather, je voudrais que ce fût fait le plus vite possible.

L'hon. M. Buchanan:

D. La direction unifiée pourrait-elle résoudre le problème, insoluble avec la coopération, de la mise en commun des lignes à l'ouest de Toronto sur le Transcontinental? La direction unifiée pourrait-elle résoudra ce problème que l'effort de collaboration n'a pu résoudre?—R. Ma réponse est que ce problème se poserait à la direction unifiée, mais je ne vois pas de raison pour qu'il soit insoluble avec le régime de la coopération.

D. Vous ne croyez pas très probable qu'il soit résolu par la direction unifiée?—R. Non, monsieur. Je ne connais pas une seule économie, je le répète, une seule économie raisonnable, qui soit possible sous le régime de l'unification et impossible sous le régime de la coopération.

L'hon. M. Horsey:

D. Si c'était une coopération réglementée et obligatoire?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Fairweather, mais je crois plutôt que notre avocat pourra obtenir le renseignement du Bureau de la statistique. Nous avons parlé du parcours total des chemins de fer au Canada, de la population totale, du nombre de milles par tête d'habitant, et ainsi de suite. Personnellement, je voudrais avoir la répartition de ces chiffres, et je crois que le Bureau de la statistique pourra nous la

donner. Par exemple, je crois qu'il faudrait diviser le Canada, disons en provinces Maritimes, Ontario et Québec, en laissant de côté, en Ontario, la région à partir de la tête des lacs, et connaître la population et le parcours pour ces sections. Si nous avions la population et le parcours pour les provinces Maritimes, pour Québec et pour l'Ontario,—en laissant de côté, en Ontario, ce qui est à l'ouest de Port-Arthhur,—et les mêmes renseignements pour les provinces des Prairies et pour la Colombie-Britannique, je crois que nous aurions un tableau beaucoup plus exact des rapports entre les parcours de chemins de fer et la population au Canada. Autant que je puis en juger, les Etats-Unis ne possèdent aucune région où naisse autant de trafic que dans notre zone des Prairies, dans les années normales.

L'hon. M. PARENT: Je n'ai pas à me plaindre de cela. Je ne sais pas s'il serait juste de grouper l'Ontario et Québec et de les comparer au reste du pays.

L'hon. M. HAIG: Ces provinces ne sont-elles pas unies maintenant, au point de vue politique?

L'hon. M. PARENT: Non.

L'hon. M. HAIG: Et votre premier ministre?

L'hon. M. PARENT: Il vaudrait mieux prendre l'Ontario seul et Québec seul et comparer ces provinces séparément. Et alors vous verriez probablement que la province de Québec a moins de parcours de chemins de fer que le reste du Canada.

L'hon. M. CALDER: Mais vous avez la ville de Montréal, qui fait tout le commerce du Canada.

L'hon. M. PARENT: Nous n'avons pas le parcours de chemins de fer que nous devrions avoir, par rapport au reste du pays.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les territoires du Nord-Ouest sont la partie du Canada dotée du plus faible parcours. Ils n'en ont pas du tout.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Avez-vous d'autres questions à poser à M. Fairweather?

L'hon. M. ROBINSON: Je suppose que M. Fairweather reviendra. Il sera à la disposition du Comité, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Oui. Je suppose que vous désirez que je le remercie?

Quelques hon. SÉNATEURS: Très bien, très bien.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Monsieur Fairweather, je vous remercie de vous être soumis à un long interrogatoire, au cours duquel vous avez fait preuve de capacités remarquables.

L'hon. M. COTÉ: Cela empêche-t-il M. Fairweather de compléter sa réponse à la question du sénateur Cantley?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je croyais qu'il avait terminé.—R. Il y a d'autres risques graves. Je serai très bref. Un risque grave de l'unification est le fardeau financier de la dette qui serait infligée au peuple du Canada, qu'il le sache ou non. Si l'on a pu critiquer la situation ferroviaire du Canada, cela fut, peut-être, au point de vue de l'acceptation par l'Etat, directement ou indirectement, des responsabilités financières d'entreprises privées. Or, je ne conçois aucun plan d'unification qui n'oblige pas à généraliser la garantie des titres, à l'étendre à ceux du Pacifique-Canadien comme à ceux du National-Canadien, parce que ces entreprises, si vous recherchez une économie importante, devraient être inextricablement mêlées, et ne pourraient être démêlées. Le résultat est que, si tout va bien, naturellement, rien n'arrive; les recettes sont suffisantes pour payer l'intérêt des charges fixes et autres choses semblables. Mais si les chose ne vont pas bien, les charges fixes restent. Je parle maintenant des charges fixes qu'il faudrait payer sur les pro-

priétés du Pacifique-Canadien absorbées dans la communauté. Le peuple canadien pourrait, en se réveillant, un jour, s'apercevoir d'un fardeau de dettes provenant des chemins de fer et qui serait très lourd.

L'hon. M. Black:

D. Ne confondez-vous pas l'amalgamation avec l'unification de la direction?—R. Je ne les confonds pas du tout.

L'hon. M. MURDOCK: Quelle est la différence entre les deux? Le dictionnaire dit que c'est la même chose.

L'hon. M. BLACK: Il n'en est pas ainsi dans l'esprit de beaucoup de gens. On pourrait avoir une direction unifiée, sous le contrôle de la Commission des chemins de fer, qui serait différente de l'amalgamation. La direction unifiée sous le contrôle de la Commission des chemins de fer ne signifie pas nécessairement l'amalgamation ou la fusion des réseaux.

Le TÉMOIN: A mon avis, cela signifie un mélange inextricable des entreprises. Si vous recherchez les économies dont vous parlez, vous allez dévier le trafic, supprimer des lignes, et autres choses de ce genre, et quand on viendra vous dire: " Vous ne payez pas d'intérêt sur nos obligations, rendez-nous-les ", que répondrez-vous?

L'hon. M. Black:

D. Vous dites que la direction unifiée conduit nécessairement à l'amalgamation?—R. Je ne dis pas cela, monsieur. Je dis que si vous cherchez l'unification dans le sens d'une fusion des entreprises en vue de réaliser des économies, vous produirez un résultat matériel que vous ne pourrez pas débrouiller. Quand vous y serez, ce sera pour y rester, et vous ne serez pas en mesure de vous libérer du fardeau de la dette.

L'hon. M. Sinclair:

D. Et cela impliquerait une forte dépense de capital?—R. Dans les centaines et centaines de millions.

D. De dépenses nouvelles?—R. Cela ne ferait pas des centaines et des centaines de millions de capital nouveau, mais vous auriez cette lourde dette fondée sur l'entreprise.

L'hon. M. Gordon:

D. Où est-elle actuellement?—R. Elle pèse sur une entreprise pour laquelle il existe un remède simple si elle ne peut faire face à ses charges fixes; mais si vous la mêlez avec la propriété publique, alors, essayez donc!

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne conteste nullement que c'est une chose difficile, mais je n'admets pas que ce soit impossible, car on pourrait facilement avoir un système de direction et d'abandon de lignes, et même de division des lignes, et ensuite un système de garanties protectrices qui répartirait toutes les garenties entre les différents actionnaires et l'Etat d'une part, et le chemin de fer d'autre part. Cela ne vaut pas la peine d'entrer dans les détails actuellement. Je veux seulement signaler que je n'admets pas avec vous que ce serait inextricable, comme vous le décrivez.

L'hon. M. ROBINSON: Et pour l'émision de nouveaux titres?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il faudrait aussi s'en occuper, avec une disposition pour prélever les intérêts sur les recettes dans le plan de répartition des garanties. C'est compliqué, mais je crois que cela peut se faire. Je ne dis pas que cela doit se faire. Je veux d'abord être convaincu que l'objet en vaut la peine.

[M. S. W. Fairweather.]

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. M. Ruel est un excellent avocat, et il a été vice-président de votre compagnie pendant des années. Vous savez que M. Ruel soutient une opinion opposée à la vôtre sur ce sujet?—R. Je ne suis pas dans les confidences de M. Ruel.

D. Vous ne savez pas qu'il a donné devant le Comité un témoignage au cours duquel il a dit que l'unification de direction ne conduisait pas du tout à l'amalgamation et ensuite au mélange?—R. Oh! oui. M. Ruel m'a fait un très beau compliment devant la commission royale. On lui demandait: "Vous généralisez. Voudriez-vous prendre un cas particulier? Qui ferait cela?" Et il répondit: "M. Fairweather, du National-Canadien, est hautement qualifié pour le faire."

D. Evidemment, vous ne savez comment interpréter son idée?—R. Oh! oui, mais cela...

L'hon. M. DANDURAND: Voudriez-vous que M. Fairweather réponde à M. Meighen?

Le TÉMOIN: Je ne tiendrais pas à opposer mon opinion à celle de M. Meighen sur un problème juridique.

L'hon. M. Parent:

D. Quelle est la différence entre l'amalgamation et l'unification?—R. A mon avis, il n'y en a absolument pas. Vous pouvez l'appeler ce que vous voulez, et essayer de l'entourer d'accords et autres choses de ce genre. Franchement, et sous réserve de la question juridique dont je ne suis pas censé parler, je ne puis voir aucune différence entre l'unification et l'amalgamation, si vous comprenez l'unification comme le projet en a été soumis à la commission royale. Après avoir lu le témoignage de sir Edward, je ne vois aucune différence entre les deux.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Le National-Canadien est composé peut-être de cent compagnies?—R. Oui, plus de cent.

D. Fonctionnant toutes en vertu d'accords de fiducie?—R. Oui, monsieur.

D. Chaque compagnie conservant sa propriété?—R. Non, monsieur.

D. C'est ce que M. Ruel a dit.—R. Bien, je ne crois pas que nous devions continuer actuellement sur ce sujet, mais la déclaration n'est pas exacte.

Maintenant, si je me résume, ces risques...

L'hon. M. Calder:

D. Avant de passer à autre chose. Il est question d'unification et de direction unique. Est-ce la même chose?—R. Je ne saurais vraiment le dire. Je ne puis pas suivre ces distinctions. Tout ce que je puis voir, c'est deux entreprises fusionnées, avec leur personnel fusionné et une redistribution de tout le trafic, et la fermeture des ateliers, ici, d'une compagnie, et de lignes et de gares...

D. C'est l'amalgamation.—R. C'est l'amalgamation, et je ne vois pas de différence. L'unification de direction, si elle ne va pas plus loin que cela, ne signifie rien. Elle ne signifie quelque chose que lorsqu'elle est appliquée à la manière effective dont vous exploitez le réseau.

D. Vous pourriez avoir l'unification de direction sans avoir du tout l'amalgamation. En d'autres mots, au lieu d'avoir le National-Canadien exploitant ses chemins de fer comme il le fait actuellement, et le Pacifique-Canadien exploitant les siens, vous pourriez former une nouvelle compagnie, qui confierait le National-Canadien à des directeurs et le Pacifique-Canadien à d'autres directeurs pris dans le même corps central, mais vous n'aboutiriez à rien?—R. Vous n'aboutiriez à rien.

D. On remplacerait simplement la direction actuelle par une direction nouvelle?—R. Exact.

D. Ainsi, vous n'aboutiriez à rien sans amalgamation?—R. C'est exact, monsieur.

L'hon. M. Buchanan:

D. Si l'unification signifiait une commission mixte de représentants des deux réseaux, iriez-vous plus loin que vous n'êtes allés avec les comités de coopération?—R. Si les représentants du National-Canadien étaient chargés des entreprises du National-Canadien, je dirais non. Je ne parle que pour le National-Canadien. C'est peut-être une réponse sans finesse, mais, à mon avis, c'est la bonne. Ce que j'ai essayé de rendre clair, c'est qu'il y a des choses raisonnables qui pourraient se faire, mais qui devraient être faites d'une manière raisonnable, par la coopération.

Maintenant, parlons des autres risques. Il y a cette chose dont le président a parlé, à savoir: la formule de répartition équitable des futures recettes et des garanties entre les deux entreprises. Cela comporte un très grand risque. J'ai lu les témoignages donnés devant la commission royale, et j'y ai trouvé cette déclaration qui veut que le fardeau de la dette pesant sur le National-Canadien ne pouvait en aucune mesure être assumé. Il était donc évident, si cette déclaration est exacte,—et elle figure dans les témoignages,—que le National-Canadien apportait toutes ses propriétés libres de tout embarras. Et il a de grandes possibilités de gain.

L'hon. M. Hugessen:

D. Qui a fait cette déclaration?—R. Le Pacifique-Canadien. Il doit être évident pour tout le monde que si vous cherchez une formule pour diviser les garanties, en disant que les entreprises entrent dans la communauté libres d'obligations et que la dette fondée du Pacifique-Canadien pèse sur l'ensemble, vous aurez une fausse représentation des faits.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est manifestement absurde.

Le TÉMOIN: Oui, c'est manifestement absurde. Le risque est très net, et par conséquent il faut apporter beaucoup de prudence au choix de la formule employée à cette fin. Nous avons au Canada le National-Canadien, réseau plus jeune que le Pacifique-Canadien, dans l'ensemble, avec des possibilités qui n'ont pas été mises à l'épreuve ou ne l'ont guère été. Nous savons que ses possibilités sont très grandes. Je sais que des hommes éminents d'autres pays, après examen de la situation, ont été très impressionnés par les possibilités du National-Canadien. On ne peut juger ces possibilités d'après les chiffres du passé. Il est vrai qu'en 1928 nous avons gagné quelque $50,000,000 et payé toutes nos charges fixes, mais cela ne donne pas la mesure de nos possibilités et cela comporte un risque grave.

Il me reste deux points à traiter brièvement. L'un relèverait d'un économiste. C'est que vous ne devez pas prendre les chiffres d'une évaluation comme une réalité concrète représentant l'économie nationale, quand vous entreprenez quelque chose. Par exemple, un homme vient nous dire: "Je puis économiser", mettons: "n'importe quelle somme d'argent", et l'on prépare une évaluation sur les bases que prendrait un ingénieur ou un exploitant, et l'on va de l'avant et l'on se met à diviser cette économie entre une compagnie particulière et l'Etat. Mais voyons ce qui se produit. Dans le chiffre du coût que l'on va supprimer figurent des éléments qui contribueraient aux frais d'entretien du pays, sous la forme de taxes, et que la mesure proposée ne changera en rien. Par exemple, le coût de cet honorable corps, payé en impôts par le pays, se monte à une forte proportion du chiffre d'affaires. Par conséquent, si vous avez un chiffre d'affaires de $100 et que les impôts, directs et indirects, en absorbent $20, ces $20 ne sont

pas une économie directe, de sorte que $80 et $20 devront être répartis sur le reste. Voici une économie fixée. Vous la divisez, mettons, par moitiés. Mais sur cette dépense de $100, il y avait $20 représentant des impôts directs et indirects contribuant à payer les frais de l'Etat. Disons que l'Etat reçoit les $50. En recevant les $50 il a perdu les $20. C'est tout à fait évident.

Mais ce n'est pas tout. Dans les $100 est aussi compris un élément de bénéfice pour l'industrie,—les gens qui ont fourni le charbon, vendu du bois, des traverses, des rails,—et dans la mesure où ces $100 contenaient un élément de bénéfice, tout ce que vous avez fait est de changer les effets produits dans le pays par cette somme d'argent. Vous n'avez nullement fait une économie réelle.

Je vous mentionne cela simplement pour vous montrer combien les chiffres sont trompeurs, très trompeurs, quand on les inscrit dans des évaluations. On croit qu'ils signifient ce qu'ils disent, mais on découvre qu'il n'en est rien. Quand on les étudie, ils signifient autre chose.

L'hon. M. Horsey:

D. Ceci s'appliquerait aussi sous le régime de la coopération?—R. Oh! oui. Tous ceux qui voudront se reporter aux textes verront que j'ai fait cette réserve devant la commission royale. Quand on s'assied pour faire une évaluation de mécanique et d'exploitation sur un organisme qui touche à tout le pays, il faut faire des réserves, et ces réserves sont liées au fardeau des taxes de l'industrie nationale de telle sorte qu'une fraction seulement des résultats peut être appelée une économie au point de vue de la nation.

Je n'ai plus à parler que d'une autre chose. C'est le trouble causé à la main-d'œuvre et à l'industrie. J'ai déjà effleuré le sujet du trouble apporté à l'industrie, et je ne crois pas pouvoir en dire beaucoup de choses. Mais si vous commencez à supprimer des lignes et autres mesures de ce genre, vous infligerez une perte à l'industrie, et ce ne sera pas une économie bien significative. En ce qui concerne la main-d'œuvre, je puis dire qu'elle est, dans les chemins de fer, un genre d'activité spécialisée, et si vous prétendez que nous ne pouvons plus nous montrer rudes et qu'il faut donner une compensation à la main-d'œuvre, il est évident que l'argent que vous y dépensez est l'équivalent d'une mise de fonds engagée pour obtenir l'économie principale, et cela constitue un fardeau très lourd. Et si vous admettez le principe qui veut que la main-d'œuvre possède un droit au travail, vous êtes obligés de réduire encore ces économies au point de vue national, car tout ce que vous avez fait en réalité n'est que transférer un fardeau d'un endroit à un autre.

Cela résume ma déclaration sur les risques que l'unification comporte par rapport à la coopération. A mon avis, la coopération est une mesure de bon sens.

L'hon. M. Coté:

D. Mais votre dernier argument s'applique à la fois à l'unification et à l'amalgamation, et aussi aux économies en général?—R. Tout à fait. Je signale que lorsqu'on se trouve devant une évaluation, il ne faut pas être trop sûr que c'est tout à fait réel.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Est-ce tout ce que vous avez à dire?—R. Avec votre permission, pour que ma déposition soit claire, je voudrais répondre à une question posée par le sénateur Calder et à laquelle je n'ai pas eu l'occasion de répondre plus tôt. Il me demandait en quoi la loi actuelle et tous les autres mécanismes sont insuffisants à introduire un élément obligatoire dans la coopération, et ce qu'il faudrait ajouter à la loi pour assurer l'obligation. Je répondrai qu'il m'est difficile d'essayer de répondre faute d'expérience juridique ou législative. Dans mon témoignage, j'ai essayé de démontrer que, pour la réalisation d'économies dans le système de coopération, je pensais à la création d'un corps ou autorité extérieure. A mon avis,

l'idée de M. Eastman, qu'un tel corps ne devrait pas avoir le pouvoir de mettre ses décisions en vigueur, mais que le pouvoir d'obligation devrait être attribué à un corps comme l'*Interstate Commerce Commission*, avec des pouvoirs plus étendus, ou, en ce qui concerne le Canada, la Commission des chemins de fer, avec des pouvoirs plus étendus, est très recommandable.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Le colonel Biggar a une déclaration à faire avant la levée de la séance.

M. BIGGAR: Le prochain témoin sera M. Armstrong, qui a fait partie du comité mixte de coopération, en face de M. Fairweather. Après lui, je proposerais que le Comité continuât d'entendre sir Edward Beatty, au sujet de ses propositions. J'ai vu sir Edward Beatty et M. Hungerford depuis la dernière séance, et il fut convenu entre eux que sir Edward Beatty passerait le premier, et serait suivi par les autres membres de son personnel, qui traiteront plus en détail des propositions qu'il aura exposées dans les grandes lignes,—on me dit que ces témoins seront au nombre de huit ou dix,—et ensuite, quand les propositions précises pour l'avenir auront été faites devant le Comité, nous continuerons et soumettrons ces propositions à une critique aussi sévère que possible, afin que toute la situation soit exposée au Comité.

L'hon. M. DANDURAND: Voulez-vous me permettre de parler d'une question qui viendra forcément devant nous? Je voudrais conférer avec les co-présidents et avec M. Meighen, mais je puis aussi bien donner mes idées sur la procédure que nous devrions suivre, pour que la question soit discutée ici. Les présidents et le colonel Biggar ont reçu de nombreuses communications de gens de l'extérieur qui se prétendent en mesure de signaler des économies à réaliser dans l'exploitation des deux chemins de fer, et qui demandent à être entendus. Comme le travail mentionné par M. Biggar prendra trois semaines, il serait peut-être bon d'adopter dès maintenant une ligne de conduite à l'égard de ces gens de l'extérieur qui désirent être entendus. Je crois que la meilleure façon de disposer des propositions de l'extérieur serait que le Comité posât comme règle que toute personne de l'extérieur désirant indiquer au Comité des économies à réaliser dans l'exploitation des chemins de fer devra le faire dans un mémoire concis adressé aux présidents du Comité. Ceux-ci, en collaboration avec le colonel Biggar, pourront décider si certaines de ces propositions valent la peine d'être portées à l'attention du Comité, sans faire venir leur auteur. Autrement, si nous ouvrons la porte à tous ceux qui, de l'Atlantique au Pacifique, veulent venir témoigner devant nous, nous serons ici jusqu'en janvier.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Le Comité approuve-t-il cette proposition?

QUELQUES HONORABLES MEMBRES DU COMITÉ: Adopté.

(Le Comité s'ajourne à demain, à 10 h. 30 du matin.)

PIÈCE N° 44

National-Canadien. Budget comprimé. Période de cinq ans (1932-1935). Non imprimé.

PIÈCE N° 45

Abandons de lignes. Détails des différents projets. Non imprimé.

PIÈCE N° 46

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

LIGNES DE CHEMINS DE FER FAISANT, EN PRATIQUE, DOUBLE EMPLOI AU CANADA, ET QUI POURRAIENT ÊTRE ABANDONNÉES SANS INCONVÉNIENT POUR LE DÉVELOPPEMENT DU PAYS, D'APRÈS LE TÉMOIGNAGE DE M. S. W. FAIRWEATHER, DIRECTEUR DU BUREAU TECHNIQUE DU NATIONAL-CANADIEN, DEVANT LE COMITÉ DU SÉNAT, LE 11 MAI 1938

Entre		Nombre approximatif de milles		Situation actuelle	Demande d'abandon en préparation	Accord pour l'abandon en préparation	Abandon approuvé par l'exécutif mixte. Accord en suspens	A l'étude
		National-Canadien	Pacifique-Canadien					
Middleton Jct	Granville Centre	22	.....	Permission d'abandonner l'exploitation demandée à la Commission des chemins de fer.	22	.....	.....	.....
Ste-Thérèse	St-Eustache	.....	6	Rassemblement, activement poursuivi, de données pour la préparation d'un accord avec le Pacifique-Canadien au sujet de cet abandon.		6		
St-Canut	Cushing Jct	13	.....	id id id	.....	23	.....	.....
Arnprior	Renfrew	17	.....	A l'étude par la section du National-Canadien du Comité mixte de coopération.	.....	.....	.....	17
Payne	Eganville	22	.....	id id id	.....	.....	.....	22
Brighton	Darlington	.....	58	A l'étude par le comité mixte de coopération (actuellement entre les mains du comité mixte local).	.....	.....	.....	58
Lindsay	Dranoel	.....	17	Rassemblement, activement poursuivi, de données pour la présentation d'un accord avec le Pacifique-Canadien au sujet de cet abandon.	.....	17	.....	.....
Lindsay	Coldwater (Medonte)	.....	57	id id id	.....	57	.....	.....
Linwood	Listowel	.....	17	Permission d'abandonner l'exploitation demandée à la Commission des chemins de fer.	17	.....	.....	.....
Woodstock	Ringold	.....	88	A l'étude par le comité mixte de coopération (actuellement entre les mains du comité mixte local).				

Bala	Wanup	135	.....	(Abandon approuvé par l'exécutif mixte—préparation d'un accord sur cet abandon tenue en suspens en attendant la recommandation d'abandonner une ligne similaire du Pacifique-Canadien.)	.....	.....	135	.....
Key Jct.	Key Harbour	6	.....		.....	.....	6	.....
Rugby Jct. (Winnipeg)	Morris		40	A l'étude par le comité mixte de coopération (actuellement entre les mains du comité mixte local).	.....	.....	.....	40
Portage	Delta	16	.....	A l'étude par le comité mixte de coopération (reçu le rapport du comité mixte local).	.....	.....	.....	16
Oakland	Cawdor	12	.....	id id id	.....	.....	.....	12
Muir	Gladstone	12	.....	id id id	.....	.....	.....	12
McGregor	Varcoe		56	id id id	.....	.....	.....	56
Hamiota	Miniota		20	id id id	.....	.....	.....	20
Hallboro	Alfretta	55	.....	id id id	.....	.....	.....	55
Brandon Jct.	Carberry Jct.	22	.....	A l'étude par la section du National-Canadien du comité mixte de coopération.	.....	.....	.....	22
Louise	Deloraine	56	.....	Rassemblement, activement poursuivi, de données pour la préparation d'un accord avec le Pacifique-Canadien au sujet de cet abandon.	56	.....	.....	.....
Wolseley	Reston		122	Abandon approuvé par l'exécutif mixte—préparation d'un accord sur cet abandon tenue en suspens en attendant la recommandation d'abandonner une ligne similaire du National-Canadien.	.....	.....	122	.....
Perdue	Wilkie		59	A l'étude par le comité mixte de coopération (reçu le rapport du comité mixte local).	.....	.....	.....	59
Bruderheim	So. Edmonton		34	A l'étude par le comité mixte de coopération (actuellement entre les mains du comité mixte local).	.....	.....	.....	34

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

LIGNES DE CHEMINS DE FER FAISANT, EN PRATIQUE, DOUBLE EMPLOI AU CANADA, ET QUI POURRAIENT ÊTRE ABANDONNÉES SANS INCONVÉNIENT POUR LE DÉVELOPPEMENT DU PAYS, D'APRÈS LE TÉMOIGNAGE DE M. S. W. FAIRWEATHER, DIRECTEUR DU BUREAU TECHNIQUE DU NATIONAL-CANADIEN, DEVANT LE COMITÉ DU SÉNAT, LE 11 MAI 1938

Entre		Nombre approximatif de milles		Situation actuelle	Demande d'abandon en préparation	Accord pour l'abandon en préparation	Abandon approuvé par l'exécutif mixte. Accord en suspens	A l'étude
		National-Canadien	Pacifique-Canadien					
Red Deer Jct.	Red Deer	6	.....	Rassemblement, activement poursuivi, de données pour la préparation d'un accord avec le Pacifique-Canadien, au sujet de cet abandon.	.....	6	.....	.....
Red Deer Jct.	Rocky Mountain House	6	53	id id id	.....	59	.....	.....
Warden	Alix	9	.....	id id id	.....	9	.....	.....
Langdon	Beiseker	10	23	id id id	.....	33	.....	.....
		429	650					
Edmonton	Kerensky	45		*Northern Alberta Railways*, à l'étude—actuellement entre les mains du comité mixte local.	.....	.....	.....	45
Carbondale	Morinville	5		id id id	.....	.....	.....	5
		50			39	266	263	561

Bureau technique, N.-C.
Montréal, 16 mai 1938.

GRAND TOTAL, 1,129.

1938

SÉNAT DU CANADA

TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

S'ENQUÉRIR DES MOYENS LES PLUS EFFICACES DE REMÉDIER À LA SITUATION EXTRÊMEMENT GRAVE DES CHEMINS DE FER AU PAYS ET D'ALLÉGER LES LOURDES CHARGES FINANCIÈRES QUI EN RÉSULTENT, ET EN FAIRE RAPPORT

N° 10

Présidents conjoints:
Le très honorable George P. Graham, C.P., et
l'honorable C.-P. Beaubien, C.R.

TÉMOIN:

M. John E. Armstrong, ingénieur en chef adjoint de la Compagnie du Pacifique-Canadien

PIÈCES PRODUITES:

N° 47. Mémoire au comité exécutif mixte de la part du comité mixte de coopération, demandant l'éclaircissement de certaines instructions concernant la préparation des contrats.

N° 48. Pièce "F" déposée par le P.-C. devant la Commission royale des transports, concernant les économies à réaliser par la coopération du N.-C. et du P.-C. dans la mise en commun de certaines voies, gares et têtes de lignes.

N° 49. Pièce "G", déposée par le P.-C. devant la Commission royale des transports, concernant l'étude des économies à réaliser par l'unification du N.-C. et du P.-C. sous une administration privée.

N° 50. Détail des abandons de voies résumés dans le document "A" de la pièce 49 du Sénat (Etude par le P.-C. des économies à réaliser par l'unification).

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1939

ORDRE D'INSTITUTION

(Extrait des procès-verbaux du Sénat, 30 mars 1938)

Résolu,—Qu'un Comité du Sénat soit institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, et que lui soit conféré le pouvoir de requérir des personnes et documents; et que ledit Comité se compose de vingt sénateurs.

Ordonné,—Que ledit Comité spécial soit composé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hugessen, Horsey, Jones, Hardy, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

58408—1½

TÉMOIGNAGES

Le SÉNAT.

Le mercredi 18 mai 1938.

Le Comité spécial institué pour s'enquérir sur des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, se réunit à 10 h. 30 du matin. Le très honorable George P. Graham et l'honorable C.-P. Beaubien président conjointement.

Le colonel O. M. Biggar, C.R., conseil du Comité.

M. BIGGAR: Si le Comité est de cet avis, nous allons tout d'abord interroger M. Armstrong ce matin.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président, nous avons tous remarqué l'absence du sénateur McRae, et je crois devoir dire qu'il n'est pas absent de bon gré. Il a été malade,—pas très gravement—et il est allé vers le Sud. Il était attendu ici hier, mais il n'a pas pu venir. Il espère pouvoir se trouver ici lundi matin.

M. JOHN E. ARMSTRONG est appelé.

M. Biggar:

D. Monsieur Armstrong, êtes-vous l'ingénieur en chef adjoint du P.-C.?—R. Oui.

D. Depuis un certain nombre d'années?—R. Depuis 1928.

D. Et à compter de 1932 jusqu'à présent, vous avez été membre du comité mixte de coopération?—R. Oui, de la section du Pacifique-Canadien, depuis la création du comité, en décembre 1932, jusqu'à ce que je fusse relevé de ces fonctions, cette année, en février.

D. Etiez-vous au Pacifique avant 1928?—R. Oui, monsieur, je suis au Pacifique depuis 1912.

D. Pendant une partie du temps où vous avez été membre du comité mixte de coopération, vous avez été le président de la section du Pacifique, n'est-ce pas? —R. Oui, à compter de mai 1934.

D. Quelle proportion de votre temps se trouvait prise par le travail du comité mixte de coopération, tandis que vous en étiez le président?—R. Depuis le commencement, soit en 1932, j'ai donné une forte partie de mon temps au travail du comité. A partir de 1934, j'ai donné à peu près tout mon temps au comité, et depuis octobre 1935, époque où le comité fut chargé de préparer les accords de coopération, on m'a relevé de mes autres fonctions et j'ai donné tout mon temps à ce travail.

D. C'est lorsque le comité central mixte cessa d'exister?—R. Oui, lorsqu'il fut aboli et que ses fonctions, avec d'autres, furent confiées au comité mixte de coopération.

D. Pendant ce temps, à compter de l'automne de 1935, les autres membres du comité mixte de coopération consacraient-ils une partie importante de leur temps au travail du comité?—R. Ils consacraient au comité tout le temps que je leur demandais. Ils avaient d'autres fonctions, et je les demandais, suivant les besoins, pour avancer le travail.

D. Dans l'organisation du Pacifique-Canadien, quels étaient les arrangements au sujet de ces négociations?—R. Pour conduire le travail de collaboration,

l'organisation du Pacifique-Canadien était substantiellement semblable à celle du National-Canadien, vu que le comité exécutif mixte était un comité mixte, de même que le comité mixte de coopération, les comités locaux mixtes et, pendant la durée de son existence, le comité central mixte. Voilà, brièvement, l'état de l'organisation. Votre Comité aimera peut-être savoir quelles étapes il fallait faire franchir aux projets de coopération. Puis-je donner ces renseignements?

D. Oui, allez-y.—R. En général, les projets de coopération prenaient naissance au comité exécutif mixte et passaient au comité mixte de coopération pour y être étudiés. Il n'en était pas toujours ainsi, mais c'était souvent le cas. En recevant une demande du comité exécutif mixte, le comité mixte de coopération l'examinait, décidait de ce qu'il y avait à faire, préparait un questionnaire du genre qui pouvait être requis et le passait au comité local mixte pour qu'il l'étudiât. Je parle de chaque projet.

D. Oui.—R. Le comité local mixte faisait l'étude préliminaire nécessaire pour déterminer si le projet promettait ou non de produire des économies. Il faisait ensuite part de ses constatations au comité mixte de coopération, et celui-ci, examinant ces renseignements, y ajoutait ce qu'il jugeait nécessaire et préparait un rapport au comité exécutif mixte, indiquant les économies probables. Si le comité exécutif mixte approuvait ce rapport,—et je crois qu'il a toujours approuvé le rapport du comité mixte de coopération,—je devrais peut-être m'expliquer. Dans certains cas, le comité mixte de coopération concluait qu'il n'y avait pas d'économies à réaliser et faisait rapport dans ce sens. Ces rapports étaient signés par les présidents des deux sections du comité, et invariablement ces rapports, favorables ou non, étaient passés au comité exécutif mixte. Ayant approuvé un rapport, le comité exécutif mixte le renvoyait au comité mixte de coopération pour que celui-ci donne les détails nécessaires et prépare un accord couvrant le projet.

D. C'était entre 1934 et 1935, alors que le comité central mixte était en existence?—R. Oui, monsieur. Cela se rapporte à la période subséquente au mois d'octobre. Un peu plus tard, j'indiquerai exactement comment le comité central naquit et disparut.

Lorsque le comité exécutif mixte renvoyait un rapport approuvé au comité mixte de coopération pour qu'il continue son étude, si l'une ou l'autre des deux compagnies avait travaillé seule, au lieu de collaborer, elle aurait été prête à commencer immédiatement à préparer une demande à la Commission des chemins de fer. Telle aurait été la pratique, et c'est ce que faisait ensuite la compagnie du Pacifique à propos des abandons de lignes exclusives, à faible trafic. Il y avait économie en perspective et la question était soumise à la commission aussitôt que possible. Mais comme ces projets de coopération intéressaient deux compagnies, il n'était pas possible de s'entendre sur les perspectives d'économies. Il était nécessaire d'indiquer avec assez de détails en quoi consisteraient ces économies, et d'où elles proviendraient, afin de déterminer une répartition équitable des charges et des avantages, comme l'exige la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, de 1933. Le comité mixte de coopération préparait alors le questionnaire additionnel nécessaire relativement aux renseignements requis, et renvoyait la question au comité local approprié pour un examen détaillé, beaucoup plus approfondi de toute manière que le rapport primitif du comité local mixte soumis au comité exécutif mixte. Lorsqu'il s'agissait d'ententes pour autre chose que des abandons de lignes, le renvoi se faisait d'ordinaire à un seul comité local mixte. Pour les abandons de lignes, le renvoi aux comités locaux s'adressait à deux comités dont un s'appelait le comité mixte d'exploitation, établi pour considérer toutes les questions de dépenses, c'est-à-dire toutes les questions où les chemins de fer supportaient déjà des dépenses sur une ou plusieurs lignes en discussion; et l'autre, le comité mixte du trafic, qui s'occupait de la situation actuelle du trafic. L'un s'occupait de la dépense, l'autre de l'exploitation. C'étaient là deux parties distinctes de l'examen. Ces deux comités étu-

diaient non seulement la situation actuelle,—et lorsque je dis "situation actuelle" je veux dire la situation pendant la période d'essai convenue tandis que les deux lignes étaient en exploitation,—mais aussi la situation à prévoir après l'abandon. Ils avaient à prévoir la situation qui existerait dans l'avenir, lorsque l'abandon serait effectué.

D. Quelle était la longueur habituelle de la période?—R. Généralement d'un an.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Monsieur Armstrong, c'étaient là deux comités locaux, je suppose?—R. Oui, monsieur, deux comités locaux mixtes, appelés le comité mixte d'exploitation et le comité mixte du trafic.

M. Biggar:

D. Alors, si je comprends bien, ces comités mixtes devaient vérifier les faits par rapport à cette période d'exploitation?—R. Oui.

D. En ce qui concernait la dépense et l'économie à réaliser?—R. Oui.

D. Alors ils préparaient certaines estimations d'après les renseignements obtenus pour le cas où l'on en viendrait à une entente?—R. Pas pour le cas où l'on en viendrait à une entente, mais afin de faire les calculs nécessaires avant de préparer un accord.

D. Non pas une prévision en supposant qu'il y a une entente, mais un pronostic en supposant que la situation ne change pas?—R. Non, monsieur, pas les accords. Je parle d'ententes pour abandons de territoires. Elles sont plus simples à expliquer. L'accord indiquait une somme d'argent qu'un chemin de fer devait payer à l'autre pour compenser à perpétuité le déséquilibre des charges et avantages. C'est-à-dire que la situation, telle qu'elle existait alors, ou dans la période d'essai, devait être déterminée, ainsi que la situation qui existerait après les abandons. Puis il fallait comparer ces deux situations et trouver la différence des charges et des avantages, et cette différence, exprimée en dollars, devait figurer à l'accord. Par conséquent, tout cela se faisait en prévision de la préparation de l'arrangement. Est-ce clair, monsieur?

D. Je crois comprendre, out.—R. Une fois ces renseignements trouvés par les comités mixtes du trafic et de l'exploitation, ils étaient envoyés au comité mixte de coopération pour la préparation de tous les calculs devant servir dans l'accord. A l'aide des services juridiques, le comité mixte de coopération était chargé de la préparation de ces accords. Ceux-ci, une fois préparés, étaient transmis aux exécutifs des deux compagnies, et non pas à l'exécutif mixte, pour être mis en application. S'ils étaient satisfaisants, aux yeux des exécutifs, ils étaient exécutés et référés aux services juridiques pour décision ultérieure.

D. Quelle étai la nature de cette décision ultérieure?—R. C'était la démarche suivante. Les services juridiques discutaient alors les accords avec la Commission des chemins de fer en vue de l'étude que la commission pouvait exiger et en vue d'assurer l'approbation ou le rejet des contrats par la commission. Jusqu'ici, la Commission des chemins de fer a approuvé tous les contrats qui lui ont été soumis.

D. Les contrats de coopération?—R. Tous les contrats de coopération qui lui ont été soumis.

Le très hon. M. Meighen:

D. Monsieur Armstrong, ce comité mixte de coopération complétait-il le comité exécutif mixte à la manière d'une cinquième roue?—R. Oh! je ne le crois pas, monsieur le sénateur. C'est se comité qui faisait tout le travail d'ordre général.

D. Il le faisait, mais il me semble que c'était une simple duplication du comité exécutif mixte. Depuis le début, il a été inutile.—R. Je ne crois pas, monsieur le sénateur. Les comités locaux mixtes, de quelque nature qu'ils soient,

rassemblaient les renseignements locaux au sujet des faits relatifs à une situation locale particulière. Ces renseignements n'étaient pas disposés sous la forme d'un accord. C'était tout simplement une collection de données, ce n'était pas complet, car bien des faits n'étaient pas connus du comité local mixte, vu qu'ils se rapportaient à des questions d'ordre général qui échappaient aux gens du comité local.

D. C'était à la connaissance de l'exécutif mixte?—R. Sans doute, mais celui-ci n'aurait pas entrepris une analyse des faits à disposer sous forme de contrat et n'aurait pas agi d'après ce relevé.

D. Ce comité mixte de coopération existe encore?—R. Oh! oui.

D. Il ne remplit aucune fonction, disait M. Fairweather?—R. Avez-vous en vue le comité central mixte?

L'hon. M. MURDOCK: Vous pensez au comité exécutif mixte.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a l'exécutif mixte, le comité mixte de coopération et le comité central, puis il y a deux comités locaux. Si cela n'est pas une duplication de comités, je ne sais pas ce qui en est.—R. Je crois que vous ne comprenez pas les fonctions de ces comités.

D. Je comprends ces fonctions tel que vous les définissez, mais il me semble que toute l'affaire était embarrassée par la multiplicité des comités.—R. Chacun avait des fonctions tout à fait distinctes qu'aucun autre ne pouvait remplir si l'on excepte le comité central.

D. Ce n'était qu'une cinquième roue?—R. Pas comme nous l'entendions alors, mais nos constatations nous ont amenés à cette conclusion et nous l'avons abandonné.

M. Biggar:

D. Vous avez dit que vous alliez traiter de la situation concernant le comité central mixte?—R. Plus tard, je traiterai ce point dans une autre partie, lorsque je parlerai des arrangements depuis 1935.

D. Vous en étiez à la question de la soumission de votre accord à la Commission des chemins de fer?—R. Oui, monsieur, et la commission l'avait approuvé, disons. La démarche suivante consistait, pour la Commission des chemins de fer, à le référer au Gouverneur en conseil. Lorsqu'un arrêté du conseil était émis, il retournait aux services juridiques des chemins de fer, qui a leur tour fournissaient les renseignements nécessaires aux services d'exploitation, et ceux-ci prenaient les mesures nécessaires, sur place, pour donner les avis publics requis et le reste, afin de mettre le projet à exécution. En effet, ils le mettaient en vigueur.

D. Je comprends.—R. Ainsi il y a un certain nombre de démarches qui sont nécessaires dans les questions de coopération, qui ne seraient pas nécessaires et qui n'étaient pas nécessaires lorsqu'une seule compagnie préparait un abandon de ligne du même genre, s'il ne s'agissait que de ses propres lignes. Mais dans les deux cas, il fallait recourir à la commission.

D. Mais dans le cas d'une ligne appartenant à une seule compagnie, on s'exempte tout le travail qui se fait entre l'approbation primitive par l'exécutif du chemin de fer et la demande finale adressée à la Commission des chemins de fer?—R. Tout juste.

D. Pouvez-vous alors expliquer pourquoi il y avait un retard dans la mise en vigueur de ces arrangements ou des rapports du comité mixte de coopération? —R. Monsieur Biggar, j'abonde dans le sens de M. Fairweather lorsqu'il dit qu'il y a eu des retards sérieux dans la mise en vigueur de ces projets. Le témoignage de M. Fairweather a laissé à cet honorable comité, je crois, l'impression que le Pacifique-Canadien avait fait tout en son pouvoir pour éviter de mettre à exécution les prescriptions de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, de 1933.

L'hon. M. Dandurand:

D. Je n'ai pas entendu exprimer clairement cette opinion par M. Fairweather.—R. D'après mes souvenirs, je crois qu'il a dit parfois que le Pacifique-Canadien refusait de coopérer. C'est assez clair, à mon sens.

L'hon. M. Parent:

D. Mais il déterminait ses affirmations. Par exemple, dans un cas qu'il a mentionné,—celui de la ligne Winnipeg-Moncton—il a dit que le Pacifique-Canadien avait cherché à faire supprimer cette ligne.—R. Pas sous le régime de la coopération, monsieur le sénateur. Cette ligne n'a pas été étudiée du tout au point de vue de la coopération.

D. Il a mentionné cela et il a précisé son affirmation en disant que, d'après lui, il était bon que le pays gardât cette ligne.—R. Je crois que cette affirmation est exacte, et je fais remarquer que cette question n'était pas en jeu à propos de la coopération.

D. Comment pouvez-vous coopérer si vous ne vous entendez pas?

Le TÉMOIN: La question n'a jamais été étudiée. Ce n'était pas une question relative à la coopération.

L'hon. M. Calder:

D. C'était compris dans les 5,000 milles?—R. Oui.

D. Si je comprends bien, sur certaines lignes qui ont fait l'objet d'un accord, on devrait faire un effort pour effectuer certaines économies. Il n'y a pas eu de critiques contre le Pacifique-Canadien au sujet de son attitude. Dans bien des cas, vous vous êtes entendus, et au sujet de ces cas il n'y a pas eu de critiques dont je me souvienne, visant le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. HUGESSEN: Je me souviens que M. Fairweather a déclaré, en discutant cette question des abandons de lignes, qu'il n'y avait pas désaccord entre les deux chemins de fer.

L'hon. M. CALDER: Il y a eu la plus active coopération.

L'hon. M. Hugessen:

D. Sa critique, quelle qu'elle fût, se rapportait à un point où le comité exécutif du National proposa de grouper certaines lignes, et le Pacifique refusa cette proposition. Il a aussi déclaré que le Pacifique n'avait jamais censenti à ce qu'une partie de sa voie principale fût abandonnée.—R. M. Fairweather et moi-même, nous admettons qu'il y a eu de graves retards dans la mise en vigueur des projets, mais je pense que quelqu'un doit être responsable de ces retards.

D. Je crois que M. Fairweather a accepté sa part de responsabilité, et je crois comprendre que vous acceptez la vôtre?—R. J'admets cela pour un seul cas. Je voudrais soulever la question du comité central mixte, si l'on veut bien.

M. Biggar:

D. Très bien.—R. Avant décembre 1933,—je crois, messieurs, que vous avez devant vous une liste des 62 rapports soumis par le comité mixte de coopération au comité mixte...

D. Oui. C'est la pièce n° 29.—R. Avant décembre 1933, les divers rapports soumis et approuvés traitaient de relations plus ou moins normales entre les chemins de fer, et il était possible de faire préparer les accords par les services interferroviaires ordinaires. Il n'y avait là rien d'extraordinaire. A partir de décembre 1933, le comité mixte de coopération commença à soumettre des rapports d'abandons de lignes. Maintenant, le comité mixte de coopération s'est assez renseigné sur ce qu'il proposait dans le rapport 23, le seul rapport en vigueur à cette époque,—le rapport n° 32 vint plus tard,—pour savoir que ces rapports ne pouvaient pas se préparer par les services interferroviaires usuels. Dans son premier rapport sur les abandons de lignes, soit le n° 25, il recomman-

dait l'établissement d'un comité central mixte, pour préparer la matière des accords.

D. C'est-à-dire un comité spécial pour s'occuper de ces accords coopératifs? —R. Oui. Cette recommandation n'était faite qu'à propos des abandons de lignes. En mars 1934, quatre de ces contrats d'abandons de lignes furent approuvés, et en mai 1934, le comité exécutif mixte, adoptant la recommandation du comité mixte de coopération, nomma un comité central mixte dans le but de préparer des accords d'abandon de lignes seulement et non pas d'autres contrats. On a prétendu que ce comité était essentiellement un mécanisme de retardement. Ce n'est sûrement pas ce qu'on voulait en le nommant. Le comité mixte de coopération était très occupé à préparer des rapports pour le comité exécutif mixte, et alors ce comité fut établi pour se charger de la préparation des accords d'abandons de lignes d'après les rapports approuvés. Le comité se mit à l'œuvre immédiatement et l'on décida de faire enquête sur les abandons de lignes d'après le rapport 23, l'usage commun de la ligne maintenue, un abandon pour chaque compagnie, pour qu'il y ait un équilibre et que chacun des chemins de fer ait à envisager les mêmes problèmes. Et l'on entreprit l'étude des rapports 25 et 31.

L'hon. M. Parent:

D. Les deux rapports dont vous parlez ont-ils été déposés?

M. BIGGAR: Ils ne sont pas ici, mais si vous consultez la Pièce 37, vous verrez qu'il en est question. La Pièce 37 est à la page 194, et les rapports portent les numéros 25 et 31. Ce sont le premier et le troisième de la liste.

M. Biggar:

D. Oui?—R. Le premier problème que le comité central mixte eut à envisager fut celui de découvrir un moyen de rendre applicables à ces deux cas les principes du rapport nº 23, qui était un peu compliqué. Il se mit à l'œuvre et réussit, vers le 1er août 1935, dans le cas de la ligne Iberville-Farnham, et vers le 1er octobre 1935, dans le cas de la ligne Cyr-Edmundston, à élaborer des accords pour ces deux lignes. Il lui fallut exécuter les travaux dont se charge maintenant le comité mixte de coopération, c'est-à-dire obtenir sur la ligne concernée les renseignements détaillés nécessaires et faire les calculs pour trouver un mode de répartition équitable des charges et des avantages. A mon avis, il avait une rude tâche.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Il y a un espace d'un an entre la tentative faite pour en venir à une entente sur cette base et la décision finale du comité, alors que l'entente fut obtenue. Il y eut, je suppose, une période pendant laquelle vous avez étudié l'effet qui en résulterait pour la ligne. Quelle en fut la durée?—R. L'ouverture du comité central mixte eut lieu en mai 1934, et l'achèvement du dernier de ces deux accords eut lieu en octobre 1935.

D. Il s'écoula presque deux ans?—R. Exactement dix-sept mois, et c'est deux mois de moins que cela pour le premier accord, soit 15 mois.

A présent, si vous voulez bien lire l'accord nº 23, qui a été déposé, je crois, vous verrez le problème que le comité central mixte avait à envisager pour rendre cette entente applicable à des cas d'espèce. L'entente ne spécifiait que le principe.

M. Biggar:

D. Et elle comportait un examen de cette période d'essai.—R. Une investigation détaillée, oui.

L'hon. M. Dandurand:

D. Vous avez comme exemple deux très petites lignes.—R. Nous avons pris ces petites lignes pour que le cas soit simple. Si le comité central mixte avait débuté avec un cas compliqué, je ne sais quand il en aurait fini.

[M. John E. Armstrong.]

D. Vous étiez à la recherche d'un principe?—R. Nous avions le principe dans le rapport nº 23. La difficulté était de le rendre applicable dans des cas simples d'abord, de sorte qu'on a pris des cas simples pour commencer. Je crois que le comité a fait un très bon travail pour le temps qui lui était alloué.

M. Biggar:

D. Et les accords étaient très élaborés.—R. Si j'ai bonne mémoire, ils couvrent 40 pages de papier écolier.

L'hon. M. Dandurand:

D. Avez-vous réussi à trouver une formule plus simple?—R. En élaborant les détails de l'application de ces principes, on constata que le comité central mixte devait se familiariser à son tour avec les renseignements que le comité mixte de coopération possédait déjà à propos des rapports qu'il avait soumis à l'approbation du comité exécutif mixte. Il lui fallait se plonger dans une étude que le Comité mixte de coopération avait déjà faite. Là on s'est aperçu que c'était une cinquième roue. Alors, pour hâter le travail, on abolit le comité central mixte et l'on passa au comité mixte de coopération tout le travail de préparation relatif non seulement aux accords d'abandon de lignes, mais aussi aux autres accords de coopération. Cela se fit en octobre 1935. Vous aimeriez peut-être, messieurs, avoir la suite des dates de ces accords après la date de l'entente. Ils n'étaient pas en vigueur alors. Je ferais peut-être mieux de retourner à cela et de terminer cette partie.

M. Biggar:

D. Oui.—R. Les demandes relatives à ces deux accords furent faites à la Commission des chemins de fer, — ils furent soumis ensemble, — le 20 novembre 1935. L'accord de la ligne Iberville-Farnham comportait l'abandon d'un parcours de 11 milles par le National, et l'accord Cyr-Edmundston comportait l'abandon de 28 milles par le Pacifique-Canadien. La Commission des chemins de fer approuva l'accord Iberville-Farnham. L'accord Cyr-Edmundston...

L'hon. M. Parent:

D. De quelle ligne parlez-vous?—R. De la ligne qui va de Cyr à Edmundston.

D. Vous n'avez pas mentionné cela du tout dans votre déclaration. Vous avez dit quelques mots, mais vous n'avez pas mentionné la ligne du tout. Et quelle autre ligne le National a-t-il abandonnée?—R. Il s'agit de deux lignes qui furent prises en considération dans le même temps par le comité central mixte.

D. Où commençait la première?—R. Elle figurait au rapport 25 et comportait un parcours de 11 milles à abandonner par le National entre Iberville et Farnham.

M. Biggar: Vous trouverez tous ces renseignements à la page 194, dans le tableau, partie II.

L'hon. M. Parent: Cela revient à ce que je disais: si les pièces avaient été imprimées, nous saurions bien mieux où nous en sommes.

L'hon. M. Dandurand: Vous avez l'état.

L'hon. M. Murdock: Il est droit en face de vous, page 194.

M. Biggar:

D. Oui.—R. Le principe de l'abandon fut approuvé par la Commission des chemins de fer, le 14 février 1936, pour cette ligne-là, et le 22 janvier 1936, pour la ligne Cyr-Edmundston. Ces accords furent ensuite transmis au Gouverneur en conseil, qui édicta, en février 1936, l'arrêté du conseil approuvant l'accord Cyr-Edmundston, et en avril 1936, l'arrêté approuvant l'accord Iberville-Farnham.

Les deux projets furent mis à exécution, celui d'Iberville-Farnham par le National, le 26 avril 1936, et celui de Cyr-Edmundston, le 1er juillet 1936. Il semble y avoir eu peu de temps, quant à la ligne Iberville-Farnham, entre l'approbation par arrêté du conseil et la mise à exécution du projet.

D. Quelle mise à exécution?—R. La mise à exécution du projet. Et il y eut encore plus de retard entre l'approbation finale du projet Cyr-Edmundston et la date de sa mise à exécution. En voici la raison. Vous remarquerez que dans le cas de la ligne Iberville-Farnham, il y eut 22 jour entre l'approbation finale et la mise à exécution. Il y avait très peu de travail à faire pour exécuter ce projet; presque tous les raccordements existaient et l'approbation fut accordée le printemps lorsque les travaux à effectuer pouvaient se faire. Mais dans le cas de la ligne Cyr-Edmundston, l'approbation finale se donna en février 1936 et l'accord fut mis à exécution le 1er juillet 1936. Pour mettre ce projet à exécution, il fallait construire une longueur considérable de chemin de fer pour relier les deux lignes dans le voisinage d'Edmundston. Les chemins de fer ne jugeaient pas opportun de commencer cette construction en février ou mars, pendant la saison froide, et alors le vrai travail de construction de ce raccordement fut remis au printemps. Telle fut la raison de ce retard. Le comité central mixte avait commencé l'étude des abandons d'après le rapport 32 avant son abolition.

D. Le rapport général qui figure comme pièce?—R. Le rapport exposant les principes des abandons de territoire. Il avait commencé, mais il n'avait complété aucun accord, d'après ce rapport, et n'avait définitivement formulé les principes relatifs à aucune ligne en particulier. Le comité exécutif mixte, en abolissant ce comité, qui avait paru être une cinquième roue ou du moins avait paru n'être pas cas de la ligne Iberville-Farnham, il y eut 22 jours entre l'approbation finale et indispensable, donna instruction au comité mixte de coopération de se rappeler que le comité exécutif mixte désirait que tous les accords fussent aussi simples et directs que possible. Cela résultait, j'imagine, du fait que les deux accords concernant l'abandon de lignes dont il avait été saisi étaient importants et compliqués. Le comité mixte de coopération, craignant que le comité central mixte ait en grande partie élaboré les principes des accords du type indiqué par le rapport 23, et que nous ayons quelque chose de prêt à exécuter, entreprit d'abord de simplifier, si c'était possible, l'application des accords basés sur le rapport 23.

D. Pour qu'ils cadrent avec les autres?—R. Pour qu'ils cadrent avec les accords fondés sur le rapport 23 que nous avions à étudier. Le comité commença à étudier cela, et alors la situation se compliqua du fait que la section du National informa la section du Pacifique en février 1936, qu'elle avait reçu de son exécutif des instructions précises de n'étudier que la préparation d'accords d'abandon de lignes qui maintenaient un assez bon équilibre entre les deux compagnies.

D. Expliquez cela un peu. Qu'est-ce que cela veut dire?—R. Je n'ai jamais compris clairement ce que cela voulait dire, monsieur Biggar. Cela semble vouloir dire un bon équilibre entre les parcours à abandonner, les employés déplacés, le trafic détourné, c'est-à-dire entre les divers éléments.

D. Quel fut l'effet pratique de cela sur l'étude des rapports 30, 33, 36, 40, 41, 51, 55 et 60?—R. L'effet éventuel sur ces rapports fut un retard considérable. Je vais expliquer ce point plus en détail, si l'on veut bien. Je puis dire que c'était la première fois qu'on nous parlait de la nécessité d'accords se faisant équilibre, nécessité d'équilibrer en quelque sorte l'étude des lignes à abandonner.

D. Et quelle était la date de cela?—R. Le 28 février 1936. Dans la préparation du rapport 32, on avait signalé que lorsque deux lignes étaient considérées comme étant substantiellement en équilibre, ces deux lignes devaient en effet s'échanger l'une pour l'autre sans aucune élaboration détaillée dans les accords.

D. On ne devait faire aucun calcul des charges et avantages?—R. Exactement. Le Pacifique était prêt à marcher dans ce sens dès qu'on lui montrerait que les lignes se valaient. Franchement, le Pacifique ne savait pas comment examiner les deux bouts de ligne et dire s'ils se valaient. Le Pacifique ne reçut

pas d'instructions de son exécutif au sujet de cet équilibre des lignes. Il s'efforça toutefois de marcher de pair avec le National, et nous eûmes fort à faire pendant un certain temps. En définitive, le 15 mai 1936, le comité mixte de coopération —je veux dire les deux sections travaillant ensemble,—soumit un mémoire au comité exécutif mixte demandant de nouvelles instructions à cet égard.

D. Est-ce un des rapports qui forment partie de la Pièce 29? Quelle en est la date—R. Le 15 mai 1936. C'est un mémoire commun adressé à l'exécutif mixte.

D. Je ne crois pas que cela soit ici.—R. C'était simplement une demande pour savoir s'il fallait déterminer les lignes qui se valaient assez bien, avant de rechercher les renseignements relatifs à chaque ligne pour les fins des accords—en un mot qu'est-ce que cela signifiait? La section du Pacifique n'avait pas d'instructions; celle du National avait des instructions précises, et nous n'aboutissions à rien, de sorte que nous demandâmes de nouvelles instructions à l'exécutif mixte.

D. Pouvons-nous avoir une copie de ce mémoire?—R. Oui, nous pouvons en déposer une.

L'hon. M. PARENT: Ce sera la Pièce n°... quoi?

M. BIGGAR: Nous allons attendre de l'avoir, je crois, monsieur le sénateur, avant de lui donner un numéro.

D. Oui?—R. Etant allés aussi loin que nous pouvions, apparemment, dans la simplification indiquée au rapport 23, et le Pacifique étant toujours convaincu que le comité central mixte avait accompli une tâche en déterminant l'application pratique de ces principes que la section du Pacifique était incapable de simplifier, nous avons abordé l'étude de la simplification des principes du rapport 32, l'autre groupe, soit les contrats d'abandon de territoires. Là nous avons découvert un moyen de simplifier. L'application réelle de cela n'est pas aussi compliquée que l'indique le rapport 32, qui, je crois, figure comme une des pièces. Le rapport primitif n° 32 exigeait une comptabilité perpétuelle pour la distribution des frais. Cela fut simplifié par la détermination d'un paiement fixe à faire par une compagnie à l'autre, sans comptabilité.

D. Vous pourriez peut-être, si vous voulez bien, consulter le rapport 32 et nous indiquer la partie que vous avez pu simplifier de cette manière. Il n'y a pas seulement le rapport 32, mais aussi la Pièce 32.—R. Pouvez-vous m'indiquer la page, monsieur le colonel?

D. C'est à la page 138 du compte rendu imprimé.—R. Sous la rubrique Recettes, le paragraphe (*a*) fut laissé en vigueur; le paragraphe (*b*) aussi; le paragraphe (*c*) fut modifié. C'est là que survint la complication de la comptabilité perpétuelle. On garda le paragraphe (*d*).

D. Oui?—R. Au chapitre des dépenses, on garda le paragraphe (*a*). Je puis me tromper dans certains détails, mais je parle des principes. Les principes de ces paragraphes furent retenus ou modifiés. On retint le paragraphe (*b*); on modifia le paragraphe (*c*). Je crois que ce sont là les principaux.

D. C'est là que survint la différence?—R. Oui. Au lieu d'exploiter en se basant sur la proportion de la recette brute à payer par une compagnie à l'autre, ce qui aurait nécessité la comptabilité perpétuelle de ces recettes, on établit un chiffre fixe qui fut convenu.

D. Le résultat de cette simplification est indiqué dans les Pièces 38 et 39, les annexes de ces deux accords?—R. Oui, il en résulte un chiffre final, un chiffre annuel ou mensuel fixe.

D. Ces annexes sont aux pages 196 à 198, et elles aboutissent à une somme mensuelle à payer par un chemin de fer à l'autre?—R. Oui.

L'hon. M. CALDER: Monsieur Biggar, vous allez nous procurer une copie de ce mémoire qui fut envoyé au comité exécutif mixte?

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. CALDER: En même temps, je crois que s'il y a une réponse à ce mémoire, vous devriez l'avoir aussi.

M. BIGGAR: Oui, exactement.

Le TÉMOIN: Le comité exécutif mixte n'a pas pris de décision au sujet de ce mémoire.

L'hon. M. Haig:

D. Ce mémoire est-il bien long?—R. Une page de papier écolier.

L'hon. M. HAIG: On devrait le mettre dans les rapports.

M. BIGGAR: Nous verrons à ce qu'il y soit.

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous étiez du comité exécutif mixte?—R. Non. Le comité exécutif mixte se compose du président et de deux administrateurs de chaque compagnie. Le comité mixte de coopération est un comité technique composé d'ingénieurs, de directeurs de l'exploitation et de comptables. C'est un comité d'élaboration.

D. Vous n'étiez pas dans le comité exécutif mixte?—R. Non.

L'hon. M. Calder:

D. Vous dîtes que vous n'avez jamais eu de réponse à ce mémoire?—R. Non, monsieur.

D. Vous avez continué à travailler dans l'obscurité?—R. En quelque sorte, mais je dois dire qu'en temps et lieu nous avons commencé à envoyer des accords que le National, je présume, trouva équivalents. Le Pacifique consentait à envoyer à l'étude tous les rapports d'abandons de lignes.

D. Vous ne savez pas si, oui ou non, le comité exécutif considéra ce mémoire? —R. Je n'en sais rien, monsieur. Tout ce que je puis dire avec connaissance de cause c'est que nous n'avons pas encore reçu de réponse à ce mémoire.

L'hon. M. Gordon:

D. N'avez-vous pas demandé pourquoi?—R. Non, nous n'avons jamais discuté cela avec l'exécutif.

L'hon. M. Calder:

D. C'est très étrange. Votre comité s'est trouvé dans l'embarras; vous ne pouviez comprendre l'attitude du National, et à cause de cela vous avez envoyé un mémoire au comité exécutif mixte demandant des instructions?—R. Oui, monsieur.

D. Et vous n'avez jamais eu de réponse?—R. Exactement.

D. C'est très étrange.—R. Mais nous allons de l'avant, chacun à sa manière, et nous nous tirons d'affaire. Nous nous sommes efforcés de coopérer plutôt que de nous combattre.

M. Biggar:

D. Oui?—R. En juillet 1936,—et c'était le premier renvoi à un comité local mixte par le comité mixte de coopération à propos d'abandons de lignes,—en juillet 1936, le National consentit à la publication des rapports 34 et 35 pour étude par les comité locaux mixtes.

D. Ce sont là les matières traitées dans la partie III de la Pièce 37, au haut de la page 194 du compte rendu?—R. Le rapport 34 traitait de l'abandon de la ligne du National entre Middleton-Junction et Granville-Centre, distance de 22 milles. Le rapport n° 35 traitait de l'abandon de la ligne du Pacifique entre Linwood et Listowel, distance de 16 milles. Je présume que la ligne Middleton Junction-Granville Centre est en Nouvelle-Ecosse. La ligne Linwood-Listowel est dans l'Ontario. Je ferais peut-être mieux d'indiquer la province dans chaque cas.

L'hon. M. Hugessen:

D. Vous voulez dire que ni l'une ni l'autre de ces lignes n'est dans le Québec?—R. Non, monsieur.

M. Biggar:

D. Oui.—R. Cette étude fut faite pour simplifier le rapport n° 32, et, en octobre 1937, on avait reçu tous les renseignements nécessaires pour l'achèvement des accords.

D. C'est-à-dire les renseignements venant du comité local?—R. Les renseignements venaient des comités locaux mixtes au comité mixte de coopération, et les accords furent complétés à la date du 15 janvier 1938. Ce sont là les accords qui ont été approuvés et qui sont prêts à être soumis à la décision de la Commission des chemins de fer. C'est-à-dire qu'ils sont conclus entre les copagnies.

D. Dans un cas, le National se retire du territoire, et dans l'autre cas, c'est le Pacifique qui se retire?—R. Oui. Il y a un changement dans la situation de la ligne Middleton Junction-Granville, en ce sens qu'après l'approbation du rapport 34 par le comité exécutif mixte, le National cessa de lui-même son exploitation entre Bridgetown et Granville Centre, et demanda de retirer cette partie abandonnée de l'entreprise coopérative. Il préférait rendre cet abandon exclusif. De sorte que dans l'abandon commun, d'après le rapport 34, l'accord comporte la mise au rancart de la ligne du National entre Middleton Junction et Bridgetown. Le reste de la ligne, soit huit milles, entre Bridgetown et Granville, a été abandonné exclusivement par le National.

D. Je crois que cela est discuté dans la note relative au rapport n° 34, à la page 133 du compte rendu.—R. Oui, monsieur. En octobre 1936, le National consentit à publier le rapport n° 38 — maintenant le rapport 38A, — au sujet de la ligne entre Louise et Deloraine, au Manitoba. Rapport n° 40, Saint-Canut-Cushing Junction...

L'hon. M. Hugessen:

D. Ce n'est pas le n° 40, c'est le n° 47.—R Je vous demande pardon. C'est le n° 47. Cette ligne est dans le Québec. Rapport n° 61, Dranoel-Medonte, traite d'une ligne de l'Ontario. Le rapport 62 parle de la ligne Sainte-Thérèse-Saint-Eustache, également dans la province de Québec. Le Pacifique n'avait pas beaucoup d'intérêt à obtenir une réponse au mémoire du 15 mai 1936, si le travail avançait, car le National avait fait connaître tous ses abandons, dans le rapport 32. En conséquence, il n'y avait pas d'occasion de discuter avec l'exécutif pourquoi il ne nous donnait pas de réponse.

M. Biggar:

D. Vous voulez dire que le Pacifique ne s'opposait pas aux améliorations?—R. Oui, monsieur. Il n'y avait qu'un autre abandon de ligne prévu dans le rapport n° 32.

D. Du genre prévu par le rapport n° 32?—R. Un abandon de ligne du genre prévu par le rapport 32. Voici le rapport n° 39, ligne Reston-Wolseley, abandon du Pacifique dont je parlerai bientôt dans une autre partie. En octobre 1936, à l'époque où le National livra ces quatre rapports à l'étude, le National demanda plus de temps pour étudier la simplification du rapport 23. Le Pacifique n'avait pas l'expérience voulue pour simplifier ce rapport, mais le comité central mixte avait déjà discuté la question. En février 1937, la section du National lança les accords conformes au rapport n° 23 pour être étudiés comme suit: rapport 33, Red-Deer, Rocky-Mountain-House, Alberta; rapport n° 44, Langdon-Beiseker, en Alberta...

D. Non, vous avez là le rapport 40.—R. Pardon. Il y a deux malentendus dans son mémoire. Excusez-moi. N° 40, Langdon-Beiseker, en Alberta; n° 41,

Alix-Nevis, en Alberta; nº 55; North-Bay-Yellek, en Ontario, et rapport nº 60, Fresnière-Shawbridge et raccordement Joliette-Montfort, dans la province de Québec. Le National réserva l'étude du rapport nº 30, Bala-Park-Wanup, et nº 36, Bird's-Hill-East-Selkirk, la première de ces deux lignes étant dans l'Ontario et la dernière au Manitoba.

L'hon. M. Robinson:

D. Que voulez-vous dire par " réserva "?—R. Le National trouvait qu'aucun abandon important du Pacifique n'était approuvé, qui fît raisonnablement équilibre à ces deux abandons du National, et, en conséquence, ne voulait pas accepter. Le Pacifique était prêt à faire connaître tous ses abandons, mais il fut d'avis que si cela devenait une affaire de marchandage, il devait retenir sa proposition concernant la ligne Reston-Wolseley, rapport 39.

L'hon. M. Murdock:

D. Monsieur Armstrong, voudriez-vous nous expliquer ce qui semble faire conflit entre les rapports 4 et 28, qui ne comportent pas d'abandons de lignes?

M. Biggar:

D. Nous traitons ce point, sénateur, plus loin dans la partie I. Il serait plus commode, je crois, de traiter tous ensemble des abandons de lignes. Vous nous parliez, monsieur Armstrong, des rapports 30, 36 et 39. Le rapport 39, ligne Reston-Wolseley, est le dernier que vous ayez mentionné.—R. Oui. Le Pacifique-Canadien était d'avis que, si ce devait être une affaire de marchandage et de compensation de lignes, il n'avait pas lieu de lancer le rapport nº 39, comportant des abandons de territoire pour lesquels le National ne donnait pas d'équivalent. Pour cette raison, ces trois rapports furent réservés pour étude ultérieure lorsqu'on aurait trouvé un mode de compensation.

L'hon. M. Calder:

D. Le National-Canadien fit la première réserve?—R. Oui.

M. Biggar:

D. Quel progrès a-t-on fait relativement aux nºs 33, 40, 41, 55 et 60?—R. Pour 33, 40 et 41, les renseignements viennent des comités mixtes d'exploitation et de trafic. Je crois que dans tous ces cas on a convenu de certaines périodes d'essai.

D. Vous m'avez dit que le comité mixte d'exploitation rédigea le renvoi aux comités locaux, envoya ses questionnaires et le reste?—R. Aux premiers jours de novembre.

D. Au sujet de toutes ces lignes?—R. Pardon. Oui, dans les premiers jours de mars 1937, immédiatement après que le National eut consenti à lancer ces rapports.

D. Alors ces lignes sont à l'étude dans les comités locaux depuis 14 mois?—R. Oui. Nous avons reçu des renseignements importants. Ils ne sont pas complets dans tous les cas, mais ils viennent aussi rapidement qu'on peut nous les préparer. A propos du rapport 55, North Bay-Yellek, M. Fairweather a parlé des difficultés que le National a à envisager quant à un certain trafic du *T. & N.O.* à North-Bay. Le Pacifique n'en savait rien avant d'entendre ce témoignage.

D. Avant d'en entendre parler ici, voulez-vous dire?—R. A propos du rapport 60, Fresnière-Shawbridge et raccordement Joliette-Montfort, il a parlé des difficultés que le Pacifique avait à envisager relativement à cette ligne entre Sainte-Thérèse et le raccordement de Montfort, où une ligne simple ne saurait, dans certaines conditions suffire au trafic commun à certaines époques. Le tronçon Fresnière-Shawbridge est de 23 milles. Lorsqu'on en vint à l'étude des nouveaux renseignements, on constata que l'abandon ne pouvait se faire qu'entre

Fresnière et Papineau, distance de 13 milles. La difficulté dont M. Fairweather a parlé se rapportait à cette partie de l'abandon. Cette difficulté ne concerne pas la partie Joliette-Montfort Junction de ce rapport, qui est de 31 milles. On peut aller de l'avant, quant à ce tronçon.

D. Malgré la difficulté qui a été mentionnée?—R. Oui. Je crois que cela termine ce que j'avais à dire au sujet des rapports d'abandons de lignes, monsieur Biggar.

D. Vous avez traité de celles qui figurent à la partie II, page 194. Mais quel progrès a-t-on fait au sujet de 38A, 47, 61 et 62, dans la partie III?—R. Les renseignements relatifs à 47, 61 et 62 sont pratiquement complets.

D. Oui.—Et je crois que 38A achève, bien que le Comité mixte de coopération n'ait pas encore reçu les derniers détails, on a fixé des périodes d'essai, et nous savons qu'un certain travail est fini et que certains renseignements sont compilés, mais le tout n'est pas complété.

D. Vous parlez des renseignements provenant des comités locaux mixtes?—R. Adressés au comité mixte de coopération.

D. Ainsi, en général, et à part les trois qui font l'objet des rapports 30, 36 et 39, il devrait être possible au comité mixte de coopération d'en venir à des ententes en peu de temps dès que les renseignements seront disponibles?—R. Peut-être à l'exception de 55 et d'une partie de 60.

D. En raison des difficultés dont vous venez de parler?—R. En raison des difficultés dont je viens de parler, oui. Les autres rapports qui ne comportent pas d'abandons de lignes...

D. Figurant à la partie I de la Pièce 37, au haut de la page 194?—R. Il y en a deux qui attendent. Il y a le rapport 27, concernant l'aiguillage commun dans les limites de Toronto. Si je ne me trompe, c'est le cas où M. Fairweather a déclaré que le Pacifique refusait de considérer le projet de coopération proposé par le National. La situation à cet égard est celle-ci: Le rapport n° 27 fut d'abord soumis au comité exécutif mixte en décembre 1933. Il fut approuvé par l'exécutif du Pacifique. L'exécutif du National, craignant qu'il n'y ait pas de compensation au risque de compromettre son trafic dans les régions tributaires des lignes Mimico-Swansea et North Toronto-Leaside, demanda la reconsidération de ce rapport, et le comité exécutif mixte le référa de nouveau au comité mixte de coopération en octobre 1934.

L'hon. M. Murdock:

D. Voudriez-vous expliquer ce que vous voulez dire par "compensation au risque de compromettre le trafic"?—R. Je pourrais peut-être expliquer cela comme suit. Le trafic peut être exposé à toutes sortes de risques. D'une part il y a la concurrence du National et, de l'autre, celle du Pacifique. Le National, lorsqu'il a une occasion d'obtenir du trafic, n'aime pas que ce trafic soit exposé à la concurrence du Pacifique, et le Pacifique est du même avis en sens contraire. Il n'y a pas de différence entre nous, je crois, sous ce rapport.

M. Biggar:

D. Et le rapport n° 52?—R. A propos de remises communes pour locomotives à Ottawa.

D. Oui. D'après le rapport n° 52, après environ deux ans d'étude par un comité local mixte, le comité mixte de coopération pensa avoir reçu tous les renseignements nécessaires à la préparation d'un accord conformément à ce rapport. On constata toutefois qu'à certains égards les renseignements manquaient ou étaient erronés, et, en mai 1936, le comité retourna ces données pour les faire reviser.

D. Voulez-vous dire que vous les avez renvoyées?—R. Au comité local mixte pour nouvelle étude et retouche.

L'hon. M. Gordon:

D. Est-ce à propos de Port-Arthur?—R. Non, monsieur, mais au sujet de la remise commune à locomotives, à Ottawa.

M. Biggar:

D. Oui?—R. Nous n'en avons pas entendu parler depuis, au comité mixte de coopération. M. Fairweather déclara qu'un changement de situation à Ottawa portait le comité à croire qu'il n'y aurait plus d'économie à réaliser. Mais la question est en suspens.

L'hon. M. Parent:

D. A-t-on déjà considéré la question d'abandouner une des deux voies qui relient Montréal à Ottawa en ligne parallèle? Ce point s'est-il déjà discuté entre les deux comités mixtes?—R. L'abandon d'une voie ou de l'autre entre Montréal et Ottawa?

D. Oui.—R. Non, monsieur. Cela ne s'est pas discuté sérieusement au comité mixte de coopération. On a référé la question aux gérants de nos services de trafic et leur étude de la situation a indiqué, avec raison, je crois, que bien que ces deux lignes soient communes aux deux bouts, elles desservent des territoires différents entre Ottawa et Montréal.

D. Alors, il n'y a apparemment pas de trains communs entre Ottawa et Montréal?—R. C'est exact.

D. Pourquoi?—R. Pour la même raison. Il faut s'occuper du trafic local aussi bien que des transports directs.

D. Cela a été étudié?

M. BIGGAR: Vous trouverez cela, monsieur le sénateur...

L'hon. M. PARENT: Je pose la question.

M. BIGGAR: J'allais dire...

L'hon. M. PARENT: J'ai la parole.

Le TÉMOIN: Les directeurs de nos services de voyageurs ont examiné la question.

M. BIGGAR: Vous verrez que tout cela est devant le Comité, dans une des pièces. Je ne puis vous indiquer la page, de mémoire, mais le Comité a discuté la question.

L'hon. M. PARENT: Je vais trouver cela quelque part, oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je proposerais que nous permettions au témoin de rendre son témoignage d'une manière ordonnée. Nous en finirons beaucoup plus vite. A moins que ce ne soit absolument nécessaire pour rendre les témoignnages intelligibles, il vaut mieux, je crois, que les sénateurs prennent note de ce qu'ils veulent demander et attendent une pause pour poser des questions afin d'éclaircir la situation. Par exemple, nous abordons la question de la mise en commun des trains. Or, il est fort possible que lorsque le témoin aura donné ses explications on n'aura plus besoin de lui poser des questions pour élucider le sujet.

L'hon. M. PARENT: Discutons-nous le nº 52, mise en commun des installations d'Ottawa? Cela se rapporte directement à ma question.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je ne critique pas du tout, sénateur. Je n'ai pas l'intention de critiquer. Je vous propose simplement que ce serait peut-être là le meilleur moyen de conduire l'enquête.

L'hon. M. CALDER: A cette exception près, que si nous ne comprenons pas bien le témoignage, nous pouvons poser une question, chemin faisant.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Certes, oui.

L'hon. M. Calder:

D. A présent, je comprends que vous avez traité de toutes les questions dont il s'agit dans les rapports préparés par le comité mixte de coopération.—R. Et qui n'ont pas encore abouti à des accords. Oui, monsieur.

Le très hon. M. Meighen:

D. Avant que vous ne quittiez le n° 52, au sujet des installations communes à Ottawa, je voudrais savoir si vous avez dit que le comité mixte de coopération avait pris des décisions auxquelles on n'a pas donné suite?—R. Oui, monsieur. Nous avons terminé le rapport 52. Il est allé au comité exécutif mixte, il y a été approuvé et il a été renvoyé au comité mixte de coopération, probablement complet, pour la préparation des accords. A cette date, on constata que les renseignements étaient incomplets ou erronés à certains égards, au point de vue des accords, et on le retourna au comité local mixte, mais il n'est pas encore revenu au comité mixte de coopération.

L'hon. M. Calder:

D. Vous n'avez pas abandonné l'idée?—R. Non, monsieur. Nous allons recevoir instruction de préparer un accord d'après le n° 52.

M. Biggar:

D. Nous ferions mieux de revenir aux questions qui sont encore à l'étude au comité mixte de coopération et qui n'ont pas été traitées dans les rapports,—ou je vous demande d'aborder cela dans un ordre différent de celui que vous préférez?—R. C'est très bien, monsieur Biggar. J'ai des notes là-dessus.

L'hon. M. MURDOCK: Tandis que vous en êtes à la partie I, n'aurions-nous pas pu trouver ce qui semble faire conflit entre 4 et 28, qui tous deux se rapportent à la mise en commun des trains?

M. BIGGAR: Nous en venons à la mise en commun des trains.

Le TÉMOIN: Il serait peut-être bon, je crois, de diviser les projets à l'étude, et qui n'ont pas fait l'objet d'un rapport, en deux catégories: celle des questions dont le comité mixte de coopération est actutellement saisi, et celle des projets confiés à l'étude d'un comité local mixte. Je parlerai d'abord des questions dont le comité local mixte est saisi.

M. Biggar:

D. C'est-à-dire celles qui ont simplement été étudiées par le comité mixte de coopération et envoyées pour enquête préliminaire à un comité local?—R. Oui.

L'hon. M. CALDER: Avant que nous n'abordions cela, puis-je dire un mot? Je siège très près du témoin et je vois exactement ce qui se passe. Le témoin doit avoir un personnel avec lui pour manier la quantité énorme de documents qu'ils ont. Ils ont ces documents dans leurs poches. Je crois qu'on pourrait leur procurer une table pour qu'ils puissent les manier plus aisément.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Si c'est possible, nous allons le faire; mais vous voyez comme nous sommes à la gêne. Je ne sais s'il y a place pour une table. S'il y en a, nous allons en trouver une.

Le TÉMOIN: Je crois sénateur, que les liasses vont diminuer rapidement. Nous allons nous débattre et porter le fardeau allègrement.

L'hon. M. CALDER: Il a fallu environ cinq minutes pour avoir le dernier document.

Le TÉMOIN: A propos de l'abandon de ligne projeté entre Woodstock et Windsor, cette étude fut d'abord référée à un comité local mixte, en juillet 1934, et en septembre 1934 le rapport du comité local mixte fut soumis au comité mixte de coopération. C'est une des premières enquêtes qui eurent lieu avant que le comité mixte de coopération ou les comités locaux mixtes connussent exactement

ie genre de renseignements requis pour la rédaction des accords. En février 1935, —c'était à l'époque où l'exploitation en commun de trains circulant à l'ouest de Toronto faisait l'objet d'une étude,—le Pacifique-Canadien fit savoir à la section du National-Canadien du comité mixte de coopération qu'il préférait ne pas étudier à la fois l'exploitation en commun des trains et les abandons de lgines dans le même territoire. C'était déjà suffisamment compliqué pour les fonctionnaires locaux de peser l'une ou l'autre de ces questions et, en les étudiant les deux à la fois, ils s'y seraient perdus complètement. Par conséquent, l'étude fut suspendue jusqu'à ce que le rapport n° 58 fût terminé, en février 1936. En mars 1936, la section du Pacique-Canadien proposa de reprendre l'étude du rapport qui avait été soumis en 1934 par le comité régional mixte. Certains changements s'étaient produits au cours de cet intervalle d'environ deux ans et nous savions beaucoup mieux qu'avant comment nous y prendre pour aborder ces questions. En mai 1936, la question fut de nouveau mise à l'étude. La section du Pacifique-Canadien a terminé son étude au cours de l'hiver dernier. Elle a éprouvé certaines difficultés à convenir d'une date pour une réunion mixte avec la section du National-Canadien, mais en mars 1937 elle avait dressé un projet de rapport qu'elle destinait au comité mixte de coopération et elle le fit tenir à la section du National-Canadien pour que cette dernière l'étudie. Je soulignerai ici le fait que M. Fairweather, dans sa déposition de l'autre jour, a dit que le National-Canadien possède une voie double dans la région Woodstock-Windsor. Ce n'est malheureusement vrai qu'en partie. Il existe un tronçon de 20 milles de voie ferrée simple entre Komoka et Glencoe, ce qui constitue le nœud du problème à résoudre par le comité régional mixte. Faire circuler le trafic de la ligne principale du Pacifique-Canadien sur cette voie simple, de même que le trafic de Toronto-Détroit du National-Canadien, est une chose à laquelle la ligne en question ne pourra suffire. Il se présente là, je crois, un problème de signalisation ou d'installation d'une double voie, ou que sais-je encore. En tout cas, depuis mars 1937, la section du National-Canadien du comité régional mixte est aux prises avec la difficulté et elle essaye de déterminer ce qui pourrait être fait. On nous a informés en février de cette année, si je me souviens bien, que les deux sections s'efforçaient de rédiger un rapport commun exposant la situation et destiné au comité mixte de coopération. J'ignore sur quoi portera ce rapport car il n'a pas encore été déposé.

M. Biggar:

D. Qu'est-ce qui vient ensuite?—R. Il y a eu discussion de certaines désaffectations,—j'entends discussion devant cet honorable Comité,—de certaines désaffectations dans la région située entre Sudbury et Winnipeg. Je crois que ces discussions étaient surtout basées sur des propositions d'unification, mais on a aussi proposé quelques abandons en coopération dans cette région. Deux comités mixtes régionaux ont été institués pour étudier la situation de tout le territoire et pour obtenir les informations voulues afin de savoir où peut résider l'économie la plus importante.

L'hon. M. Calder:

D. Entre quels endroits?—R. Entre Sudbury et Winnipeg. Il est possible que les économies les plus importantes se trouvent dans les désaffectations; elles peuvent aussi résider dans le détournement du trafic d'une ligne à une autre et dans le déclassement de la voie ferrée à qui on enlève le transport direct ou dans tout autre moyen que le comité pourra établir avec les données à sa disposition. Il existe deux comités mixtes régionaux parce que le point de démarcation entre les lignes dites de l'Ouest et de l'Est du Pacifique-Canadien se trouve dans le territoire compris entre Sudbury et Winnipeg, de même que le point de division entre celles du National-Canadien se trouve aussi dans la même région. Ainsi un comité régional étudie les questions se rapportant aux lignes de l'Ouest et un autre, les questions qui ont trait aux lignes de l'Est. Lorsque le comité

mixte de coopération recevra les deux rapports il les réunira ensemble et il déterminera, de la meilleure façon possible, où résident les plus grandes économies à réaliser dans ce territoire grâce à la coopération.

M. Biggar:

D. Depuis combien de temps ces comités régionaux sont-ils à l'œuvre?—R. Si je me souviens bien, le questionnaire fut émis il y a environ deux ans. Je ne suis pas sûr de la date mais voilà déjà assez longtemps. Le problème à étudier et les décisions à prendre portent sur quelque 3,000 milles de voies ferrées.

L'hon. M. ROBINSON: Où cela se trouve-t-il sur la carte?

(On indique l'endroit sur la carte.)

Le TÉMOIN: Le point de division entre les lignes de l'Est et de l'Ouest du Pacifique-Canadien se trouve entre Fort-William et Port-Arthur. Les lignes bleues à l'ouest de ce point sur la carte représentent les lignes de l'Ouest du Pacifique-Canadien; les lignes bleues à l'est de ce point indiquent les lignes de l'Est. Le point de division des lignes du National-Canadien se trouve à Armstrong. Les lignes rouges à l'ouest de ce point montrent les lignes de l'Ouest de ce chemin de fer et les lignes rouges à l'est sont ses lignes de la région centrale.

L'hon. M. Calder:

D. La ligne qui se rend aux Etats-Unis est-elle comprise?—R. Oui, monsieur; c'est la ligne de Fort-Frances.

L'hon. M. Dandurand:

D. Vous dites qu'il y a 3,000 milles de voies. Est-ce pour les deux chemins de fer?—R. Oui, monsieur. Il nous faut tout étudier afin de constater où se trouve l'économie la plus importante et c'est une tâche considérable.

M. Biggar:

D. Pouvez-vous nous nommer les membres de ces comités régionaux?—R. Il m'est difficile de vous répondre, monsieur Biggar. Le comité mixte de coopération requiert du vice-président qui a juridiction sur le territoire dans lequel il y a des projets en cours qu'il nomme une section d'un comité régional mixte. Le vice-président du National-Canadien en nomme une autre; ces deux sections constituent le comité régional.

D. Où pourrions-nous nous adresser pour savoir les noms de ceux qui font partie de ces comités?—R. Je puis me procurer ce renseignement pour vous.

L'hon. M. ROBINSON: Je serais d'avis qu'il faudrait plusieurs comités locaux pour mener le travail à bien lorsqu'il s'agit d'une ligne si importante.

M. Biggar:

D. Pouvez-vous nous fournir une liste de ces membres?—R. C'est chose possible. Je ne sais si ce pourrait être de quelque avantage. Le personnel peut changer de temps à autre. Ces comités se composent de chefs des services d'exploitation, des services des messageries, des services télégraphiques et des services de l'entretien des voies. L'entreprise entière étant concernée, la division de la mécanique serait aussi représentée à ce comité.

L'hon. M. Horsey:

D. Cela représente un effectif considérable?—R. Oui, monsieur.

M. Biggar:

D. Et chaque chemin de fer est représenté au comité par des chefs de services occupant des postes semblables?—R. Oui. Les différentes parties du travail à exécuter sont réunies suivant leurs points de ressemblance; chaque comité régional les étudie et fait rapport sur le tout au comité mixte de coopération. Vu cet état de choses, voulez-vous toujours connaître les noms des membres des comités mixtes régionaux?

D. De combien de personnes se composeraient ces comités?—R. J'imagine que le Pacifique-Canadien aurait à consulter peut-être une vingtaine de chefs de service des lignes de l'Est, et probablement autant des lignes de l'Ouest. Je doute que le comité régional mixte compte un tel effectif, mais il ferait appel de temps à autre à l'expérience et aux connaissances de ces chefs de services.

L'hon. M. Calder:

D. Il se produit de temps à autre des changements dans le personnel de ces comités?—R. Oui, monsieur, parce que les chefs de services sont parfois déplacés, et c'est le titulaire du poste qui est délégué au comité.

M. Biggar:

D. Y aurait-il alors des sections distinctes de ce comité régional pour les lignes de l'Ouest et pour les lignes de l'Est?—R. Oui, monsieur.

D. Et la même chose se produit également pour le National-Canadien?—R. Oui.

D. Ainsi, un comité se composerait en réalité de quatre sections?—R. Oui, monsieur, deux comités régionaux mixtes.

Le très hon. M. Meighen:

D. C'est en réalité un seul problème. Il est excessivement vaste, mais je ne vois pas comment vous pouvez le subdiviser.—R. Lorsque toutes les données seront réunies, le problème formera un tout complet. Mais il y a une grande quantité de renseignements à recueillir au sujet des différents districts auxquels sont affectées les locomotives, — ce qui constitue les points réels de division, — et ces renseignements doivent porter sur les classes des lignes, les avantages qu'il y aurait à exploiter une ligne plutôt qu'une autre, et ainsi de suite. Il y a des masses de détails à obtenir quant au territoire placé sous la juridiction d'un vice-président et situé à l'ouest de Fort-William et de Port-Arthur et quant au territoire placé sous la juridiction d'un vice-président et situé à l'est de ces endroits. Cet amas de renseignements détaillés devra être analysé par un comité d'étude, si vous voulez, et ce sera la tâche du comité mixte de coopération.

L'hon. M. Calder:

D. Votre compagnie tient-elle une comptabilité distincte pour chaque région que sépare la ligne de démarcation?—R. Oui, monsieur.

D. C'est-à-dire que la comptabilité des messageries, du trafic-marchandises et de tout le transport qui s'effectue à l'ouest de Port-Arthur est distincte de celle des mêmes services pour les lignes de l'Est?—R. Les registres locaux sont distincts à cet endroit. Je ne puis vous répondre quant à la comptabilité qui se tient au siège social, à Montréal, parce que je n'en suis pas au courant.

L'hon. M. Robinson:

D. Combien le National Canadien et le Pacifique-Canadien possèdent-ils de ces milles de voies ferrées? Vous dites qu'il y a environ 3,000 milles pour les deux réseaux?—R. Le National-Canadien en possède environ les deux tiers et le Pacifique-Canadien, un tiers.

M. Biggar:

D. Cela complète ce que vous avez à dire au sujet de la région Sudbury-Winnipeg?—R. Oui.

D. Qu'est-ce qui vient ensuite?—R. Le projet suivant qui est entre les mains du comité régional mixte est la désaffectation proposée de la ligne entre Bruderheim et Edmonton. Cette question fut soumise à un comité régional mixte en juillet 1934, — je devrais plutôt dire que nous avons reçu, en juillet 1934, le premier rapport d'un comité régional mixte. Ce rapport était manifestement incomplet au sujet de certains renseignements et le Pacifique-Canadien demanda de

le faire étudier de nouveau afin de le compléter. Je puis dire que cette insuffisance de renseignements de la part de ces premiers comités régionaux mixtes n'est pas étonnante. Ils n'avaient pas saisi toute l'étendue du problème et ils faisaient de leur mieux; mais à mesure que nous étudiions la question, nous constations qu'il nous fallait des données plus précises ou qu'il nous en fallait de nouvelles, et, alors, nous avons dû perfectionner une méthode d'aborder le travail en question.

D. Exactement.—R. En juin 1937, le projet fut renvoyé pour nouvelle étude et le comité régional mixte n'a pas encore déposé de rapport.

L'hon. M. Calder:

D. Quelle est la longueur de cette ligne?—R. 33 milles.

M. Biggar:

D. Ensuite?—R. Ensuite vient le projet concernant la ligne Winnipeg-Norris. C'est la voie ferrée au sud de Winnipeg. Immédiatement au sud de Winnipeg, il existe des lignes du National-Canadien et du Pacifique-Canadien faisant double emploi.

D. Sur combien de milles?—R. Sur une distance d'environ 40 milles.

L'hon. M. Haig:

D. Et un service d'autobus vient faire concurrence.

M. Biggar:

D. Où en est rendu ce projet?—R. Le rapport du comité régional mixte sur cette désaffectation de la ligne du Pacifique-Canadien,—la ligne bleue que montre M. Macnabb sur la carte,—fut envoyé au comité mixte de coopération en septembre 1935, et nous n'avons pas encore reçu le rapport du comité régional sur l'alternative de l'abandon par le National-Canadien de sa ligne entre les deux mêmes limites. Tant que nous n'aurons pu déterminer quelle est la désaffectation la plus avantageuse, nous ne pourrons mettre le projet à l'essai.

D. Il s'agit de désaffecter l'une ou l'autre de ces lignes?—R. C'est le même comité régional qui a eu la charge d'enquêter sur les deux lignes. Il a fait rapport sur une mais non sur l'autre.

D. Savez-vous pourquoi?—R. Je ne pourrais que le conjecturer.

D. Vous voulez dire que vous n'avez aucun renseignement à ce sujet?—R. C'est cela.

D. Qu'est-ce qui vient ensuite?—R. La ligne entre Brandon et Maryfield est la suivante sur laquelle doit enquêter le comité régional mixte.

D. Où la question en est-elle rendue?—R. En autant que j'en puis juger, les progrès accomplis sont satisfaisants. Il existe certaines particularités qui ont créé quelques difficultés. La première proposition à l'étude voulait que le National-Canadien désaffecte sa ligne entre Brandon et Maryfield. (Voulez-vous, s'il vous plaît, indiquer les voies ferrées sur la carte, monsieur Macnabb?) Cette ligne rouge entre Maryfield et Brandon ainsi que la ligne bleue, à l'ouest de Maryfield, qui va jusqu'à Peebles, représentent la voie ferrée dont l'abandon est projeté. Lorsque fut mis à l'étude l'abandon par le Pacifique-Canadien de sa ligne entre Maryfield et Peebles, ce chemin de fer fut d'avis que, de toute évidence, il ne servait à rien de garder deux embranchements, celui de Reston à Maryfield et le petit tronçon de voie ferrée entre Peebles et Wolseley, à l'autre extrémité de la carte. Avec un service de trains moins important, il était inutile d'obtenir le droit de circuler sur la ligne rouge entre Maryfield et Peebles. Alors le Pacifique-Canadien de dire: "Pourquoi ne désaffecterions-nous pas toute la ligne entre Reston et Wolseley afin de laisser le National-Canadien desservir tout le territoire?" Le rapport N° 39 fut donc dressé, soumis et approuvé en ce sens.

Maintenant, si nous avions persisté dans cette idée de désaffecter la ligne du National-Canadien entre Brandon et Maryfield, vous voyez que la situation

aurait été changée du tout au tout, et le National-Canadien n'aurait pu avoir sa voie ferrée entre Maryfield et Peebles pour continuer son exploitation. Ainsi, on dut donc abandonner ce projet. La désaffectation projetée actuellement à l'étude est celle de la voie ferrée du National-Canadien entre Brandon et Maon. C'est, je crois, un peu plus de 50 p. 100 de la distance qui sépare Brandon de Maryfield. Ainsi, vous voyez que, quelquefois, le travail que nous faisons ne compte pour rien.

D. Quand fut-il question de cette désaffectation de Brandon à Maon?—R. Je ne puis vous donner de date précise, monsieur Biggar.

D. Il y a combien de temps environ?—R. Ce serait, je crois, à l'époque où le rapport numéro 39 fut soumis, ou un peu avant. Je n'ai pas ce rapport par devers moi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président, est-il bien avantageux de repasser de nouveau tous ces projets de désaffectation? M. Fairweather nous les a exposés. Ne serait-il pas préférable de nous en tenir aux occurrences où M. Armstrong exprime des divergences d'opinion au nom du Pacifique-Canadien ou nous offre des explications différentes?

L'hon. M. DANDURAND: Je suis de cet avis. Lorsque le Pacifique-Canadien et le National-Canadien partagent les mêmes vues sur les questions soulevées par M. Fairweather, nous ne devrions pas avoir à y revenir.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non.

L'hon. M. DANDURAND: Ce ne serait nécessaire que lorsqu'il y a divergence d'opinions.

M. Biggar:

D. Voulez-vous continuer dans ce sens, monsieur Armstrong?—R. Vu tout ce qui vient d'être dit, je me bornerai à donner des explications là où les vues des deux réseaux diffèrent.

D. Oui.—R. Prenons d'abord la région Kamloops-Vancouver. Ce sont les lignes bleue et rouge convergeant vers Vancouver, à l'extrémité ouest de la carte. Le Pacifique-Canadien est très désireux de faire soumettre ce territoire aux investigations et il insiste là-dessus depuis quatre ans. La première démarche devant un comité régional mixte fut effectuée en mai 1938, depuis que cet honorable Comité a commencé à siéger. Au sujet de cette région, je ferai remarquer que M. Fairweather a dit que seules deux voies ferrées canadiennes donnaient accès à Vancouver. Je crois qu'il s'est mal exprimé. Dans cette région, il y a les deux lignes en question et, au sud, il y a le chemin de fer de Kettle Valley qui se rend aussi à Vancouver. Le Pacifique-Canadien utilise ce chemin de fer pour détourner la circulation quand c'est nécessaire vu que le trafic provenant de l'Est, à destination de Vancouver, peut passer par cette ligne-là.

L'hon. M. Calder:

D. Il existe un raccordement entre les lignes des Prairies et le Kettle Valley?—R. Oui, monsieur. Cette ligne part de Lethbridge. M. Macnabb vous l'indique sur la carte.

L'hon. M. Buchanan:

D. Elle va de Medicine-Hat à Vancouver?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Calder:

D. Tout le parcours est en voie ferrée, n'est-ce pas?—R. Oui.

L'hon. M. Robinson:

D. A quelle distance de Vancouver se joint-elle à l'autre ligne?—R. A un peu moins de 100 milles.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les deux lignes se raccordent à Hope.

L'hon. M. Robinson:

D. Au delà de cet endroit, il n'y a que deux lignes?—R. Vous voulez dire pour franchir la gorge?

D. Oui.—R. Oui.

M. Biggar:

D. Comment se nomme le défilé que franchit le chemin de fer de Kettle Valley?

L'hon. M. HAIG: C'est la Passe du Nid-de-Corbeau.

M. Biggar:

D. Vous étiez à nous montrer qu'il y a réellement trois lignes donnant accès à Vancouver.—R. En venant de l'est, il n'y en a que deux, celle du National-Canadien et celle du Pacifique-Canadien. Vers le sud, la voie ferrée du Kettle Valley vient rejoindre celle du Pacifique-Canadien à l'ouest de cette gorge.

D. M. Fairweather a dit que, pour certaines raisons, il ne pourrait y avoir de désaffectation.—R. La région est soumise à des investigations, et je ne suis pas prêt à dire quelles seront les conclusions de l'étude entreprise. J'ignore s'il y aura abandon ou non.

D. Quelles démarches le Pacifique-Canadien a-t-il tentées jusqu'à présent pour faire faire les investigations?—R. Le Pacifique-Canadien a présenté à la section du National-Canadien du comité divers questionnaires afin qu'elle les approuve et cela dans le but d'émettre un questionnaire destiné au comité régional mixte, mais à venir jusqu'à ces deux dernières semaines, il lui a été impossible de faire dresser un questionnaire satisfaisant. Celui qui existe n'est malheureusement pas complet; il ne couvre que certains aspects de la question; mais, à rien du tout, nous préférons encore voir étudier un fragment du problème.

D. Je vois.—R. M. Fairweather a partagé l'opinion qui s'est fait jour à une séance de cet honorable Comité, savoir qu'il n'y avait aucun progrès à attendre de la région desservie par le Pacifique-Canadien, de Kamloops à Hope. Cette ligne dessert une population de 2,400 âmes et les recettes des gares, pour 1937, se chiffrent à plus de $200,000.

D. Toutes les gares comprises?—R. Oui, monsieur.

D. Avez-vous d'autres remarques à faire?—R. Ce que je viens d'exposer complète ce que j'ai à dire à propos de cette région de Kamloops-Vancouver, à moins qu'on veuille m'interroger.

D. Désirez-vous faire quelques observations supplémentaires quant aux autres projets?—R. Parlant d'un terminus commun à la tête des Grands Lacs, c'est-à-dire à Fort-William et à Port-Arthur, M. Fairweather a dit que le Pacifique-Canadien effectuait tout son aiguillage à des gares de triage ordinaires tandis que le National-Canadien possède une gare moderne de triage par gravité à Neebing, pratiquement dans le même territoire. Je crois qu'il a été induit en erreur car le Pacifique-Canadien possède une gare de triage par gravité à Westfort, immédiatement à l'ouest de Fort-William. Son nom dérive de West Fort-William. Cette gare existe depuis 1912 et nous l'avons agrandie et modernisée en 1926. De fait, la partie réservée au trafic à destination de l'Est est plus considérable parce que ce trafic nécessite un aiguillage plus compliqué et, dans ce cas, une gare de triage par gravité est avantageuse. Cette gare est plus spacieuse que celle de Neebing. Elle comprend 13 voies d'arrivée d'une capacité de 940 wagons; celle de Neebing en possède 10, d'une capacité de 850 wagons. A la gare de Westfort, 33 voies de classement peuvent recevoir 1,535 wagons; à celle de Neebing, il y en a 25 pouvant contenir 1,125 wagons. Ainsi, aux deux gares, la partie réservée au transport à destination de l'Est peut recevoir 2,475 wagons quant au Pacifique-Canadien et 1,975 wagons quant au National-Canadien.

Ce qui a pu induire M. Fairweather en erreur, c'est, je crois, que le Pacifique-Canadien exploite une gare de triage ordinaire à Fort-William où s'effectue l'aiguillage du trafic à destination de l'Ouest. Les trains se dirigeant vers l'Ouest requièrent très peu de manœuvre durant la saison parce qu'ils se composent de wagons vides qui retournent aux gares des Prairies. Lorsque le transport décroît au point de ne plus nécessiter le fonctionnement de la gare de triage par gravité, tout l'aiguillage se fait à la gare de Fort-William. Je comprends que le National-Canadien possède une gare de triage ordinaire à Port-Arthur et que cette gare ainsi que celle de Neebing fonctionnent sans arrêt, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de période d'inactivité quant à la gare de Neebing. C'est probablement de là que provient l'erreur de M. Fairweather.

L'hon. M. Hugessen:

D. Vous servez-vous de la gare de Westfort pour l'aiguillage des wagons destinés aux élévateurs à grain?—R. Oui, monsieur. Le grain est classé à cette gare et, de fait, nous constatons que nos 33 voies de classement sont insuffisantes.

M. Biggar:

D. Cette question est à l'étude depuis quelque temps?—R. Oui, monsieur.

D. Qu'est-ce qui a empêché d'y faire des progrès?—R. Je crois que je laisserai à M. Neal le soin de répondre à cette question lorsqu'il témoignera quant aux conditions qui existent pour les lignes de l'Ouest. Comme vice-président c'est lui qui a désigné les membres de notre section de l'Ouest du comité. J'ignore quelle est au juste cette situation.

Je puis dire, cependant, que la gare de Westfort du Pacifique-Canadien est plus avantageusement située que celle de Neebing par rapport aux installations maritimes et à la manutention du grain. Elle est plus rapprochée de ces installations, et les rapports préliminaires dressés conjointement pour une part, indiquaient une tendance de la part des comités régionaux mixtes, lors des études préliminaires du moins, à adopter la gare de Westfort plutôt que celle de Neebing, qui se trouve plus éloignée du centre des activités maritimes à la tête des Grands Lacs.

D. Existe-t-il des questions étudiées par des comités régionaux et au sujet desquelles vous voudriez faire des observations en ce qui regarde l'exposé de M. Fairweather?—R. Je ne crois pas. Quelques-unes de ces questions sont cependant soumises au comité mixte de coopération.

D. L'autre groupe maintenant?—R. Le groupe de questions pour lesquelles il n'y a pas encore eu de rapport.

L'hon. M. MURDOCK: Je me demande si M. Armstrong pourrait nous donner son opinion au sujet des lignes entre Hope et Vancouver. Si je me souviens bien, M. Fairweather a exprimé l'avis que la fusion de ces lignes ou l'utilisation d'une seule n'accommoderait pas le transport en temps normal.—R. La ligne du Pacifique-Canadien, de Hope à Vancouver, est à voie double à partir de Ruby-Creek. De Ruby-Creek à Pétain c'est une voie simple, pour une distance de sept milles, puis cette voie franchit la rivière et arrive à Hope. Il n'y a pas de raison pour que cette voie double ne suffise pas à faire circuler le transport des deux lignes. La question en litige consiste à savoir si l'une ou l'autre des lignes de Kamloops à Hope pourra suffire à la circulation de tous les trains.

L'hon. M. Calder:

D. J'avais l'impression que M. Fairweather trouvait que ce n'était pas dans l'intérêt public d'abandonner l'une ou l'autre de ces lignes à cause de certains imprévus qui pourraient se produire et rendre impraticable la ligne maintenue en exploitation. M. Fairweather n'a rien dit au sujet du chemin de fer de Kettle-Valley, mais s'il se produisait une forte récolte dans l'Ouest et s'il fallait transporter des milliers de wagons de grain, vous ne pourriez faire passer

tous les trains par le chemin de fer de Kettle-Valley, n'est-ce pas?—R. Me permettez-vous de vous donner une réponse directe? De 1933 à 1937 inclusivement, le Pacifique-Canadien a fait circuler 27 de ses trains sur les voies du National-Canadien.

D. Etaient-ce des trains de voyageurs ou des trains de marchandises?—R. C'étaient surtout des trains de voyageurs.

L'hon. M. Hugessen:

D. A cause d'éboulis?—R. Parce que la voie était bloquée.

L'hon. M. Calder:

D. En supposant que la ligne du National-Canadien soit désaffectée et qu'on se serve de la vôtre, advenant un tel imprévu pendant le mouvement de la récolte du blé, votre chemin de fer pourrait-il en faire le transport quand même? La voie est bien tortueuse et il y a des pentes très raides?—R. En vous disant que nous avions fait circuler, en cinq ans, 27 de nos trains sur les voies du National-Canadien dans cette région de Kamloops-Hope, je voulais vous faire remarquer que notre ligne se bloque assez rarement.

D. Il peut survenir un tremblement de terre qui rendra les défilés impraticables.—R. Oui, monsieur.

M. Biggar:

D. De ce que vous avez déjà dit, je déduis qu'il y a là des perspectives qui valent la peine d'être étudiées et que, tout dernièrement, vous étiez parvenus à faire émettre un questionnaire partiel?—R. Oui, monsieur.

D. Et vous n'êtes pas prêt à vous prononcer dans un sens ou dans l'autre sur les perspectives d'économies à réaliser avant que la question ait été étudiée à fond?—R. Je préfère m'en abstenir; j'aime mieux laisser l'étude se poursuivre sans intervention de ma part.

L'hon. M. Hugessen:

D. A propos de cette partie entre Hope et Vancouver M. Fairweather a dit, si je me souviens bien, que le National-Canadien touchait des loyers considérables que lui versait le *Great Northern Railway* et la somme de ces loyers était supérieure à celle des économies à réaliser?—R. Je l'ignore complètement.

L'hon. M. Buchanan:

D. Je croyais que c'était au delà de Hope?—R. Si je me rappelle bien, c'est entre Hope et Vancouver.

L'hon. M. Murdock:

D. Où est situé Hope sur la carte? C'est là que se raccorde le chemin de fer de Kettle-Valley?—R. Pour supplémenter ce que j'ai dit, 74 trains du National-Canadien ont été détournés sur les voies du Pacifique-Canadien durant la même période. La ligne du National-Canadien est plus récente et ses terrassements ne sont pas aussi affermis que ceux de la nôtre.

D. Si je saisis bien l'idée de M. Fairweather, il a dit qu'entre Hope et Kamloops les trains de marchandises devraient circuler sur les voies du National-Canadien et les trains de voyageurs sur celles du Pacifique-Canadien.—R. Ce projet date de plusieurs années.

D. Est-ce praticable et économique?—R. Je l'ignore. L'étude de la question nous dira cela.

D. Ce point particulier fait l'objet d'investigations à l'heure actuelle?—R. Pas encore. Cette question n'est pas comprise dans le questionnaire partiel, mais des points semblables sont à l'étude localement.

M. Biggar:

D. Maintenant viennent les cas actuellement référés au comité mixte de coopération après le rapport du comité régional?—R. Oui, monsieur. Je crois qu'en parlant de ce groupe, je devrais débuter en disant que le Pacifique-Canadien assume toute responsabilité pour les délais apportés à l'abandon projeté de sa ligne entre Shannonville et Darlington.

L'hon. M. Haig:

D. Où ces endroits se trouvent-ils?—R. Shannonville est situé à peu de distance de Belleville, à l'est, et Darlington à proximité d'Oshawa, à l'est aussi.

D. Entre Belleville et Oshawa?—R. Oui, à peu près.

L'hon. M. Dandurand:

D. Quelle est la longueur de cette ligne?—R. Quatre-vingt-cinq milles.

M. Biggar:

D. Oui?—R. Le Pacifique-Canadien est aux prises avec une difficulté qui lui est propre. Il possède des droits exclusifs, quant au transport des marchandises, dans les centres industriels actifs de Belleville, Trenton, Cobourg, Port-Hope et Bowmanville. Il y a d'autres villes, mais celles-là sont les plus importantes. Il a déjà retiré de ce territoire ses trains de voyageurs, sauf un convoi de wagons-lits dans chaque direction, le soir. Les autres trains sont enlevés de ce territoire en vertu de l'accord pour l'exploitation en commun dont fait mention le rapport N° 28.

Le Pacifique-Canadien veut être représenté dans ces centres et il n'a pu découvrir par quel moyen il pourrait abandonner ses installations et en même temps garder ses privilèges. Le National-Canadien a insisté de son côté en disant que ce serait une compensation partielle pour l'abandon de sa ligne entre Bala Park et Wanup. Le centre industriel de cette région est Parry-Sound, je crois. A Parry-Sound il n'a désaffecté que sa gare des voyageurs et il a gardé toute son installation pour la manutention des marchandises. C'est tout ce qu'il a consenti à concéder à propos de la désaffectation projetée qui fait l'objet du rapport N° 30.

L'hon. M. Hugessen:

D. Sûrement, il ne peut être question que de calculer les balances respectives qui sont à l'avantage ou au détriment des deux, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur. La seule difficulté c'est de savoir comment calculer ces balances.

D. Avez-vous établi une espèce de formule pour cela?—R. Pas dans un tel cas; le volume du trafic est trop considérable. Pour cette courte distance, même à l'époque difficile que nous traversons, les recettes du Pacifique-Canadien excèdent $2,000,000 par an.

D. Je me demande si, lorsqu'un chemin de fer utilise les voies de l'autre, une étude des abandons ne pourrait vous aider.—R. Cette étude est très utile pour poser des principes, mais elle perd de son utilité lorsqu'il faut s'en servir dans les cas les plus graves.

D. Je m'en rends compte.—R. On peut courir certains risques quand l'enjeu est minime, mais on ne peut agir de même pour les questions plus importantes.

L'hon. M. Calder:

D. Autrement dit, les deux compagnies veulent absolument être sur le même pied?—R. Oui, et ni l'une ni l'autre ne veulent céder leurs privilèges si elles croient qu'il en résultera une perte sèche. Il peut y avoir une économie réelle en tant que ce territoire est concerné mais, au delà du territoire, l'économie se transforme en perte sèche. Le Pacifique-Canadien n'est pas convaincu des avantages qu'il retirerait en désaffectant sa ligne de Shannonville à Darlington.

L'hon. M. Robinson:

D. C'est une ligne de concurrence?—R. Oui, monsieur. Les deux voies ferrées traversent les mêmes centres.

D. Quelle est la ligne qui fut construite la première?—R. Celle du National-Canadien.

D. C'était tout d'abord en grande partie le territoire du Grand-Tronc, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur. De fait, la plus grande partie de l'Ontario était territoire du Grand-Tronc avant que le Pacifique-Canadien fût constitué en corporation. La voie ferrée en question fait partie de notre grande ligne entre Montréal et Chicago; c'est notre ligne directe à grande vitesse sur laquelle circulent les trains de voyageurs et de marchandises.

M. Biggar:

D. Qu'est-ce qui vient ensuite?—R. La ligne Arnprior-Eganville. M. Fairweather en y faisant allusion l'autre jour a parlé du rapport N° 29 qui avait été retiré. Le comité exécutif mixte avait retiré son approbation à la demande du comité mixte de coopération afin de permettre une étude plus approfondie de ce rapport. Le National-Canadien s'en occupe depuis octobre 1935 et M. Fairweather a dit l'autre jour qu'on espérait aboutir à quelque chose dans un avenir rapproché.

D. Quelles démarches le Pacifique-Canadien a-t-il effectuées depuis 1935? —R. Aucune parce que le National-Canadien s'était fait fort d'offrir une alternative.

D. Et vous attendez cette offre depuis 1935?—R. Oui, monsieur.

D. Y a-t-il d'autres lignes?—R. Il y a celle de Regina à Moose-Jaw. Je n'ai pas de remarques à faire à ce sujet sinon que nous éprouvons certaines difficultés, mais ce ne sont pas des difficultés d'une nature spéciale.

Quant aux lignes de Portage-la-Prairie à Gladstone et de Miniota à MacGregor, nous venons tout juste de recevoir les rapports les concernant.

D. Ce sont des lignes dont il a déjà été question?—R. Je le crois; c'est possible.

D. Oui?—R. La ligne qui vient ensuite est celle qui dessert le territoire compris entre Saskatoon et Unity, soit une voie ferrée de 120 milles en tout. Si j'ai bien compris, M. Fairweather a dit,—et ce doit être un lapsus de sa part,—que le comité mixte de coopération avait décidé que soixante milles de cette ligne pouvaient être abandonnés et que les soixante autres milles étaient encore à l'étude. A ce propos, en tant que le sache le Pacifique-Canadien, le territoire entier fait l'objet d'investigations. Nous en arrivions à une certaine conclusion au sujet de la désaffectation projetée et cette conclusion semblait découler de sources autres que celle dont elle aurait dû provenir. Ce fait nous a rendus quelque peu perplexes et c'est le National-Canadien, je crois, qui nous a indiqué que la difficulté à laquelle nous nous buttions venait de ce que nous ne calculions pas de la manière voulue le coût de l'installation, sur la voie ferrée maintenue en exploitation, des lignes télégraphiques de la voie désaffectée. La question fut renvoyée à un comité spécial pour étude. Je crois que ce comité a découvert que nous nous sommes servis de ces données inexactes non seulement quant au territoire Saskatoon-Unity, mais aussi ailleurs. De l'avis du Pacifique-Canadien, les renseignements obtenus sur le coût des lignes télégraphiques lors des investigations sur ce territoire de Saskatoon-Unity, devraient être le fait d'une entreprise de coopération.

L'hon. M. Hugessen:

D. D'après M. Fairweather, parmi les difficultés qui se présentent, il y a que si vous désaffectiez la ligne entière, la ville de Wilkie se trouverait à cinq milles de toute communication ferroviaire.—R. C'est encore inexact. A Wilkie passent deux lignes du Pacifique-Canadien: une de l'est à l'ouest et une du nord au sud.

D. Ainsi, Wilkie pourrait être desservi par la ligne allant du nord au sud?—R. Oui. On a étudié divers projets de désaffectation dans cette région comprise entre Saskatoon et Unity; certains de ces projets concernaient la ligne de l'est à l'ouest passant à Wilkie et d'autres, celle du nord au sud, passant au même endroit. Il existe plusieurs projets de désaffectation à propos de ce territoire.

M. Biggar:

D. Oui?—R. M. Fairweather a aussi fait remarquer que la construction de ces lignes, celle du Grand-Tronc-Pacifique et celle du Pacifique-Canadien s'était entreprise en même temps,—je ne me rappelle pas les termes exacts dont il s'est servi,—que la pénétration dans cette région était due à la concurrence. Les faits véritables sont que la carte et les plans du Pacifique-Canadien, quant à sa voie ferrée entre Saskatoon et Unity, furent approuvés en 1905. L'approbation définitive nous fut donnée en 1905 et la construction de la ligne débuta dans la même année. Le Grand-Tronc-Pacifique déposa les premiers plans de sa ligne en 1906. S'il y a eu concurrence, le Pacifique-Canadien était, du moins, le premier rendu.

L'hon. M. Robinson:

D. Je suppose que vous vous êtes installés dans ce territoire parce que le Grand-Tronc-Pacifique voulait s'y rendre.—R. Je ne vois pas comment nous aurions pu savoir, avant qu'il ne dépose ses plans, où le Grand-Tronc-Pacifique voulait faire passer sa ligne. Lorsque ces plans furent déposés, la construction de notre voie ferrée était déjà commencée depuis un an.

D. J'avais toujours eu l'impression que le territoire septentrional était le domaine du National-Canadien et qu'il y avait eu beaucoup de concurrence et d'empiétement sur ce territoire de la part du Pacifique-Canadien.—R. Le Pacifique-Canadien était le premier rendu dans cette région en particulier.

L'hon. M. ROBINSON: Vous me l'apprenez.

L'hon. M. Dandurand:

D. Mais le Pacifique-Canadien savait que la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique se dirigeait vers Edmonton?—R. Je le suppose. Je ne puis me prononcer sur ce que savaient personnellement nos prédécesseurs, il y a trente et quelques années passées.

L'hon. M. HAIG: Cette ligne du Pacifique-Canadien (il l'indique sur la carte) était en exploitation en 1897 car, cette année-là j'ai voyagé par ce chemin de fer à l'ouest de Yorkton.

L'hon. M. CALDER: Je suis allé par là en 1887 et la ligne allait déjà au delà de Minnedosa.

Le TÉMOIN: Le Pacifique-Canadien fut le premier rendu dans beaucoup de ces territoires de l'Ouest. Je crois qu'on peut l'expliquer par le fait que lorsque ce chemin de fer commença à lancer ses voies vers l'Ouest, son objectif était le défilé de Yellowstone, celui que franchissent actuellement les voies du National-Canadien. C'était le but primitif et c'était à peu près le tracé des voies du Pacifique-Canadien tel que l'avait établi sir Sanford Fleming. Ce n'est qu'après la découverte du défilé de Rogers qu'il fut possible de construire la ligne du sud. Au défilé de Rogers se trouve situé le tunnel Connaught du Pacifique-Canadien.

M. Biggar:

D. Qu'est-ce qui vient ensuite?—R. Il y a les services de la vallée d'Okanagan.

D. Oui?—R. M. Fairweather a dit hier qu'il s'agissait, d'après les renseignements recueillis, d'une somme de $10,000 par année. Il n'est pas loin de la vérité. Voici ce qui en est: après que le rapport numéro 11 sur les services de la vallée

d'Okanagan eût été renvoyé du comité exécutif au comité mixte de coopération, à cause de la situation particulière qu'il créait quant aux tarifs-voyageurs, il fut soumis à un comité régional mixte pour que ce dernier l'étudie en se basant sur les faits nouveaux, une fois établie la base sur laquelle devaient porter les nouvelles investigations. En octobre 1935, la section du Pacifique-Canadien fit parvenir à la section du National-Canadien une analyse du nouveau mémoire qui indiquait une économie réalisable de $11,000 par an. Je n'ergoterai pas sur la différence entre les estimations de $10,000 et de $11,000. Jusqu'à présent, nous n'avons pas reçu de réponse.

D. Alors, vous ignorez ce que sera le montant des économies à réaliser en vertu de la nouvelle proposition?—R. De l'avis du Pacifique-Canadien cette économie se chiffre à $11,000. Nous n'avons rien reçu du National-Canadien à ce sujet.

L'hon. M. Calder:

D. Partagez-vous les vues de M. Fairweather sur cette difficulté quant aux tarifs-voyageurs?—R. Je dois vous avouer que oui, monsieur. Nous n'avons pu trouver de solution au problème.

M. Biggar:

D. Peut-être pourriez-vous parler d'une façon générale du délai apporté à donner effet à ces ententes. Vous avez traité des cas particuliers. Ne pourriez-vous traiter de ces sujets en général?—R. A mon avis, les difficultés que nous éprouvons à donner effet aux projets de coopération sont intimement liées aux intérêts distincts des deux compagnies rivales. Comme une feuille de papier, toute question a deux côtés. On n'en peut voir qu'un côté à la fois, quoi qu'on fasse pour en voir l'autre côté en même temps, et la même chose est vraie pour la partie adverse. Il nous faut y mettre le temps afin de nous pénétrer mutuellement de nos vues respectives. La solution résiderait peut-être dans ce que j'ai dit sur la facilité relative des abandons de ligne par une seule compagnie ou par les deux compagnies chacune de son côté, au lieu des démarches nombreuses, complexes et difficiles qu'il faut effectuer en coopération. Autrement dit ces difficultés ne se rencontrent pas lorsqu'il n'y a qu'une seule direction.

D. De tous les délais écoulés, quelle proportion pourrait-on assigner aux démarches faites pour savoir si une chose est possible, et quelle proportion représenterait l'adoption des mesures prises pour répartir les charges et les avantages?—R. Ma foi, je ne pourrais que faire des conjectures parce que c'est variable pour chaque cas. Je pourrais dire à parts égales. Il se peut que je n'aie pas saisi votre question. Entendez-vous le temps qu'il faut prendre pour dresser un rapport et ensuite le délai que nécessite la conclusion d'un accord? Ou bien, voulez-vous dire une fois que le rapport a été approuvé...

D. Voici où je voulais réellement en venir. Vous êtes, par exemple, aux prises avec deux problèmes. Vous devez d'abord décider s'il est sage d'adopter telle ou telle mesure puis, une fois que vous en avez constaté l'opportunité, vous devez déterminer les modalités qui régiront la répartition des charges et des avantages.—R. A mon avis, cette décision sur la sagesse d'une mesure quelconque se trouve prise lorsque le rapport du comité mixte de coopération est soumis au comité exécutif. Mais c'est pour les détails de l'exécution d'une chose qui a été jugée nécessaire qu'un accord intervient.

D. Et le délai peut se répartir à parts égales?

L'hon. M. Calder:

D. Le délai primordial, si je comprends bien, vient de ce que le premier rapport que vous recevez ne vous donne pas tous les renseignements nécessaires?—R. C'est cela, monsieur.

D. Il vous faut le renvoyer?—R. Oui, monsieur.

D. Et le renvoyer ensuite plusieurs fois encore?—R. Oui, monsieur.

D. Afin de vous procurer toutes les données voulues sur lesquelles sera basée votre décision?—R. Oui, monsieur.

D. A mon avis, d'après les dépositions recueillies, nous avons là la cause primordiale des délais. Si j'ai bien compris M. Fairweather, il ne se plaignait pas des délais vu les détails nombreux à recueillir et les complications fréquentes qui surgissent. Mais je serais d'opinion qu'une fois réunies les données nécessaires pour étayer votre décision, l'adoption des mesures nécessaires devrait ensuite être assez rapide.—R. C'est ce qui arrive habituellement. Dès que nous avons réuni tous les faits, il nous est facile de prendre une décision.

D. Alors, ce qui prend réellement du temps, c'est l'étude de la situation dans tous ses détails?—R. Oui.

L'hon. M. Casgrain:

D. La Commission des chemins de fer a-t-elle causé beaucoup de délais?—R. Jusqu'à maintenant, non, monsieur. Les deux demandes qui lui ont été faites ont été approuvées dans un délai raisonnable.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, je propose l'ajournement de la séance.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Les deux leaders nous informent que nous pourrons tout probablement siéger cet après-midi et ils recommandent que nous reprenions la séance après l'ajournement de la Chambre.

(Le Comité suspend sa séance pour se réunir de nouveau à l'ajournement du Sénat.)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité se réunit de nouveau à 5 h. 40 de l'après-midi.

M. J. E. ARMSTRONG (l'interrogatoire est repris):

Le PRÉSIDENT l'hon. M. Beaubien): La séance est ouverte, messieurs. Nous pousserons aussi loin que possible l'interrogatoire de M. Armstrong.

M. Biggar:

D. Monsieur Armstrong, vous aviez copie d'une note que vous avez envoyée le 15 mai 1936 au comité exécutitf mixte.—R. Oui, monsieur.

D. Je suppose que nous devrons coter ce document comme Pièce nº 47.

(Le mémoire au comité exécutif mixte de la part du comité mixte de coopération, demandant l'éclaircissement de certaines instructions concernant la préparation des accords, est déposé et coté comme Pièce n° 47.)

M. BIGGAR: Je devrais peut-être donner lecture de cette pièce; elle est très brève.

(Le conseil lit la Pièce n° 47.)

J'ai consulté les procès-verbaux du comité exécutif mixte subséquents au 15 mai 1936. Je constate que quatre réunions seulement ont été tenues et il appert de ces procès-verbaux que nulle question spéciale n'a été abordée à ces réunions.

Je crois qu'il vaudrait mieux ne pas faire imprimer cette pièce.

Quelques hon. SÉNATEURS: Oui.

M. Biggar:

D. Vous n'avez rien de plus à dire sur cette note, monsieur Armstrong?—R. Non, je n'ai rien à ajouter. Mais je me demande si j'ai donné les renseignements voulus en répondant à la question que l'honorable M. Calder me posait à l'issue de la séance de ce matin au sujet de la répartition du travail lorsqu'il s'agissait de préparer le travail du comité mixte de coopération.

L'hon. M. Calder:

D. Je crois que la question a été vidée, à moins que vous ne vouliez ajouter quelque chose.—R. Je n'ai rien de plus à dire sinon que la préparation d'un rapport demande deux tâches distinctes et, alors, quand le rapport est approuvé suivant les premières données...

D. Vous avez dit que les détails étaient dus, en majeure partie, à la compilation des données nécessaires et aux renvois de la question au comité pour compléter les premiers renseignements communiqués.—R. Je craignais d'avoir laissé entendre cela. S'il en est ainsi, j'étais un peu dans l'erreur. Tout dépend de la question elle-même. L'étude de certains problèmes au comité mixte de coopération a pris plus de temps que les investigations effectuées jusqu'à présent par tout comité régional mixte. Cela varie avec chaque cas.

D. Oui.

M. Biggar:

D. La question qui vient ensuite, monsieur Armstrong, est celle de l'exploitation de trains en commun, rapport numéro 58. Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez? Vous avez entendu la déposition de M. Fairweather et vous voudrez bien, n'est-ce pas, vous borner à faire des commentaires relevant des points soulevés?—R. Oui, monsieur. Je me souviens avoir entendu M. Fairweather dire qu'à un entretien entre M. Hungerford et M. Hall, le 5 janvier 1934, où avait été discutée l'exploitation en commun des services-voyageurs entre Montréal et Toronto et Montréal et Québec, les délégués du National-Canadien étaient sortis de cet entretien avec l'entente que la mise en commun des services-voyageurs à l'ouest de Toronto s'effectuerait aussitôt après l'organisation de l'exploitation en commun des services précités.

L'hon. M. DANDURAND: Je crois que le terme " entente " n'est pas exactement celui dont M. Fairweather s'est servi. Je me rappelle qu'il a dit: " Nous avions eu de cet entretien l'impression que..." et ainsi de suite. Ce qu'il a dit ne m'a pas fait croire qu'il y avait eu entente. Une entente et une impression sont choses tout à fait différentes.

Le TÉMOIN: J'accepte volontiers le changement car je ne suis pas sûr des termes précis. J'ai ici le procès-verbal de cet entretien. Il fut dressé immédiatement à l'issue de la séance, je crois, par M. Fairweather et M. Hodge, les présidents respectifs des sections du comité mixte de coopération. Ils assistaient à l'entretien entre M. Hall et M. Hungerford. Si vous me le permettez, j'aimerais vous lire ce procès-verbal parce qu'il contient des renseignements très utiles sur cette question de l'exploitation en commun. Voici:

> Procès-verbal d'un entretien qui eut lieu à la gare Windsor le 5 janvier 1934, entre M. S. J. Hungerford et M. Grant Hall au sujet de la question d'un terminus à Montréal et de la possibilité d'exploitation en commun future des trains de voyageurs.
>
> Après avoir étudié la situation telle que l'expose le rapport numéro 10 du comité mixte de coopération, M. Hungerford et M. Hall n'ont pu rétablir de base commune d'entente sur la question d'un terminus.
>
> M. Hall était d'avis que pour donner au public le maximum de commodité et stimuler les voyages, il était désirable d'établir à Montréal ce qui se rapprocherait le plus d'une gare commune sans exiger de déboursés exagérés. Il soutenait que la proposition du Pacifique-Canadien décrite au rapport numéro 10 était un premier pas vers le but ultime d'une gare commune et que c'était une mesure à la fois praticable et souhaitable.
>
> M. Hungerford soutenait que les avantages que procurerait au trafic une gare commune étaient quelque peu exagérés et qu'en regard de ce qu'il en coûterait pour mener le projet à bien, le résultat prévu ne

justifiait pas les déboursés. Il soutenait aussi que l'immobilisation d'une somme considérable était inévitable et qu'il faudrait alors renoncer aux importantes économies réalisables du fait de l'exploitation en commun des trains de voyageurs. Il était d'avis que les installations des deux compagnies devaient être utilisées afin d'éviter toute immobilisation et qu'il n'en résulterait que des inconvénients minimes pour les voyageurs.

Il fut cependant convenu qu'en attendant de trouver une solution au problème d'un terminus ferroviaire à Montréal, et dans le but de réaliser des économies immédiates, il serait possible de mettre en commun les services rivaux des deux compagnies entre Montréal et Québec et entre Montréal et Toronto sur la base suivante: les trains en commun de Montréal à Québec devront être exploités par le Pacifique-Canadien...

L'hon. M. Parent:

D. A quels endroits?—R. Les mots qui suivent sont "entre Montréal et Québec."

D. Les mêmes conditions n'existent pas aux Trois-Rivières?—R. Néanmoins les trains en commun passent aux Trois-Rivières.

D. Les trains de voyageurs?—R. Oui, monsieur.

D. Ce n'est pas ce qui m'a été dit.—R. En consultant le dépliant, je crois que vous y verrez "trains en commun".

D. Je ne veux pas être injustes envers vous... —R. Quels que soient les faits, ce que je vous lis c'est le procès-verbal de l'entretien qui eut lieu ce jour-là.

Les trains en commun de Montréal à Québec devront être exploités par le Pacifique-Canadien entre Montréal et Québec et passer aux gares du Pacifique-Canadien, le National-Canadien devant annuler ses trains rivaux de Montréal à Québec avec l'entente que si cette dernière compagnie constate qu'il lui faut faire circuler, l'après-midi, des trains non en commun pour desservir ses gares intermédiaires, de la même façon que lorsque le Pacifique-Canadien se propose de faire circuler, le matin, des trains non en commun de Montréal à Québec pour desservir les gares intermédiaires, des accords pourront être conclus en conséquence. En ce qui regarde le service de Montréal à Toronto, les trains du soir de chaque compagnie circuleront comme auparavant mais ils devront être compris dans l'accord concernant l'exploitation en commun, sauf les trains numéros 18 et 19 du National-Canadien transportant le courrier et les messageries qui continueront à circuler comme trains non en commun; les rapides de l'après-midi, maintenant en commun, auront leur point d'arrivée et de départ à la gare Windsor; les trains du matin du National-Canadien seront exploités en commun et auront leur point de départ et d'arrivée à la gare Bonaventure, le Pacifique-Canadien annulant ses trains du matin de Montréal à Toronto. Quand le besoin s'en fera sentir, toutes les modifications détaillées concernant le raccordement des services pourront aussi être déterminées.

Il a de plus été convenu qu'afin de rendre effectif aussitôt que possible l'accord concernant l'exploitation en commun, les recettes communes seront réparties suivant des proportions arbitraires convenues, avec entente, cependant, qu'à la suite d'investigations et d'étude en détail de la question pour déterminer les arrangements les plus justes et les plus équitables à adopter, tout rajustement pourra intervenir quant au partage des recettes communes et au service que doit donner chaque compagnie.

Le procès-verbal de cet entretien se termine là.

Le 6 janvier, lendemain de l'entretien, M. Hungerford écrivait à M. Hall. C'est une lettre datée de Montréal, le 6 janvier 1934; elle est adressée à M. Grant Hall, vice-président de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, à Montréal, P.Q. En voici la teneur:

[M. John E. Armstrong.]

J'ai par devers moi le procès-verbal, dressé par MM. Hodge et Fairweather, de notre entretien d'hier sur l'extension de l'exploitation en commun des trains de voyageurs, et je suis d'avis que ce procès-verbal expose fidèlement la décision prise. Permettez-moi de répondre ici à la déclaration voulant qu'il s'agisse de l'extension de l'exploitation en commun, puisque cette mesure fait suite à la mise à exécution du rapport numéro 4 qui constituait le premier pas dans cette voie et pourvoyait à une exploitation en commun restreinte. Le rapport numéro 4 comprenait certains trains d'Ottawa à Toronto...

L'hon. M. Parent:

D. Je ne veux pas vous chicaner, mais vous avez fait allusion à des procès-verbaux qui avaient été soumis après réunion d'un certain comité et qui avaient ensuite été envoyés à quelqu'un d'autre. M. Fairweather a dit qu'en général il ne se dressait pas de procès-verbal de toutes les réunions. Comment pouvez-vous concilier cela?—R. M. Fairweather a dit, je crois, que le comité mixte de coopération ne dressait un procès-verbal qu'au sujet des points sur lesquels un accord intervenait.

D. Nous sommes ici les représentants du public.—R. Ce que je viens de vous lire n'est pas le procès-verbal d'une réunion du comité mixte. C'est le compte rendu d'un entretien entre deux administrateurs des deux compagnies; les sections du comité mixte de coopération, pour chaque chemin de fer respectivement, étaient représentées à cet entretien.

L'hon. M. Calder:

D. Il doit y avoir des discussions prolongées qui n'y sont pas insérées. Ces procès-verbaux ne contiennent que les conclusions et non les discussions.—R. Le comité mixte de coopération a déjà discuté cette question d'élargir les cadres du projet primitif de l'exploitation en commun.

D. Je fais allusion au procès-verbal que vous venez de lire. C'est un procès-verbal du comité exécutif?—R. Non, monsieur. C'est le compte rendu d'un entretien entre le vice-président du Pacifique-Canadien et le président suppléant du National-Canadien.

D. C'est tout simplement un comité spécial?—R. Ce sont tout simplement deux dirigeants qui se consultent sur les meilleures mesures à prendre. Comme il s'agissait d'un projet de coopération, ils ont convoqué les présidents des sections respectives de chaque chemin de fer.

D. Et ils en sont arrivés à certaines conclusions?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Parent:

D. Vous pourriez peut-être éclairer le Comité en nous disant combien de procès-verbaux ont été dressés de toutes les réunions de comité. En tant que j'en puis juger, ils se réuniraient et dresseraient des procès-verbaux quand bon leur semble.—R. Je crois que cet entretien entre M. Hungerford et M. Hall n'aurait pas fait le sujet d'un compte rendu s'il n'avait fallu donner des instructions au comité mixte de coopération comme résultat de ce colloque. En réalité, le procès-verbal de cette réunion peut être interprété comme renfermant des directives données au comité mixte de coopération pour lui permettre de mener son travail à bien.

M. Biggar:

D. Vous arriviez, je crois, au point saillant de la lettre de M. Hungerford.—R. Oui, monsieur. Cette lettre se poursuit ainsi:

La compagnie est prête à donner effet à l'entente dans le plus bref délai, dès que les arrangements de détail pourront être établis, et j'ai proposé à M. Fairweather de faire réunir sans délai le comité mixte de coopération afin de lui faire déterminer les modalités d'un accord satisfaisant.

et aussi pour préparer la demande de ratification de ces mesures à la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. Dandurand:

D. Voulez-vous revenir au premier paragraphe de cette lettre. Si j'ai bien compris ce que vous avez lu, il me semble que M. Hungerford parle d'un entretien auquel il n'assistait pas.—R. Voici ce que dit la première partie de la lettre:

> Cher monsieur Hall,—J'ai par devers moi le procès-verbal, dressé par MM. Hodge et Fairweather, de notre entretien d'hier...

D. Il y a les mots "notre entretien"?—R. Oui, monsieur.

M. Biggar:

D. Oui?—R. Le 8 janvier 1934, M. Hall a répondu à cette lettre dans les termes suivants:

> Cher monsieur Hungerford,—J'accuse réception de votre lettre du 6 courant au sujet de l'extension des accords concernant l'exploitation en commun des trains de voyageurs.
>
> Je comprends que le sous-comité des services de trains de voyageurs du comité mixte de coopération se réunira bientôt afin d'étudier le projet d'exploiter en commun les services-voyageurs entre Montréal et Québec ainsi qu'entre Montréal et Toronto et de préparer un rapport devant être soumis au comité exécutif mixte afin que ce dernier le ratifie. Je crois que cette mesure est nécessaire afin de procurer à nos services de l'exploitation, du trafic, du contentieux et de la compabilité, un rapport approuvé sur lequel ils pourront se baser pour s'organiser en vue de donner effet aux modifications projetées dans le service des trains.

Permettez-moi de m'interrompre un instant pour dire que ce sont là les instructions suivies dans l'organisation de l'extension de la mise en commun effectuée en vertu du rapport numéro 28.

L'hon. M. Parent:

D. Quelle est la date de ce document?—R. La lettre est du 8 janvier 1934.

D. Il y a plus de quatre ans?—R. La mise en commun fut effectuée peu de temps après.

M. BIGGAR: Je constate que cela arriva peu après. La mise en commun fut appliquée le 11 mars 1934.

Le TÉMOIN: Il a fallu deux mois environ pour conclure cet arrangement à compter de la date où nous avons reçu les instructions. Puis-je continuer à lire la lettre?

M. BIGGAR: Oui.

Le TÉMOIN: (il lit):

> Ces arrangements conclus, il faudra demander à la Commission des chemins de fer d'approuver les changements apportés au service des trains. Nos gérants généraux respectifs devront en même temps aviser les représentants des diverses catégories d'employés atteints par les changements projetés afin que, s'ils ont quelques propositions à formuler relativement à....

Je crois que les mots suivants sont cités à même la loi; ils sont entre guillemets.

> " la répartition équitable et raisonnable entre les employés des Chemins de fer Nationaux et du Pacifique, respectivement, des emplois qui peuvent se rapporter à la mise en œuvre de ces mesures, plans ou arrangements ", ces propositions puissent être prises en considération.

La section du Pacifique-Canadien du sous-comité du service des trains de voyageurs sera aussi disposée à préparer un rapport couvrant la mise en commun projeté des services suburbains Montréal-Vaudreuil.

Vous vous rappellerez que ce fut en partie la difficulté d'établir comment des arrangements satisfaisants quant à la mise en commun pourraient être appliqués à l'ouest de Toronto à moins de concentrer certains services de train à une gare à Montréal, qui a amené la présentation du rapport nº 10 du comité mixte de coopération au comité exécutif mixte. Tel que vous l'indiquez dans votre lettre, cette proposition comporterait l'élimination d'environ 530,000 milles-train qui se rapportent presque entièrement au service du Pacifique-Canadien. Cette élimination portera atteinte aux accords que le Pacifique-Canadien a conclus avec d'autres voituriers, à sa situation dans cette région hautement industrialisée du Canada et à la manutention de l'extension du trafic d'outre-mer Chicago-Détroit-Toronto-Montréal concernant lequel il est nécessaire d'éviter des transports entre gares dans l'intérêt des deux compagnies. Pouvez-vous proposer quelque moyen qui permettrait d'effectuer une mise en commun à l'ouest de Toronto comportant une répartition équitable des charges et des avantages.

Nous désirons, comme nous l'avons toujours désiré d'ailleurs, prendre les mesures nécessaires pour effectuer les fortes économies additionnelles qui peuvent être réalisées par une application plus étendue des arrangements relatifs à la mise en commun des trains de voyageurs. Comme les considérations comprises dans le rapport nº 10 semblent maintenant retarder l'application de ces mesures, ne pourrions-nous pas, en attendant la décision du comité exécutif mixte et sans préjudice à d'autres questions, gagner à demander aux dirigeants de nos services d'exploitation et du trafic d'entreprendre une étude aux fins d'établir définitivement et de concert dans quelle mesure les facilités actuelles de gare à Montréal pourraient répondre aux besoins de la mise en commun projetée et des autres services aux conditions proposées par le Pacifique-Canadien sans affecter immédiatement des immobilisations considérables à cette fin?

L'hon. M. PARENT: L'on a dû répondre à cette lettre. Nous devrions avoir cette réponse.

M. BIGGAR: Nous n'avons pas encore abordé cette question, je crois, monsieur le sénateur.

Pour faciliter la consultation, je signalerai aux membres du Comité que le rapport nº 10 dont il est question dans cette lettre est consigné au compte rendu à la page 291.

L'hon. M. Parent:

D. Si on a communiqué cette lettre à M. Hungerford, on a dû recevoir une réponse de lui. C'est une réponse dont nous aimerions à prendre connaissance.—R. Je serai heureux d'en fournir une copie demain. Voici quels développements se sont produits en cette affaire: sur réception de cette lettre le comité mixte de coopération tint immédiatement une réunion pour décider quelles mesures il prendrait au sujet des arrangements de mise en commun visant Montréal-Québec et Montréal-Toronto. En conséquence de cette réunion qui trancha cette question, M. Hungerford n'a répondu à cette lettre que vers la fin de février. Je puis lire une copie de cette lettre demain matin, si vous le voulez.

M. Biggar:

D. Oui.—R. Vous pouvez nous dire ce qui arriva dans l'intervalle.

L'hon. M. PARENT: A mon avis, cette lettre devrait être entre les mains de l'avocat du Comité maintenant.

M. Biggar:

D. Oui.—R. Je tenais à lire ces lettres afin de montrer que l'on posa dès les débuts la question des difficultés que comportait la répartition équitable des charges et des avantages afférente à la soi-disant mise en commun à l'ouest de Toronto.

D. Oui.

L'hon. M. Hugessen:

D. Comme question intéressante, monsieur Armstrong, d'après cette correspondance, l'objection que souleva M. Hall à propos de la mise en commun à l'ouest de Toronto semblait tenir aux questions touchant le terminus de Montréal. De prime abord, je ne puis comprendre pourquoi cette considération y compta pour quelque chose. Vous pourriez peut-être expliquer pourquoi la situation en ce qui regarde le terminus de Montréal, eu égard particulièrement au trafic d'outre-mer, influa sur la mise en commun des trains à l'ouest de Toronto.—R. Oui, monsieur. Ce fut une des difficultés auxquelles nous fûmes en butte. Cela est expliqué de façon plus détaillée dans un autre mémoire que je voudrais lire ici. Il est daté du 11 juillet 1934.

D. Vous êtes sur le point d'aborder cette question?—R. Oui, j'en parlerai à l'instant. Le mémoire traite de la question de façon plus détaillée.

M. Biggar:

D. Oui, monsieur Armstrong.—R. M. Fairweather a dit que lors de l'étude sur la préparation d'un rapport touchant la mise en commun à l'ouest de Toronto et les services transcontinentaux nous avons semblé à maintes reprises être presque sur le point d'en venir à une conclusion qui permettrait la rédaction d'un rapport favorable, mais pour une raison quelconque nous avons manqué notre coup invariablement. J'appuierais sur le fait que nous avons manqué notre coup invariablement pour la même raison, et ce fut la raison que mentionne cette lettre de M. Hall, savoir, que nous ne pouvions trouver un moyen de répartir les charges et les avantages équitablement. Cette difficulté surgissait constamment. Ce mémoire, si on me permet de le lire, traitera plus expéditivement de la question, je crois, que je ne puis le faire en parlant.

D. La teneur du mémoire est contenue plus ou moins dans les documents A à L accompagnant la Pièce nº 40 que M. Fairweather a consignée au dossier?—R. Bien que je n'aie pas fait de vérification à ce sujet, je crois que ce mémoire est le même que celui de la Pièce nº 40.

D. Si vous nous dites ce en quoi il consiste, nous pourrons nous y reporter.—R. C'est un mémoire daté du 11 juillet 1934.

D. S'il figure à la pièce nous n'avons pas besoin de le consigner de nouveau.

L'hon. M. Dandurand:

D. Qui prépara le mémoire?—R. La section du Pacifique-Canadien du comité mixte de coopération le prépara. En un mot, c'est un mémoire que notre section présenta à notre conseil d'administration.

M. Biggar:

D. Monsieur Armstrong, n'est-ce pas le mémoire dont M. Beatty cita des extraits dans le long communiqué qu'il fit tenir à M. Hungerford le 18 septembre 1933?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Non, il a dit 1934.

M. Biggar:

D. Bien, si c'est du nouveau, continuez, monsieur Armstrong.—R. C'est un sujet dont le Comité n'a pas été saisi et, à mon avis, il tient essentiellement au

projet de mise en commun. J'aimerais à vous en donner lecture si vous n'avez pas d'objections.

D. Voulez-vous l'examiner et constater si c'est le mémoire imprimé à la page 317 du compte rendu?—R. Je crois que c'est le même mémoire. Je ne l'ai pas vérifié, mais un rapide coup d'œil me porte à croire que c'est le même document.

L'hon. M. Murdock:

D. Monsieur Armstrong, la section du National-Canadien du comité de coopération n'eut rien à voir à cela?—R. Je crois, monsieur le sénateur, que nous pouvons prendre pour acquis que c'est le même mémoire mentionné dans la lettre du président en date du 13 juillet 1934. J'ai écrit à M. Fairweather conformément à la proposition que formula la section du Pacifique-Canadien à une réunion du comité mixte de coopération le 10 courant. Il a été préparé et transmis à son conseil d'administration le 11 courant. Trois copies de ce mémoire furent incluses pour l'information de la section du National-Canadien. Dans des questions de ce genre tout comme dans toutes les autres questions nous avons témoigné d'une franchise absolue à l'endroit du National-Canadien. Ses représentants étaient tout aussi renseignés sur nos difficultés que nous l'étions nous-mêmes.

Ce document est adressé comme suit:

Mémoire pour le président du conseil et de la compagnie:

Le comité mixte de coopération, jusqu'ici, n'a pu parvenir à une entente au sujet de la mise en commun des services situés à l'ouest de Toronto et sur le Transcontinental (à l'est de Winnipeg), et, à moins que l'une ou l'autre des deux sections de notre comité ne puisse abandonner l'attitude prise, nous ne pourrons soumettre à l'exécutif mixte que le compte rendu d'un désaccord. La section du Pacifique-Canadien soumet donc le présent mémoire dans le but d'obtenir les instructions que l'exécutif pourra donner sur la question.

Il est peut-être utile que nous donnions une courte histoire de la mise en commun des trains de voyageurs.

Du fait de l'existence de gares communes à Ottawa et à Toronto, la mise en commun des trains de nuit pour voyageurs entre Ottawa et Toronto fut à l'étude plusieurs mois avant qu'il y eût une entente formelle de coopération entre les chemins de fer en décembre 1932, et un des premiers objectifs du comité mixte de coopération fut de réaliser ce projet. Le service de la poste de nuit exigeait que ce train commun passât sur les voies du Pacifique par la route de Peterborough. Afin d'assurer une répartition équitable des charges et des avantages, la section du Pacifique-Canadien admit qu'il devait y avoir une mise en commun compensatrice utilisant le National. D'après le rapport nº 4 du comité mixte de coopération, en date du 7 mars 1933, la mise en commun des trains directs entre Ottawa et Toronto, sous la direction du service d'exploitation du Pacifique-Canadien et des trains rapides de l'après-midi entre Montréal et Toronto, exploités par le National, entra en vigueur le 2 avril 1933. Quoique le rapport ait prévu que les trains rapides de l'après-midi mis en commun devaient se servir de la gare Windsor dans les deux directions, il devint nécessaire que le Pacifique-Canadien, pour obtenir que la mise en commun prenne effet, consentit à ce que le train allant vers l'Est arrive à la gare Bonaventure tandis que le train allant vers l'Ouest partirait de la gare Windsor.

Le rapport nº 4 fut soumis en prévision de la mise en commun du reste des services Toronto-Montréal dès que l'on pourrait trouver un moyen d'assurer un juste équilibre dans cette entreprise commune. La section du Pacifique-Canadien estima que ce moyen pouvait se trouver dans les services Montréal-Québec, et, le 22 mars 1933, elle transmit à la section du National-Canadien un projet concernant ce territoire.

L'hon. M. Parent:

D. Qu'entendez-vous par "la section du National-Canadien" en ce qui concerne les services Montréal-Québec?—R. Il s'agit de la section du National-Canadien du comité mixte de coopération.

D. Oui. Mais cela n'explique rien du tout. Ce sont les mots que vous employez pour vos propres fins. Il existe assurément une ligne entre Québec et Montréal. Il est assez facile pour n'importe qui de comprendre cela. Pourquoi vous servez-vous de cette expression pour expliquer quelque chose que nous ne comprenons pas?

L'hon. M. DANDURAND: Je crois, sénateur Parent, que si vous laissez M. Armstrong lire ce document vous vous rendrez bien compte de sa teneur.

L'hon. M. PARENT: C'est ce à quoi j'en viens. Si je n'interromps pas je ne ferai pas tirer cette question au clair.

Le TÉMOIN: Est-ce le mot "section" que vous ne comprenez pas, sénateur?

L'hon. M. PARENT: Si je vous ai bien compris...

L'hon. M. HAIG: Je ne crois pas que nous en finirons ce soir.

L'hon. M. Parent:

D. Si je vous ai compris, il existe entre Montréal et Québec une section spéciale qui appartient au National-Canadien.—R. Non, quand j'emploie le mot "section" je fais allusion aux deux sections du comité mixte de coopération.

L'hon. M. Dandurand:

D. Vous pouvez continuer la lecture de ce document qui est plutôt long.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il figure déjà au compte rendu.

L'hon. M. DANDURAND: Alors, serait-il utile de le lire?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, il serait utile.

Le TÉMOIN: Je voudrais vous en communiquer la teneur et faire des observations sur certains points, sénateur.

M. Biggar:

D. "La section du Pacifique-Canadien estima que ce moyen pouvait se trouver dans les services Montréal-Québec, et, le 22 mars 1933, elle transmit à la section du National-Canadien un projet concernant ce territoire."—R. (Lisant):

> La direction du National, tout en déclarant que la proposition en général était juste et acceptable au point de vue du chemin de fer, décida qu'elle ne pouvait pas l'adopter tout de suite.
>
> Le comité mixte de coopération fit alors une étude des possibilités de mise en commun dans l'est du Canada. Outre les arrangements de mise en commun actuellement en vigueur, cela comprenait les services Montréal-Boston, ceux du territoire situé à l'ouest de Toronto et ceux du Transcontinental, et on en vint à la conclusion que ces mises en commun dépendaient de la manière d'employer les gares à voyageurs des deux compagnies à Montréal. Et vu que la mise en commun, même restreinte, n'aurait pas été possible sans les gares communes d'Ottawa et de Toronto...

Je pourrais faire observer en ce moment que la mise en commun limitée est la mise en commun prévue au rapport n° 4 du comité mixte de coopération.

> Et vu que la mise en commun, même restreinte, n'aurait pas été possible sans les gares communes d'Ottawa et de Toronto, et vu qu'il existait une gare commune à Québec, la section du Pacifique-Canadien estima que tous les trains communs et tous les principaux trains de correspondance à Montréal devaient se donner rendez-vous à la gare Windsor, utilisant ainsi la meilleure des deux grandes gares, donnant aux voyageurs

accès à Westmount et à Montréal-Ouest, et ramenant presque tous les trains d'échange à la seule gare capable d'absorber le trafic sans de fortes dépenses d'immobilisation. On assurerait ainsi un maximum d'économie pour les chemins de fer et un maximum de service et de commodité pour le public. Le National-Canadien prétendait ne pas pouvoir être partie à un arrangement qui ne comporterait pas un usage assez égal des gares Bonaventure et Windsor. En conséquence, le comité mixte de coopération fit le rapport nº 10, en date du 11 août 1933, exposant ce désaccord. L'exécutif mixte n'a pas encore disposé de ce rapport.

Le 9 janvier 1934, l'exécutif mixte fut d'accord pour donner instruction au comité mixte de coopération, en attendant une nouvelle étude de la question des terminus de Montréal, de présenter un rapport concernant l'extension de la première mise en commun, de manière à comprendre d'abord la ligne Montréal-Québec et le reste des trains Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto en même temps que les trains Montréal-Québec (sauf les services de transport aux provinces Maritimes par le National), et ensuite le rapide de l'après-midi et les trains de nuit Montréal-Toronto, du Pacifique, en partance ou en destination de la gare Windsor, tandis que les trains de jour et les trains de nuit du National, entre Toronto et Montréal, emploieraient la gare Bonaventure. Le rapport n° 28 du comité mixte de coopération, en date du 31 janvier 1934, présenté en conséquence, fut mis en vigueur le 11 mars 1934. Cet emploi des deux gares montréalaises causa un inconvénient au public par suite de l'assez forte augmentation qui se produisit dans les échanges entre les trains communs de Toronto et les trains concurrents au National utilisant la gare Bonaventure, d'une part, et les trains communs de Québec et les trains particuliers au Pacifique employant la gare Windsor, d'autre part. On aurait évité tout cela si l'opinion du Pacifique-Canadien avait prévalu au sujet de l'usage de la gare Windsor comme gare commune.

Le 9 janvier 1934, l'exécutif mixte fut aussi d'accord pour engager le comité mixte de coopération à soumettre un rapport concernant la mise en commun des services suburbains Montréal-Vaudreuil dont les trains devaient se servir de la gare Windsor. Des échanges de projets de rapports, dont le dernier fut envoyé à la section du National par la section du Pacifique, en date du 2 février 1934, il ne résulta aucune décision, sauf deux mois plus tard, lorsque l'exécutif du Pacifique reçut l'avis du National que ce service ne devait pas être mis en commun pour le moment.

Quoique la section du Pacifique du comité mixte de coopération ait été d'opinion qu'il n'y avait pas lieu d'entreprendre de nouvelles mises en commun dans l'est du Canada, à part les services suburbains Montréal-Vaudreuil, avant que l'entente soit conclue pour l'usage d'une seule gare à Montréal, le comité mixte de coopération reçut instruction d'étudier la mise en commun des transports à l'ouest de Toronto et sur le Transcontinental. Pour le National, une mise en commun des services à l'ouest de Toronto pouvait avoir plusieurs avantages et, apparemment, peu d'inconvénients. Cela lui donnait le contrôle du trafic avec Chicago sur les chemins de fer canadiens et n'enlevait pas un mille-train aux voies du National. Mais pour le Pacifique, cela n'avait d'autre avantage que l'économie de milles-train de voyageurs et il y avait l'inconvénient de presque détruire l'identité du Pacifique-Canadien dans ce territoire en annulant près de 400,000 milles-train de voyageurs sur le Pacifique et en transférant 40,000 milles-train de voyageurs, des voies du Pacifique à celles du National. Ces annulations et ces transferts auraient supprimé les trains de voyageurs du Pacifique entre Windsor et London et réduit assez fortement le service des trains du Pacifique entre Toronto et London. Outre ces inconvénients, le Pacifique aurait eu à envisager des difficultés dont voici les principales:

(*a*) La suppression des services de trains de voyageurs du Pacifique-Canadien sur ses propres voies, avec ses propres trains dans un des territoires les plus importants du Canada au point de vue du trafic, rompant ses liens directs, établis de longue date par l'entrée de Détroit, avec les importants centres commerciaux des Etats du centre, du sud et de l'ouest américains;

(*b*) La suppression des gares reconnues comme gares du Pacifique à London, Chatham, Windsor, Detroit et Chicago, et la cession de tout le trafic-voyageurs du Pacifique aux gares correspondantes du National;

(*c*) Le contre-coup de ces suppressions et de ces ruptures sur le trafic-marchandises dans le territoire intermédiaire desservi par les trains passant par Détroit;

(*d*) La nécessité de reviser le contrat du National avec la compagnie Pullman pour permettre la mise en commun du trafic et des recettes des wagons-lits du Pacifique et de la compagnie Pullman sur les lignes Montréal-Détroit-Sarnia et l'exploitation des wagons-lits du Pacifique sur les trains directs en destination et en partance de Chicago;

(*e*) La nécessité de rompre les relations contractuelles avec le Michigan-Central pour le service des voyageurs entre Montréal, Toronto, Détroit et Chicago, ce qui, en l'absence d'un arrangement mutuel en sens contraire, exigeait un avis de six mois;

(*f*) L'effet de l'annulation du contrat de transport des voyageurs sur l'échange des marchandises avec le Michigan-Central;

(*g*) L'effet sur les affaires de la *Canadian Pacific Steamship* qui doit rechercher le développement de son commerce dans le trafic entre les divers endroits de l'Ouest ontarien et les Etats du centre, du sud et de l'Ouest américains, si le contact direct des voyageurs avec les navires par le service de choix du Pacifique se trouvait rompu par l'usage des trains et des gares du National.

Comme il semblait impossible de trouver un moyen de répartir équitablement les charges et les avantages dans une mise en commun à l'ouest de Toronto seulement, et comme on pensait pouvoir trouver ce moyen en incluant les services du Transcontinental, ces deux territoires furent associés dans le projet mis à l'étude par le comité mixte de coopération.

Depuis plus de six mois, on a fait tous les efforts possibles pour terminer un rapport sur la mise en commun des services circulant à l'ouest de Toronto et sur le Transcontinental; mais jusqu'ici on a fait peu de progrès définitif et aucune des difficultés indiquées ci-dessus au sujet de la mise en commun à l'ouest de Toronto n'a encore été surmontée.

A la suite des études faites par le comité mixte de coopération et par ses divers sous-comités, on signale les points de divergence suivants:

L'hon. M. Moraud:

D. Excusez-moi, monsieur Armstrong, je veux vous poser une question avant que vous ne passiez à un autre sujet. J'étais à cette époque administrateur du National-Canadien et j'ai compris que ce réseau se retirait complètement de Québec à la condition que vous appliquiez plus tard la mise en commun à l'ouest de Toronto. Suivant cette entente, le National-Canadien se retira complètement de Québec. Le National-Canadien a abandonné son service de trains-voyageurs entre Québec et Montréal?—R. Je crois que cela n'est pas tout à fait exact. Le National-Canadien fait un raccordement avec les trains à destination et en provenance des provinces Maritimes.

D. Oui. Mais il n'existe plus de service de trains-voyageurs du National-Canadien entre Québec et Montréal? Il y a un petit train à essence faisant la navette entre Québec et Chaudière qui transporte à peu près pas de voyageurs

parce que personne ne voyage par cette ligne. J'ai compris dans le temps que le National-Canadien se retira en considération de l'application de la mise en commun à l'ouest de Toronto?—R. Nous avons cherché sérieusement à trouver une méthode d'équilibrer les charges et les avantages dans le territoire général.

D. Il n'y a pas à douter que dans le premier accord de mise en commun le National-Canadien céda beaucoup plus qu'il n'a reçu, car il se retira complètement de Québec. Et, comme vous le dites dans votre mémoire, le trafic-marchandises suit le trafic-voyageurs. En renonçant à tout son trafic-voyageurs à Québec, le National-Canadien était censé obtenir dans le temps d'autres avantages?—R. Je crois que cela constitue un exposé loyal de la situation du National-Canadien, oui, monsieur.

L'hon. M. Hugessen:

D. Est-ce bien le cas, monsieur Armstrong?—R. Le côté Pacifique-Canadien de la même médaille...

L'hon. M. PARENT: Le National-Canadien ignora complètement la ville de Québec et l'appela "Diamond". Ce que le sénateur Moraud fait observer en ce moment est très important.

Le TÉMOIN: Voici ce que représente le côté Pacifique-Canadien de la même médaille. En échange du geste que fit le National-Canadien en renonçant à tout service à Québec sauf pour ses correspondances avec les trains des provinces Maritimes et avec les traversiers de Lévis, le Pacifique-Canadien enleva tous ses trains de voyageurs, à l'exception de ses trains à wagons-lits, du territoire allant de Glen-Tay à Agincourt. Glen-Tay est situé à une courte distance à l'ouest de Smiths-Falls, et Agincourt se trouve quelque peu à l'est de Leaside. Le Pacifique-Canadien ne fait circuler aucun train de voyageurs par Belleville, Trenton, Oshawa, Port-Hope, Bowmanville, à l'exception de trains à wagons-lits qui passent par ces endroits de grand matin ou très tard la nuit.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, je crois que nous devrions ajourner. En tout cas, nous n'avons pas quorum.

L'hon. M. DANDURAND: Ne pourrions-nous pas en finir avec ce document que discute M. Armstrong?

Le TÉMOIN: Il m'en reste encore trois pages.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Vous tiendrez probablement à faire quelques observations à mesure que vous lisez?—R. Je puis les faire maintenant ou demain matin. Mais le moment actuel s'y prête bien. Ce qui suit se rapporte aux difficultés qu'éprouva le Pacifique-Canadien à tenir la balance égale entre les charges et les avantages.

L'hon. M. HAIG: Je crois que nous voudrons poser une question assez sérieuse à M. Armstrong. M. Fairweather m'a donné l'impression que le National-Canadien avait été induit à se prêter à une mise en commun des services entre Québec et Montréal et entre Montréal et Toronto parce qu'il comptait sur la mise en commun des services à l'ouest de Toronto. Cela n'a pas été fait et il estime qu'il s'est laissé prendre au piège. Il ne s'est pas servi de cette expression mais je m'en sers. Je veux une explication complète de M. Armstrong quant à ce qui se passa. Je ne crois pas que nous puissions en finir avec ce sujet dans une demi-heure.

L'hon. M. DANDURAND: Je pensais que nous pourrions siéger ce soir, mais comme il existe des objections je vais simplement proposer l'ajournement.

NOTE.—Il a été annexé au compte rendu de la séance de ce jour les Pièces 47, 48, 49 et 50, documents que le chemin de fer Pacifique-Canadien a déposés auprès de la commission royale sur les transports à la demande de la commission. Ces documents sont:

N° 47.—Mémoire communiqué par le comité mixte de coopération au comité exécutif mixte demandant plus de précisions quant aux instructions concernant la préparation d'accords.

N° 48.—Document F déposé par le chemin de fer Pacifique-Canadien auprès de la Commission royale sur les transports concernant les économies possibles sous un régime de coopération entre les chemins de fer National-Canadien et Pacifique-Canadien comportant l'établissement de voies, stations et terminus communs.

N° 49.—Document G déposé par le Pacifique-Canadien auprès de la Commission royale sur les transports concernant une étude des économies possibles par l'unification des réseaux National-Canadien et Pacifique-Canadien sous une administration privée.

N° 50.—Détails des projets d'abandons de voies tels que résumés dans le document A de la Pièce 49 du Sénat (Etude faite par le Pacifique-Canadien sur les économies possibles sous un régime d'unification).

Le Comité s'ajourne à demain à 10 h. 30 du matin.

PIÈCE N° 47

COMITÉ MIXTE DE COOPÉRATION DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN

MONTRÉAL, le 15 mai 1936.

Mémoire adressé au comité mixte de coopération:

Le comité mixte de coopération demande au comité exécutif mixte telles autres instructions qui l'aideront à tirer au clair ses instructions actuelles relatives à la simplification et à la préparation d'accords d'après les rapports approuvés sur les abandons de lignes.

Le comité exécutif mixte à sa réunion du 8 octobre 1935 adopta une résolution, dont le deuxième paragraphe est ainsi conçu:

> Il incombera au comité mixte de coopération d'étudier immédiatement tous les rapports dudit comité approuvés par le comité exécutif mixte et auxquels il n'a pas été donné suite au moyen d'accords en vue de mener ces ententes à bonne fin le plus tôt possible. Le comité sera aussi responsable de la préparation d'accords concernant tels autres projets, basés sur les rapports du comité mixte de coopération que le comité exécutif mixte pourra approuver.

Le quatrième paragraphe de la présente résolution dit:

> Nonobstant les recommandations que renferme les rapports n° 23 et n° 32, le comité mixte de coopération se rappellera constamment le désir du comité exécutif mixte à l'effet que les accords soient aussi simples et directs que possible pour que leur application entraîne le moins de tenue de livres possible et de comptabilité entre sociétés, le but étant d'éviter des complications et des frais.

Subséquemment, la section du National-Canadien du comité mixte de coopération reçut de l'exécutif de ce chemin de fer des instructions précises à l'effet qu'en entreprenant la simplification et la préparation des accords concernant les abandons de lignes, les abandons particuliers de lignes approuvés d'après les dispositions du rapport n° 23 ou n° 32, selon le cas, seront choisis en groupes ou en séries de façon à équilibrer sensiblement entre les deux compagnies le trafic qu'elles ont obtenu ou perdu, ainsi que les économies pouvant être établies et les perturbations de main-d'œuvre, de sorte que, dans l'ensemble, il y ait équilibre aussi égal que possible quant aux charges et aux avantages, pour les deux compagnies, dans chaque groupe ou série d'accords simplifiés et préparés.

Comme la section du Pacifique-Canadien du comité mixte de coopération n'a pas reçu d'instructions correspondantes de son exécutif, deux questions surgissent concernant la procédure dans la préparation des accords relatifs à d'autres abandons de lignes:

(1) Est-ce qu'un équilibre relativement exact entre les deux compagnies, quant aux groupes ou séries de rapports sur les abandons de lignes approuvés d'après le rapport n° 23 ou n° 32, selon le cas, constitue une condition antérieure à la préparation d'accords concernant des groupes ou des séries correspondantes d'abandons de lignes par le comité mixte de coopération?

(2) Est-ce qu'un équilibre relativement exact entre les deux compagnies, quant aux groupes ou séries de rapports sur les abandons de lignes approuvés d'après le rapport nº 23 ou nº 32, selon le cas, constitue une condition antérieure à l'étude ou à la simplification d'accords, et cette simplification d'accords doit-elle précéder la préparation des accords relatifs aux abandons de lignes?

Le comité mixte de coopération prie le comité exécutif mixte de lui fournir telles instructions supplémentaires qui régleront ces questions.

(Signé) JOHN E. ARMSTRONG,
Président de la section du Pacifique-Canadien.

(Signé) S. W. FAIRWEATHER,
Président de la section du National-Canadien.

PIÈCE Nº 48

ÉCONOMIES POSSIBLES PAR LA COOPÉRATION ENTRE LES CHEMINS DE FER NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN QUANT À L'ÉTABLISSEMENT DE VOIES, DE GARES ET DE TÊTES DE LIGNES COMMUNES

(Document F déposé par le Pacifique-Canadien devant la commission faisant enquête sur les transports)

SOMMAIRE

Tant que les deux chemins de fer sont distincts, le champ de coopération est restreint. On estime que l'économie totale résulterait:

Des accords relatifs à l'utilisation de voies en commun entre les endroits indiqués au document " A " (comportant l'abandon de 1,582 milles de voies)	$	3,988,870
De l'établissement de gares et de têtes de lignes communes aux endroits indiqués au document " B "		2,269,337
De la fusion des services d'Okanagan		90,000
Economie totale	$	6,348,207

DOCUMENT "A"

ACCORDS CONCERNANT LES VOIES UTILISÉES EN COMMUN

Endroit	Lignes dont l'abandon est recommandé	Longueur en milles	Estimation de l'économie annuelle	Remarques
			$	
Edmunston-Cyr	P.-C.	27	25,256	
St-Jean-Farnham	N.-C.	13	34,019	
Arnprior-Renfrew	N.-C.	17	15,972	
Payne-Eganville	P.-C.	19	18,038	
Federal-Pembroke	N.-C.	89	143,982	
North Bay-Capreol	N.-C.	84	173,175	Y compris la tête de ligne de North-Bay.
Trenton-Darlington	P.-C.	65	111,132	
Coldwater-Lindsay	N.-C.	56	62,878	
Listowel-Linwood	P.-C.	16	17,106	
Hyde Park-Walkerville Jct	P.-C.	104	187,644	
Parry Sound—Wanup	N.-C.	89	138,386	
Winnipeg-Kaministiquia	N.-C.	405	1,250,000	L'excédent de trafic du National-Canadien sera acheminé par la voie double du Pacifique-Canadien.
Bird's Hill-East Selkirk	N.-C.	16	13,160	
Maryfield-Peebles	P.-C.	71	75,541	
Estevan-Bienfait	N.-C.	8	13,635	
Régina-Moose-Jaw	N.-C.	39	79,400	Y compris l'exploitation en commun des têtes de ligne de Régina et de Moose-Jaw.
Saskatoon-Unity	P.-C.	120	152,900	Y compris l'exploitation en commun de la tête de ligne de Saskatoon.
Carbondale-Morinville	N.A.R.	5	157,200	En comprenant la supression de la tête de ligne de Dunvegan.
Bruderheim—Edmonton	P.-C.	33	73,000	Y compris l'exploitation en commun de la tête de ligne d'Edmonton.
Alix-Nevis	N.-C.	9	9,600	
Red Deer-Rocky Mountains House	N.-C.	55	30,000	
Kamloops-Pétain	P.-C.	163		
Hope à Vancouver	N.-C.	79		
		242	1,206,846	Y compris l'exploitation en commun de la tête de ligne de Kamloops. Dans ce cas l'exploitation d'une ligne à rampes plus douces produira de fortes économies dans le transport.
		1,582	3,988,870	

DOCUMENT "B"

ACCORDS CONCERNANT L'UTILISATION EN COMMUN DE GARES ET DE TÊTES DE LIGNE

Endroit	Nature des installations	Estimation de l'économie annuelle	Remarques
		$	
St-Jean, N.-B.	Entrepôt à marchandises et bureau—Entretien des locomotives et des wagons (sauf quelques exceptions).	55,777	Les trains à voyageurs du P.-C., arrivent à la gare du N.-C. et en partent déjà.
Fredericton, N.-B.	Gare de voyageurs—Entrepôt à marchandises et bureau	11,344	
Lennoxville, P.Q.	Gare à voyageurs et à march.	12,617	
Drummondville, P.Q.	Gare à voyageurs et à march.	6,865	
Waterloo, P.Q.	Gare à voyageurs et à march.	3,072	
Stanbridge, P.Q.	Gare à voyageurs et à march.	1,675	
Ste-Rosalie, P.Q.	Gare à voyageurs et à march.	3,020	
Sherbrooke, P.Q.	Entrepôt à march. et bureau	12,133	
Québec, P.Q.	Entrepôt à march. et bureau et service des wagons	81,363	
Joliette, P.Q.	Entrepôt à march. et bureau	6,325	
Brockville, Ont.	Entrepôt à march. et bureau	6,836	
Smiths Falls, Ont.	Gare à voyageurs et à march.	3,960	
Ottawa, Ont.	Aiguillage—Entrepôt à march. et bureau	23,000	
Montréal, P.Q.	Entrepôts à marchandises	290,284	Centralisation des installations à marchandises des deux ch. de fer.
Dorval, P.Q.	Gare à voyageurs et à march.	3,050	
Strathmore, P.Q.	Gare à voyageurs	260	
Lakeside, P.Q.	Gare à voyageurs	210	
Pointe-Claire, P.Q.	Gare à voyageurs	235	
Beaconsfield, P.Q.	Gare à voyageurs et à march.	185	
Beaurepaire, P.Q.	Gare à voyageurs	40	
Ste-Anne, P.Q.	Gare à voyageurs et à march.	6,450	
Vaudreuil, P.Q.	Gare à voyageurs et à march.	3,450	
Belleville, Ont.	Entrepôt à march. et bureau	5,629	
Trenton, Ont.	Entrepôt à march. et bureau—Aiguillage	38,110	
Tweed, Ont.	Gare à voyageurs et à march.	3,528	
Kingston, Ont.	Gare à voyageurs—Entrepôt à march et bureau—Aiguillage	32,676	
Peterboro, Ont.	Entrepôt à march. et bureau—Aiguillage	35,156	
Toronto, Ont.	Gares suburbaines, aiguillage et entretien des wagons à voyageurs	637,042	
Guelph, Ont.	Entrepôt à march. et bureau	14,669	
Goderich, Ont.	Entrepôt à march. et bureau	8,665	
Woodstock, Ont.	Entrepôt à march. et bureau	11,978	
Galt, Ont.	Entrepôt à march. et bureau	11,320	
Milton, Ont.	Gare à voyageurs et à march.	3,850	
Drumbo, Ont.	Gare à voyageurs et à march.	2,042	
Ingersoll, Ont.	Entrepôt à march. et bureau	6,827	
St. Marys, Ont.	Entrepôt à march. et bureau	6,347	
Sudbury, Ont.	Gare à voyageurs—entrepôt à march. et bureau—aiguillage—entretien des locomotives et des wagons	45,256	
Tillsonburg, Ont.	Gare à voyageurs, et à march.	3,990	
Hanover, Ont.	Gare à voyageurs et à march.	3,677	
Weston, Ont.	Gare à voyageurs et à march.	3,374	
Harriston, Ont.	Gare à voyageurs et à march.	6,135	
Mount Forest, Ont.	Gare à voyageurs et à march.	2,543	
Fergus, Ont.	Gare à voyageurs et à march.	6,107	
Bramton, Ont.	Gare à voyageurs et à march.	4,172	
Owen Sound, Ont.	Gare à voyageurs—entrepôt à march. et bureau—aiguillage	38,749	
Fort William, Ont.	Toutes installations	400,000	
Morris, Man.	Gare à voyageurs et à march.	5,586	Voie du P.-C. abandonnée: 400 pieds de voie principale et 4,750 pieds de voie de garage.
Portage-la-Prairie, Man.	Toutes instaflations	24,000	

DOCUMENT "B"—Fin

ACCORDS CONCERNANT L'UTILISATION EN COMMUN DE GARES ET DE TÊTES DE LIGNE—*Fin*

Endroit	Nature des installations	Estimation de l'économie annuelle	Remarques
		$	
Carman, Man.	Gare à voyageurs et à marchandises —Aiguillage de gare	3,070	Voie du P.-C. abandonnée: 4,000 pieds de voie princ. et 4,800 pieds, voie de garage.
Brandon, Man.	Toutes installations	186,147	
Prince-Albert, Sask.	Toutes installations	7,700	
Melfort, Sask.	Toutes installations	2,000	
North Battleford, Sask.	Toutes installations	3,500	
Rosetown, Sask.	Toutes installations	2,200	
Humboldt, Sask.	Toutes installations	2,000	
Lloydminster, Sask.	Toutes installations	2,800	
Weyburn, Sask.	Toutes installations	8,300	
Estevan, Sask.	Toutes installations	5,000	
Kneehill, Alta.	Toutes installations	5,000	
Calgary, Alta.	Toutes installations	120,000	
Red Deer, Alta.	Personnel de la gare	2,400	
Camrose, Alta.	Toutes intallations	9,000	
Stettler, Alta.	Toutes installations	4,700	
Vegreville, Alta.	Toutes installations	1,000	
New Westminster, C.B.	Toutes installations	4,000	
Gladstone, Man.	Toutes installations	4,106	
Rosedale, Alta.	Personnel de la gare	3,385	
		2,269,337	

PIÈCE N° 49

ÉCONOMIES POSSIBLES PAR L'UNIFICATION DES RÉSEAUX DU NATIONAL-CANADIEN ET DU PACIFIQUE-CANADIEN SOUS UNE DIRECTION PRIVÉE

(Document G déposé par le P.-C., devant la commission royale faisant enquête sur les transports)

RÉSUMÉ

Bien que l'unification ne serait terminée avant cinq ans, il en résulterait sur-le-champ des économies considérables.

Tous les calculs sont basés sur 1930, la dernière année pour laquelle existent des chiffres complets.

L'unification comprendra:

L'abandon de 5,051 milles de voies..... Document "A"

Une épargne de 7,574,454 milles-train-voyageurs.
Une épargne de 51,794,173 milles-wagon-voyageurs..... Document "B"
Une épargne de 5,301,323 milles train-marchandises et train mixte.
Une épargne de 67,157,402 milles wagon-marchandises..... Document "C"
La centralisation des gares, parcs et têtes de ligne..... Document "D"
La centralisation des ateliers à locomotives et à wagons..... Document "E"

La centralisation des services de surveillance..... Document "F"

Le gain net comprendra:

		$
1	Accroissement des recettes d'exploitation ferroviaire—Document "G".....	1,396,00
2	Diminution des dépenses d'exploitation ferroviaire—Document "H".....	64,268,000
3	Divers postes de recettes.....	211,000
4	Caboteurs de la C.-B.....	450,000
5	Télégraphes (des chemins de fer et commerciaux)—Document "I".....	948 000
6	Exploitations des messageries—Document "J".....	1,450,000
7	Colonisation, mise en valeur et assurance.....	300,000
8	Intérêt sur les désaffectations de matériel et d'outillage de voies.....	1,700,000
9	Intérêt sur la diminution de mise de fonds dans le matériel	4,650,0000
	Gain total annuel net.....	75,373,000

Ces économies ne comprennent pas (sauf quant à l'outillage) l'épargne en intérêt sur les immobilisations, lequel sera moindre pour les chemins de fer unifiés que pour les chemins de fer exploités séparément.

DOCUMENT "A"

ABONDON DE VOIES

—	Lignes principales	Embranchements	Total
Chemins de fer à vapeur:			
Pacifique-Canadien	744	961	1,705
National-Canadien	2,216	1,042	3,258
Northern Alberta	.....	50	50
	2,960	2,053	5,013
Chemins de fer électriques:			
Pacifique-Canadien (Lake Erie & Northern)	.....	38	38
Total pour toutes les lignes	2,960	2,091	5,051

DOCUMENT "B"

ESTIMATION DE LA RÉDUCTION DES MILLES-TRAIN ET DES MILLES-WAGON BASÉE SUR 1930

—	Milles—train à vapeur	Milles—train à moteur	Milles—wagon-voyageurs et à moteur
Réseau du Pacifique-Canadien	21,197,190	89,942	157,202,581
Réseau du National-Canadien	25,418,825	1,490,256	189,414,923
Northern Alberta	150,713	.....	1,640,861
Total pour 1930	46,766,728	1,580,198	348,258,365
Postes de réduction:			
1.—Nouvel itinéraire et suppression de trains de voyageurs	7,574,454	260,103	49,001,605
2.—Milles—voiture-voyageurs des trains mixtes (*Voir* Document C)	.....	.....	2,791,568
Réduction totale	7,574,454	260,103	51,793,173
Réduction totale revisée	39,192,274	1,320,095	296,465,192
Pourcentage de la réduction	16·2%	16·5%	14·9%

DOCUMENT "C"

ESTIMATION DE LA RÉDUCTION DES MILLES-TRAIN DE MARCHANDISES, TRAIN MIXTE ET MILLES-WAGONS DE MARCHANDISES BASÉE SUR 1930

—	Milles—trains-marchandises, mixte et autres	Milles—wagons à marchandises
Réseau du Pacifique-Canadien	25,366,468	824,920,321
Réseau du National-Canadien	32,101,275	1,186,853,884
Northern Alberta	317,101	8,946,632
Total pour 1930	57,784,844	2,020,720,837
Postes de réduction:		
1.—Services de trains des lignes abandonnées	2,217,148	4,181,216
2.—Centralisation du trafic-marchandises	652,000	23,195,000
3.—Chargements plus lourds par wagon	234,000	8,190,000
4.—Nouvel itinéraire des wagons des chemins de fer des Etats-Unis qui retournent aux lignes qui les possèdent et des wagons vides canadiens retournés aux points de chargement	90,000	4,100,000
5.—Nouvel itinéraire des trains de marchandises	2,108,175	27,491,186
Réduction totale	5,301,323	67,157,402
Réduction totale revisée	52,483,521	1,953,563,436
Pourcentage de la réduction	% 9·2	% 3·3

REMARQUE: Pour connaître la réduction des milles—wagons-voyageurs des trains mixtes, voir Document "B".

DOCUMENT "D"

ENDROITS OÙ LA CENTRALISATION PERMETTRAIT UN ABAISSEMENT CONSIDÉRABLE DES FRAIS DE TRANSPORT

SERVICE DES GARES, PARCS ET TÊTES DE LIGNE

Lignes de l'Est

Saint-Jean, N.-B.	Guelph, Ont.
Fredericton, N.-B.	Goderich, Ont.
Edmunston, N.-B.	Preston-Hespeler-Kitchener, Ont.
Sherbrooke-Lennoxville, P.Q.	Galt, Ont..
Farnham, P.Q.	Woodstock, Ont.
Lévis, P.Q.	St. Mary's, Ont.
Québec, P.Q.	London, Ont.
Montréal, P.Q.	Chatham, Ont.
Prescott, Ont.	Windsor, Ont.
Brockville, Ont.	Ottawa, Ont.
Smith-Falls, Ont.	Renfrew, Ont.
Kingston, Ont.	Pembroke, Ont.
Peterboro, Ont.	North-Bay, Ont.
Lindsay, Ont.	Sudbury, Ont.
Toronto, Ont.	Parry-Sound, Ont.
Owen-Sound, Ont.	

Lignes de l'Ouest

Port-Arthur, Ont.	Saskatoon, Sask.
Fort-William, Ont.	Prince-Albert, Sask.
Winnipeg, Man.	Humboldt, Sask.
Portage-la-Prairie, Man.	Drumheller-Kneehill, Alta.
Brandon, Man.	Calgary, Alta...
Weyburn, Sask.	Edmonton, Alta.
Régina, Sask.	Kamloops, C.B.
Moose-Jaw, Sask.	Vancouver, C.B.
Swift Current, Sask.	Victoria, C.B.

SERVICE DES GARES (AUTRES QUE CELLES DES LIGNES ABANDONNÉES)

Lignes de l'Est

Drummondville, P.Q.	Brampton, Ont.
Actonvale, P.Q.	Weston, Ont.
Waterloo, P.Q.	Fergus, Ont.
St-Jean, P.Q.	Elora, Ont.
Shawinigan Falls, P.Q.	Tottenham, Ont.
Grand'Mere, P.Q.	Beeton, Ont.
Joliette, P.Q.	Alliston, Ont.
St-Jérôme, P.Q.	Mt. Forest, Ont.
Dorval, P.Q.	Harriston, Ont.
Ste-Anne-de-Bellevue, P.Q.	Milton, Ont.
Vaudreuil, P.Q.	Milverton, Ont.
Lachute, P.Q.	Ingersoll, Ont.
Grenville, P.Q.	Orillia, Ont.
Arnprior, Ont.	Tillsonburg, Ont.
Tweed, Ont.	Détroit, Mich.

Lignes de l'Ouest

Morris, Man.	Radville, Sask.
Deloraine, Man.	Stettler, Alta.
Carman, Man.	Viden, Alta
Red Deer, Alta.	Rosedale, Alta.
Camrose, Alta.	Alix, Alta.
Melfort, Sask.	Vegreville, Alta.
Rosetown, Sask.	Kelowna, C.B.
Lloydminster, Sask.	New Westminster, C.B.
North Battleford, Sask.	

DOCUMENT "E"

ENDROITS OÙ LA CENTRALISATION PERMETTRAIT D'ABAISSER SENSIBLEMENT LES FRAIS D'ENTRETIEN DES PRINCIPAUX ATELIERS DE LOCOMOTIVES ET DE WAGONS

PACIFIQUE-CANADIEN	
Montréal	Ateliers de locomotives et de wagons.
Montréal	" " "
Carleton-Place	Atelier de locomotives.
West Toronto	Atelier de locomotives et de wagons.
North-Bay	" " "
Winnipeg	" " "
Calgary	" " "
Vancouver	" " "
Lyndonville	" " "

NATIONAL-CANADIEN	
Moncton	Atelier de locomotives et de wagons.
Saint-Malo	" " "
Montréal	" " "
Leaside	Atelier de wagons.
London	"
Stratford	Atelier de locomotives.
Fort-Rouge	Atelier de locomotives et de wagons.
Transcona	" " "
Edmonton	" " "
St. Albans	" " "

DOCUMENT "F"

ORGANISMES ADMINISTRATIFS

—	Actuels									Projetés	
	Réseau National-Canadien			Réseau Pacique-Canadien				Lignes communes		Total des réseaux réunis exploités séparément	Total des réseaux réunis exploités comme unité
	National-Canadien	Grand Central Western	Central Vermont	Pacifique-Canadien	Dominion Atlantic Railway	Qué. Cent. Rly.	Esquimalt & Nanaimo Railway	Northern Alberta Railway	Toronto Terminal Railway		
Bureau principal du réseau	1			1						2	1
Régionaux	3	1		2						6	4
De district	9	1	1	8	1	1	1	1		23	13
De division	38	3	2	27	1	1	1	1	1	75	52

58408—5½

DOCUMENT "G"

ÉCONOMIES POSSIBLES PAR L'UNIFICATION DES RÉSEAUX NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN SOUS UNE DIRECTION PRIVÉE

Recettes d'exploitation ferroviaire basées sur 1930

Recettes-marchandises:

Du fait d'un plus long parcours sur les réseaux réunis du transport international, entre états et sur les Grands Lacs les recettes brutes s'accroîtront de $ 2,135,000

Les postes suivants accuseront une perte de recettes brutes:

1.—Interaiguillage et aiguillage local	$ 100,000	
2.—Réduction des taux basés sur deux lignes "" et "une ligne"	100,000	
3.—Réduction des taux due à une longueur moindre de lignes fusionnées en comparaison de lignes simples exploitées séparément	100,000	
4.—Perte de trafic des lignes abandonnées qui trouvera d'autres moyens de transport	439,000	
		739 000
Gain net en recettes brutes		$ 1,396,000

Le changement net dans les dépenses d'exploitation a été calculé et apparaît au document "H".

Recettes du trafic-voyageurs et autres:

L'unification n'inffluera pas sur les recettes du trafic-voyageurs et autres.

DOCUMENT "H"

ÉCONOMIES POSSIBLES PAR L'UNIFICATION DES RÉSEAUX DU NATIONAL-CANADIEN ET DU PACIFIQUE-CANADIEN SOUS UNE DIRECTION PRIVÉE

Frais d'exploitation ferroviaire basés sur 1930

—	Réseau du Pacifique-Canadien	Réseau du National-Canadien	Northern Alberta et Toronto Terminals Railways	Total des services combinés exploités séparément	Estimation du total des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	$	$	$	$	$	$
Entretien de la voie et des constructions	27,402,312	47,877,658	976,093	76,256,063	61,367,441	14,888,622
Entretien du matériel	31,165,039	49,262,313	214,926	80,642,278	66,281,864	14,360,414
Transport	10,275,856	8,665,652	25,735	18,967,243	13,191,726	5,775,517
Transport—par rail	70,076,372	111,982,287	1,253,367	183,312,026	159,317,650	23,994,376
par eau	1,029,035	.....	.....	1,029,035	987,535	41,500
Généralités	4,095,353	9,297,323	96,084	13,488,760	9,199,755	4,289,005
Tous autres frais	2,643,050	1,202,790	370,044	4,215,884	3,297,635	918,249
Total	146,687,017	228,288,023	2,936,249	377,911,289	313,634,606	64,267,683

Entretien de la voie et des constructions basé sur 1930

Surveillance:

Les frais du Pacifique-Canadien sous cette rubrique en 1930 se totalisèrent à $1,371,601 pour 16,658 milles de voies. Ces frais après l'unification se chiffreront à $2,865,423 pour 35,946 milles de voies. L'épargne apparaît à la page 3.

Abandon de ligne:

L'abandon de 5,013 milles de chemins de fer à vapeur indiqué au document "A" aura pour résultat l'abaissement des frais d'entretien qu'on a déterminés et qui entrent dans les économies indiquées à la page 3.

Réduction dans le parcours des trains:

Il y aura une économie dans les frais d'entretien de certaines lignes due à la réduction du parcours des trains indiqué aux documents "B" et "C". L'acheminement du trafic vers d'autres lignes l'atténuera en partie. Cette économie a été omise.

Parcs d tête de ligne, ateliers et remises à locomotives:

Bien que l'unification résultera en des économies dans l'entretien des parcs et des constructions aux têtes de ligne par la centralisation des diverses installations, on a omis les économies.

Lignes télégraphiques et téléphoniques:

Le document "I" traite séparément des économies sous cette rubrique.

Achat de matériaux et de matériel:

La normalisation du matériel, l'achat de matériaux en plus grandes quantités et la réduction des achats et du matériel en magasin produiront des économies. On n'en a ni évalué ni inclus le montant.

FRAIS D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Entretien de la voie et des constructions basé sur 1930

—	Réseau du Pacifique-Canadien	Réseau du National-Canadien	Northern Alberta et Toronto Terminals Railways	Total des services combinés exploités séparément	Estimation du total des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	$	$	$	$	$	$
Surveillance	1,371,601	3,940,898	45,903	5,358,402	2,865,423	2,492,979
Entretien des voies	19,110,762	33,349,905	797,849	53,258,516	43,814,051	9,443,565
Gares et bureaux	1,374,022	1,950,821	27,000	3,351,933	2,964,970	386,963
Ateliers et remises à locomotives	736,809	1,529,484	9,027	2,275,320	1,589,963	685,357
Lignes télégraphiques et téléphoniques	994,754	1,403,356	19,211	2,417,321	2,417,321	(Inclus dans Document "I")
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable	1,007,880	1,706,290	12,662	2,726,832	2,252,343	474489
Autres frais	2,806,484	3,996,904	64,351	6,867,739	5,462,470	1,405,269
Total	27,402,312	47,877,658	976,093	76,256,063	61,367,441	14,888,662

Entretien du matériel basé sur 1930

Surveillance:

Les frais du Pacifique-Canadien sous cette rubrique se totalisèrent à $696,432 en 1930. Ces frais après l'unification seront de $1,305,174. L'économie apparaît à la page 5.

Réparations des locomotives à vapeur:

La réduction du parcours des trains indiquée aux documents "B" et "C" de même que la diminution de l'aiguillage aux gares, diminueront les frais de réparation des locomotives. La concentration des travaux de réparation sur une base de production aux ateliers les mieux outillés abaissera le coût des réparations par unité. On a déterminé cette économie et elle apparaît à la page 5.

Wagons à marchandises—Réparations:

La réduction du parcours des wagons à marchandises indiquée au document "C" diminuera les frais de réparation des wagons à marchandises. La concentration des travaux de réparation sur une base de production aux ateliers les mieux outillés aura pour résultat la réduction du coût par unité. On a déterminé cette économie qu'on trouvera à la page 5.

Wagons de voyageurs—Réparations:

La réduction du parcours des wagons à voyageurs indiquée au document "B" abaissera les frais de réparation des wagons à voyageurs. On a déterminé cette économie qui apparaît à la page 5.

Matériel de travail—Réparations:

L'abandon de 5,013 milles de voies et l'unification des têtes de ligne se traduiront par la diminution du matériel de travail en service. On a déterminé cette économie qui apparaît à la page 5.

Désaffectation de matériel:

Les frais imputés aux désaffectations n'ont pas été réduits. Le matériel possédé en commun comportera la mise en service d'un plus petit nombre d'unités qu'avec des propriétaires différents et il y aura à l'avenir épargne de ce chef.

Achat de matériaux et de fournitures:

Il y aura économie par suite de la normalisation des fournitures, par l'achat des matériaux en plus grandes quantités et par la réduction des achats et des faux frais relatifs aux fournitures. Le montant n'en a été ni évalué ni inclus.

FRAIS D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Entretien du matériel basé sur 1930

—	Réseau du Pacifique-Canadien	Réseau du National-Canadien	Northern Alberta et Toronto Terminals Railways	Total des services combinés exploités séparément	Estimation du total des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	$	$	$	$	$	$
Surveillance	696,432	2,009,670	9,826	2,715,928	1,305,174	1,410,754
Machines d'ateliers	1,329,718	1,545,860	9,588	2,885,166	2,651,383	233,783
Locomotives à vapeur—réparations	9,858,559	16,766,541	90,000	26,715,100	18,950,085	7,765,015
Wagons à marchandise—réparations	10,188,380	15,648,465	22,910	25,679,755	22,975,859	2,703,896
Wagons à voyageurs—réparations	5,000,080	6,355,636	32,583	11,388,299	9,626,225	1,762,074
Matériel de travail—réparations	877,505	1,460,456	25,063	2,363,024	1,991,768	371,256
Désaffectation de matériel	2,827,532	2,654,157	20,388	5,502,077	5,502,077	.....
Autres frais	386,833	3,001,528	4,568	3,392,929	3,279,293	113,636
Total	31,165,039	49,262,313	214,926	80,642,278	66,281,864	14,360,414

Dépenses du trafic par rail basées sur 1930

Surveillance:

La dépense du Pacifique-Canadien sous cette rubrique s'éleva à $1,204,616 en 1930. Après l'unification cette dépense sera de $2,102,117. L'économie figure à la page 7.

Toutes les agences:

La suppression de la concurrence se traduira par des économies sensibles dans le monde entier. Certaines agences urbaines seront fermées au Canada. L'économie est comprise dans les chiffres à la page 7.

Publicité:

La suppression de la concurrence unifiera la publicité dans le monde entier et réduira considérablement les frais. On a déterminé cette économie qui figure à la page 7.

FRAIS D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Frais se rapportant au transport basé sur 1930

—	Réseau du Pacifique-Canadien	Réseau du National-Canadien	Northern Alberta et Toronto Terminals Railways	Total des services combinés exploités séparément	Estimation du total des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	$	$	$	$	$	$
Surveillance —Voie ferrée	1,204,616	2,214,273	7,140	3,426,029	2,102,117	1,323,912
—Vapeurs	201,409	.....	.....	201,409	201,400	.....
Toutes les agences —Voie ferrée	3,147,501	3,179,330	1,857	6,328,688	3,990,000	2,338,688
—Vapeurs	1,882,461	.....	.....	1,882,461	1,882,461	.....
Publicité —Voie ferrée	1,539,066	1,872,517	963	3,412,546	1,870,861	1,541,685
—Vapeurs	1,421,009	.....	.....	1,421,009	1,421,009	.....
Toutes autres dépenses—Voies ferrées	568,516	1,399,532	15,775	1,983,823	1,412,591	571,232
—Vapeurs	311,278	.....	.....	311,278	311,278	.....
Total	10,275,856	8,665,652	25,735	18,967,243	13,191,726	5,775,517

Surveillance:

Les frais du Pacifique-Canadien se totalisèrent à $2,454,481 en 1930 pour 16,658 milles de voies. Les frais après l'unification seront de $5,305,783 pour 35,946 milles de voies. L'économie figure à la page 9.

Service des gares:

L'abandon des 5,013 milles de voies indiqué au document "A", et l'unification des gares et des têtes de ligne indiqué au document "D" produiront des économies sensibles. L'économie figure à la page 9.

Service des parcs:

La dépense afférente à ce service sera réduite aux points indiqués au document "D". La diminution du parcours des trains et des wagons, de voyageurs et de marchandises, de même que l'unification des têtes de ligne permettront de réduire tous les frais de têtes de ligne. Les économies les plus importantes entrent dans les chiffres de la page 9.

Il en résultera d'autres économies connues, mais elles n'ont pas été calculées.

Service des trains:

De la réduction du parcours des trains de voyageurs et des trains de marchandises, ainsi que des wagons, détaillé aux documents "B" et "C", résultera la diminution des frais afférents au service des trains. La consommation de combustible diminuera, grâce à l'emploi de l'énergie à meilleur rendement, et le combustible coûtera moins cher à cause d'achats en plus grandes quantités des sources les plus favorables. On a calculé ces économies qui figurent aux comptes de la page 9.

Lignes télégraphiques et téléphoniques:

On a traité séparément des économies sous cette rubrique au document "I".

Messageries:

On a traité séparément des économies sous cette rubrique au document "J".

Autres frais:

La dépense afférente aux wagons-lits sera réduite par suite de l'unification et de la réduction du parcours des trains de voyageurs. Il y aura une réduction de la dépense afférente aux signaux et aux enclenchements ainsi qu'à d'autres postes. Ces économies font partie des chiffres de la page 9.

FRAIS D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Transport par rail basé sur 1930

—	Réseau du Pacifique-Canadien	Réseau du National-Canadien	Northern Alberta et Toronto Terminals Railways	Total des services combinés exploités séparément	Estimation du total des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	$	$	$	$	$	$
Surveillance	2,454,481	4,101,523	40,249	6,596,253	5,305,783	1,290,470
Expédition des trains	1,235,475	1,508,596	13,841	2,757,912	2,206,330	551,582
Service des gares	12,767,558	18,473,097	424,321	31,664,976	28,194,026	3,470,950
Service des parcs	10,728,525	18,588,634	205,893	29,523,052	25,578,586	3,944,466
Service des trains	38,127,432	51,144,796	497,984	89,770,212	76,554,663	13,215,549
Exploitation des télégraphes et des téléphones	414,033	4,720,114	15,137	5,149,284	5,149,284	Voir document "I"
Service des messageries	.....	6,239,097	7,555	6,246,652	6,246,652	Voir document "J"
Autres frais	4,348,868	7,206,430	48,387	11,603,685	10,082,326	1,521,359
Total	70,076,372	111,982,287	1,253,367	183,312,026	159,317,650	23,994,376

FRAIS D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Transport par eau basé sur 1930

—	Réseau du Pacifique-Canadien	Réseau du National-Canadien	Northern Alberta et Toronto Terminals Railways	Total des services combinés exploités séparément	Estimation du total des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	$	$	$	$	$	$
Exploitation des vaisseaux	901,237	.....	.....	901,237	859,737	41,500
Exploitation des têtes de ligne	69,578	.....	.....	69,578	69,578	.....
Frais incidents	58,220	.....	.....	58,220	58,220	.....
	1,029,035	.....	.....	1,029,035	987,535	41,500

Frais généraux basés sur 1930

Traitements des directeurs généraux, etc.:
Outre les dépenses ressortissant à l'assurance et aux pensions, celles après l'unification, indiquées à la page 12, sont basées sur les frais d'administration et de comptabilité du Pacifique-Canadien.

Assurance:
On a réduit les dépenses du Pacifique-Canadien en défalquant les frais d'assurance des bâtiments et des constructions sis sur ses lignes devant être abandonnées. On a traité de même les frais d'assurance du National-Canadien figurant ailleurs dans la pièce. D'autres économies résulteront en définitive de l'abandon des bâtiments et des constructions des têtes de ligne, mais on ne les a pas établies et elles sont omises.

Pensions:
Aucune économie ne figure sous cette rubrique, les dépenses pour un certain temps à venir devant être basées sur le nombre des employés ayant servi. Une fois unifiés les chemins de fer auront besoin de moins d'employés que lorsqu'ils étaient exploités séparément et on économisera à la longue sur les pensions.

Tous autres frais basés sur 1930

Service des wagons-restaurants et des wagons-buffets:
Une économie résultera du moindre parcours des wagons-restaurants. On en a calculé le montant qui se trouve à la page 13.

Dépenses des restaurants et autres:
Quelques faibles économies figureront sous ces rubriques. Les présents calculs n'en renferment rien.

FRAIS D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Frais généraux basés sur 1930

—	Réseau du Pacifique-Canadien	Réseau du National-Canadien	Northern Alberta et Toronto Terminals Railways	Total des services combinés exploités séparément	Estimation du total des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	$	$	$	$	$	$
Appointements et dépenses des directeurs généraux	517,197	1,103,967	29,794	1,650,958	973,519	677,439
Appointements et dépenses du personnel subalterne	1,929,353	4,016,992	53,162	5,999,507	3,330,835	2,668,672
Fournitures et frais du bureau principal	170,319	599,781	4,706	774,806	294,038	480,768
Contentieux	279,886	563,326	2,920	846,132	483,195	362,937
Assurance	362,829	835	96	363,760	326,624	37,136
Pensions	.....	2,158,117	128	2,158,245	2,158,245	.....
Impressions et papeterie	155,071	171,351	3,345	329,767	267,714	62,053
Autres frais	637,505	524,439	1,838	1,163,782	1,163,782	.....
Propriétés générales en commun—Débit net	17,081	20,509	95	37,685	37,685	.....
Autres frais	26,112	138,006	.....	164,118	164,118	.....
Total	4,095,353	9,297,323	96,084	13,488,760	9,199,755	4,289,005

FRAIS D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Tous autres frais basés sur 1930

—	Réseau du Pacifique-Canadien	Réseau du National-Canadien	Northern Alberta et Toronto Terminals Railways	Total des services combinés exploités séparément	Estimation du total des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	$	$	$	$	$	$
Service des wagons-restaurants et des wagons-buffets	2,227,656	2,513,422	25,221	4,766,299	3,848,050	918,249
Restaurants	294,039	.....	243,031	537,070	537,070	.....
Elévateurs à grain	118,284	63,344	.....	181,628	181,628	.....
Vente d'énergie produite	.....	23,667	176,071	199,738	199,738	.....
Transport au compte du capital—Crédit	.....	1,432,801	74,279	1,507,080	1,507,080	.....
Autres frais	3,071	35,158	.....	38,229	38,229	.....
	2,643,050	1,202,790	370,044	4,215,884	3,297,635	918,249

DOCUMENT "J"

ÉCONOMIES POSSIBLES DANS LES SERVICES TÉLÉGRAPHIQUES PAR L'UNIFICATION DES RÉSEAUX DU NATIONAL-CANADIEN ET DU PACIFIQUE-CANADIEN SOUS UNE DIRECTION PRIVÉE

Basées sur 1930

—	Réseau du Pacifique-Canadien	Réseau du National-Canadien	Northern Alberta et Toronto Terminals Railways	Total des services combinés exploités séparément	Estimation du total des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	$	$	$	$	$	$
Service commerciaux:						
Entretien	779,873	825,902	.....	1,605,775	1,485,342	120,433
Exploitation—Appointements et salaires	2,536,274	3,091,866	.....	5,628,140	5,168,140	460,000
Commission	283,202	229,763	.....	512,965	512,965	.....
Location et dépenses du bureau local	532,420	758,220	.....	1,290,640	1,105,340	185,300
Généralités	37,518	50,000	.....	87,518	55,118	32,400
	4,169,287	4,955,751	.....	9,125,038	8,326,905	798,133
Services ferroviaires:						
Entretien	354,431	577,454	19,211	951,096	879,764	71,332
Exploitation	414,033	525,743	15,137	954,913	876,610	78,303
Total	768,464	1,103,197	34,348	1,906,009	1,756,374	149,635
GRAND TOTAL	4,937,751	6,058,948	34,348	11,031,047	10,083,279	947,768

DOCUMENT "J"

ÉCONOMIES POSSIBLES DANS LES SERVICES DE MESSAGERIES PAR L'UNIFICATION DES RÉSEAUX DU NATIONAL-CANADIEN ET DU PACIFIQUE-CANADIEN SOUS UNE DIRECTION PRIVÉE

Basées sur 1930

—	Réseau du Pacifique-Canadien	Réseau du National-Canadien	Northern Alberta et Toronto Terminals Railways	Total des services combinés exploités séparément	Estimation du total des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	$	$	$	$	$	$
Entretien	189,680	337,606	.....	527,286	515,286	12,000
Transport	108,870	99,294	921	209,085	150,085	59,000
Exploitation	4,960,691	5,899,733	42,629	10,903,053	9,603,053	1,300,000
Généralités	460,800	240,069	1,116	701,985	622,985	79,000
	5,720,041	6,576,702	44,666	12,341,409	10,891,409	1,450,000

PIÈCE N° 50

DÉTAILS DES ABANDONS DE VOIES TELS QUE RÉSUMÉS AU DOCUMENT A DE LA PIÈCE 49 DU SÉNAT (ÉTUDE PAR LE P.-C. DES ÉCONOMIES POSSIBLES AVEC L'UNIFICATION).

Numéro	De	À	Acheminement du trafic de la ligne abandonnée	Milles de voies détenues ou louées par le Pacifique-Canadien		Milles de voies détenues ou louées par le National-Canadien	
				Voies principales	Embranchements	Voies principales	Embranchements
	Lignes à l'est de Fort-William—						
1	Middleton Jct.	Granville Centre	Par la ligne parallèle du Pacifique-Canadien (Ligne du Dominion Atlantic)				22
2	Bay Shore	Shore Line Jct.	Le transport en provenance de St. Stephen empruntera la voie du Pacifique-Canadien via McAdam Jct. Le faible trafic restant s'acheminera par route et par eau		82		
3	Chipman	Norton	Le transport en provenance de Chipman s'acheminera par le National-Canadien, celui de Norton par le Pacifique-Canadien et le faible trafic restant par route		45		
4	Westfield Beach	Centreville	Le transport empruntera la voie principale du Pacifique-Canadien jusqu'à Fredericton Jct., et puis l'embranchement du Pacifique-Canadien jusqu'à Woodstock et Florenceville vis-à-vis Centreville éloignées seulement de quatre milles				158
5	Chipman	Cyr	Le transport direct s'effectuera par le Pacifique-Canadien.				
6	Cyr	Edmundston	Le transport s'acheminera par la ligne principale parallèle du National-Canadien		27		
			Plaster Rock est l'endroit principal et un embranchement du Pacifique-Canadien le dessert			146	
7	Edmundston	Diamond	Le transport direct en provenance de l'est de Montréal sera réparti entre l'embranchement du National-Canadien par Mont-Joli et Moncton et le Pacifique-Canadien (Québec Central) par Mégantic et Saint-Jean. Le transport direct à destination de l'Est en provenance de l'ouest de Montréal s'acheminera par les voies principales du National-Canadien et du Pacifique-Canadien jusqu'à l'Est. Le transport local s'acheminera par la ligne parallèle du National-Canadien jusqu'au chemin de fer Témiscouata			225	
8	Scotts Jct.	Harlaka Jct.	Le transport empruntera les voies parallèles du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. (Québec Central)		27		
9	Dombourg	St-Marc	Le transport s'acheminera par les voies principales du National-Canadien et du Pacifique-Canadien			23	

PIÈCE N° 50—Suite

Numéro	De	À	Acheminement du trafic de la ligne abandonnée	Milles de voies détenues ou louées par le Pacifique-Canadien		Milles de voies détenues ou louées par le National-Canadien	
				Voies principales	Embranchements	Voies principales	Embranchements
10	Cap-de-la-Madeleine	Grandes-Piles	Le transport sera détourné vers la ligne de Québec du National-Canadien à Garneau et vers la ligne parallèle du Pacifique-Canadien		27		
11	Elkhurst	Windsor Mills	Le transport sera détourné vers les lignes parallèles du Pacifique-Canadien. Il croisera la voie principale du Pacifique-Canadien à Eastray. Windsor Mills se trouve sur la voie principale du National-Canadien de Montréal à Portland		59		
12	Farnham	Stanbridge	Le transport s'acheminera par les deux lignes parallèles du National-Canadien		14		
13	Farnham	St-Guillaume	Le transport s'acheminera par la ligne parallèle et le croisement du National-Canadien		47		
14	Farnham	St-Jean	Le transport empruntera la double voie principale parallèle du Pacifique-Canadien			13	
15	St-Lin Jct	St-Lin	Le transport s'acheminera par les lignes parallèles du National-Canadien et du Pacifique-Canadien		15		
16	Ste-Thérèse	St-Eustache	Le transport s'acheminera par la ligne d'Ottawa du National-Canadien		6		
17	Papineau	Fresnière	Le transport empruntera la ligne de Ste-Agathe du Pacifique-Canadien et celle d'Ottawa du National-Canadien				13
18	Soulanges	Cornwall	Le transport passera par la voie double du National-Canadien distante seulement de cinq milles au maximum		27		
19	Glen Robertson	Vankleek Hill	Le transport s'acheminera jusqu'à Glen-Robertson sur la voie principale d'Ottawa du National-Canadien et à Vankleek-Hill par la ligne principale d'Ottawa du Pacifique-Canadien				14
20	Hawkesbury	Ottawa Jct	Le transport empruntera la ligne parallèle du Pacifique-Canadien				57
21	Ottawa West	Carleton Place	Le transport se rendra d'Ottawa à Smith's-Falls et Arnprior par le National-Canadien	28			
22	Arnprior	Renfrew	Le transport s'acheminera par la voie principale parallèle du Pacifique-Canadien			17	
23	Payne	Eganville	Le transport empruntera la ligne de Renfrew à Parry-Sound du National-Canadien		19		
24	Federal	Capreol	Le transport s'acheminera par la ligne principale du National-Canadien d'Ottawa à Arnprior et par la ligne principale du Pacifique-Canadien, d'Arnprior à Sudbury			304	

25	Lyn Jct.	Forfar	Le transport direct jusqu'à Brockville empruntera la voie double de la ligne principale du National-Canadien, ou l'embranchement de Brockville du Pacifique-Canadien					31
26	Glen Tay	Whitby	Le transport passera par la voie double de la ligne principale du National-Canadien. Il n'y a presque pas de transport local entre Shannonville et Glen Tay		164			
27	Ronnac	Greenburn	Le transport passera par la voie double de la ligne principale du National- Canadien					42
28	Lindsay	Coldwater	Le transport empruntera la ligne parallèle du Pacifique-Canadien. Le gros transport direct passera par la ligne du Pacifique-Canadien jusqu'à Dranoel et Peterboro et de là par celle du National-Canadien jusqu'à Belleville et Shannonville via Campbellford					56
29	Palgrave	Collingwood	Le transport s'acheminera par la ligne principale du Pacifique-Canadien et par l'embranchement du National-Canadien, de Barrie à Collingwood					52
30	Bolton	Melville	Le transport passera par la ligne du National-Canadien via East Caledon et par route			19		
31	Harrisburg	Hespeler	Le transport empruntera les lignes électriques du Lake Erie and Northern and Grand River					19
32	Galt	Elmira	Le transport passera par les lignes adjacentes du Pacifique-Canadien et du National-Canadien					
34	Linwood	Listowel	Le transport s'acheminera par la ligne parallèle du National-Canadien, de Stratford à Listowel			16		
35	Saugeen	Walkerton	Le transport en provenance de Durham, Hanover et Walkerton passera par les lignes du National-Canadien, via Palmerston, l'autre par la route			37		
36	Wingham Jct.	Wingham	Le transport empruntera l'embranchement de Kincardine du National-Canadien			5		
37	Embro	St. Mary's	Le transport direct jusqu'à St. Mary's passera par l'embranchement de London à Stratford du National-Canadien			16		
38	Woodstock	St-Thomas	Le transport en provenance de et à destination de St-Thomas passera par la ligne principale du National-Canadien			34		
39	Woodstock	Walkerville Jct.	Le transport empruntera la double voie parallèle de la ligne principale du National- Canadien		135			
40	Glencoe	Kingscourt	Le transport s'acheminera par les lignes principales du National-Canadien					21
41	Beaverton	Lac Long	Le transport empruntera la ligne principale du Pacifique-Canadien, de Toronto à Nipigon. Le transport local du National-Canadien entre Beaverton et Sudbury s'acheminera par la voie principale parallèle du Pacifique-Canadien				609	
42	Key Jct.	Key Harbour	Le transport de houille à destination de Key Harbour sera détourné vers Britt ou Depot Harbour					6
43	Nipigon	Current River	Le transport s'acheminera par la ligne parallèle du National-Canadien à cause des rampes plus douces		63			
			Total des lignes à l'est de Fort-William		390	522	1,337	516

PIÈCE N° 50—Fin

Numéro	De	À	Acheminement du trafic de la ligne abandonnée	Milles de voies détenues ou louées par le Pacifique-Canadien		Milles de voies détenues ou louées par le National-Canadien	
				Voies principales	Embranchements	Voies principales	Embranchements
	Lignes à l'ouest de Fort-William						
44	Conmee Nakina	Superior Jct Paddington	Le transport empruntera la voie double de la voie principale du Pacifique-Canadien ou la ligne du National-Canadien par Fort-Francis			657	
45	Beech Jct	East Selkirk	Le transport empruntera la ligne parallèle du Pacifique-Canadien				24
46	Arborg	Teulon	Le transport s'acheminera par deux lignes parallèles et par la route		37		
47	Rugby Jct	Morris	Le transport empruntera la ligne parallèle du National-Canadien		40		
48	Pacific Jct	East Tower	Le transport passera par une ligne parallèle du National-Canadien			46	
49	Elm Creek	Plum Coulée	Le transport empruntera deux lignes du National-Canadien et deux lignes du Pacifique-Canadien dans le voisinage		40		
50	Portage-la-Prairie	Gladstone	Le transport s'acheminera par les lignes parallèles du National-Canadien		35		
51	West Tower	Deer	Le transport empruntera la ligne parallèle du Pacifique-Canadien			22	
52	McGregor	Varcoe	Le transport passera par la voie principale du National-Canadien		55		
53	Carberry	Carberry Jct	Le transport s'acheminera par n'importe laquelle de quatre lignes adjacentes				19
54	Brandon Jct	M. & B. Jct	Le transport passera par la ligne principale du Pacifique-Canadien				25
55	Gautier	Miniota	Le transport empruntera la ligne principale parallèle du National-Canadien		44		
56	Forrest	Wheatland	Le transport passera par la ligne principale parallèle du National-Canadien		19		
57	Sixth St	Maryfield	Le transport empruntera la ligne parallèle du Pacifique-Canadien			75	
58	Boissevain	Lauder	Le transport s'acheminera par les lignes parallèles du Pacifique-Canadien et du National-Canadien		35		
59	Holmfield	Deloraine	Le transport passera par la ligne parallèle du Pacifique-Canadien				51

60	Binscarth	Inglis	Le transport empruntera la ligne parallèle du National-Canadien		24		
61	Virden	McAuley	Le transport s'acheminera par les lignes adjacentes du National-Canadien et du Pacifique-Canadien		36		
62	Maryfield	Peebles	Le transport empruntera la ligne parallèle du National-Canadien	71			
63	Bienfait	Estevan	Le transport s'acheminera par la ligne parallèle du Pacifique-Canadien				8
64	Southall	Neptune	Le transport empruntera les lignes adjacentes du National-Canadien et du Pacifique-Canadien		20		
65	Talmadge	Radville Jct	Le transport passera par la ligne correspondante du Pacifique-Canadien				37
66	Warell	Moose-Jaw Jct	Le transport empruntera la ligne parallèle du Pacifique-Canadien				39
67	Young Jct	Mille 13	Le transport s'acheminera par les autres lignes du National-Canadien et du Pacifique-Canadien				13
68	Young	Colonsay	Le transport empruntera les autres lignes du National-Canadien et du Pacifique-Canadien		16		
69	Mawer	Main Centre	Le transport empruntera la ligne parallèle du Pacifique-Canadien				50
70	Saskatoon	Unity	Le transport s'acheminera par la ligne parallèle du National-Canadien	120			
72	Bruderheim	South Edmonton	Le transport empruntera la ligne parallèle du National-Canadien		33		
73	Tofield	Barlee Jct	Le transport s'acheminera par la ligne parallèle du National-Canadien				23
74	Warden	Alix	Le transport empruntera la ligne parallèle du Pacifique-Canadien				22
75	Red Deer Jct	Rocky Mtn. House	Le transport passera par la ligne parallèle du Pacifique-Canadien				55
76	Grainger	Barlow Jct	Le transport empruntera la ligne adjacente du Pacifique-Canadien				47
77	Vernon	Okanagan Ldg	Le transport s'acheminera par les lacs		5		
78	Armstrong Jct	Campbell Creek Jct	Le transport passera par le Pacifique-Canadien via Sicamous de même que par la route				56
79	Kamloops	Pétain	Le transport empruntera la ligne principale du National-Canadien	163			
80	Hope	Vancouver	Le transport empruntera la voie double de la ligne principale du Pacifique-Canadien			79	
81	Ligne de l'île Lulu		On suspendra les travaux sur cette ligne, vu son inutilité. Il n'y a pas d'industries adjacentes				19
82	Log Dump	Deerholm	Le transport empruntera la ligne adjacente du Pacifique-Canadien				7
83	Lake End	Cowichan Lake	Le transport passera par la ligne adjacente du Pacifique-Canadien				31
			Total des lignes à l'ouest de Fort-William	354	439	879	526
			Total des lignes à l'est et à l'ouest de Fort-William	744	961	2,216	1,042

Numéro	De	À	Acheminement du transport qui empruntait la ligne abandonnée	Milles de voies détenues ou louées par les chemins de fer de l'Alberta
	COMPAGNIES DÉTENUES EN COMMUN			
71	Kerensky	Edmonton	Le transport empruntera la ligne parallèle du National-Canadien	45
	Carbondale	Morinville		5
			Total, chemins de fer Northern Alberta	50

Numéro	De	À	Acheminement du transport qui empruntait la ligne abandonnée	Milles de voies détenues ou louées par le Pacifique-Canadien
	Ch. de fer électriques:			
33	Paris	Port Dover	Le transport s'acheminera par les lignes parallèles et adjacentes du National-Canadien et du Toronto, Hamilton and Buffalo	38

RÉSUMÉ DES ABANDONS DE LIGNES PROJETÉES DU PACIFIQUE-CANADIEN

	Voies principales	Embranchements	Total
Chemins de fer à vapeur:			
Pacifique-Canadien	744	961	1,705
National-Canadien	2,216	1,042	3,258
Northern Alberta	.....	50	50
	2,960	2,053	5,013
Chemins de fer électriques:			
Pacifique-Canadien (Ch. de fer Lake Erie and Northern)	.....	38	38
Total, toutes les lignes	2,960	2,091	5,051

1938

SÉNAT DU CANADA

TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

S'ENQUÉRIR DES MOYENS LES PLUS EFFICACES DE REMÉDIER À LA SITUATION EXTRÊMEMENT GRAVE DES CHEMINS DE FER AU PAYS ET D'ALLÉGER LES LOURDES CHARGES FINANCIÈRES QUI EN RÉSULTENT, ET EN FAIRE RAPPORT

N° 11

Présidents conjoints:

Le très honorable George P. Graham, C.P.,
et l'honorable C.-P. Beaubien, C.R.

TÉMOIN:

M. John E. Armstrong, ingénieur en chef adjoint du Pacifique-Canadien.

PIÈCE PRODUITE

N° 42 (versée au dossier le 11 mai 1938. Pages 236 et 237) Mémoire sur l'unification du Pacifique-Canadien et des chemins de fer Nationaux du Canada, présenté par M. S. W. Fairweather à la Commission royale des transports.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1939

ORDRE D'INSTITUTION

(Extrait des procès-verbaux du Sénat, 30 mars 1938)

Résolu: Qu'un Comité du Sénat soit institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, et que lui soit conféré le pouvoir de requérir des personnes et documents; et que ledit Comité se compose de vingt sénateurs.

Ordonné: Que ledit Comité spécial soit composé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hugessen, Horsey, Jones, Hardy, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

58612—1½

TÉMOIGNAGES

SÉNAT

Le jeudi 19 mai 1938.

Le Comité spécial institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et l'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, se réunit à 10 heures 30 du matin.

Coprésidents: le très honorable George P. Graham et l'honorable C. P. Beaubien.

Conseil du Comité: le colonel O. M. Biggar, C.R.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Commençons, messieurs.

M. BIGGAR: Le sénateur Parent a demandé la suite de la correspondance entre M. Hungerford et M. Grant Hall, mentionnée hier par M. Armstrong; et l'on se propose que je lise les lettres qui restent avant de reprendre l'interrogatoire. Je ne les crois pas très importantes, mais elles peuvent se rapporter à notre sujet.

L'hon M. MORAUD: C'est la réponse de M. Hungerford à M. Grant Hall?

M. BIGGAR: Oui. La dernière lettre mentionnée avait été adressée par M. Grant Hall à M. Hungerford le 8 janvier 1934. Elle n'obtint pas de réponse avant le 15 février. Cette réponse est signée par M. Hungerford et adressée à M. Grant Hall. La voici:

CHER MONSIEUR HALL,

Je n'ai pas encore répondu à votre lettre du 8 janvier parce que les questions qu'elle soulevait ont été traitées, d'une manière générale, à une réunion du 9 janvier, à laquelle nous assistions toux deux.

C'était une séance du comité exécutif mixte, le 9 janvier 1934. Il y fut décidé que:

Les propositions du comité mixte de coopération pour étendre la mise en commun des trains de voyageurs sur les lignes des compagnies à l'est de Toronto ont été discutées à fond, et en attendant une plus ample étude de la situation des terminus de Montréal, et dans le but de réaliser une économie immédiate, et sous réserve de la rédaction et de la ratification d'un accord couvrant les détails, les conventions suivantes ont été adoptées à l'unanimité.

Suit une liste de cinq accords. Le premier pour les trains Montréal-Québec des deux compagnies; le second pour les trains rapides de l'après-midi, en commun, entre Montréal et Toronto, qui sont décrits comme utilisant actuellement la gare Windsor en direction de l'ouest et la gare Bonaventure en direction de l'est; l'accord prévoit l'usage de la gare Windsor pour les deux directions, ce qui, je crois, n'a pas été exécuté. Le troisième concerne le train du soir du Pacifique-Canadien et le train de nuit du National-Canadien dans les deux directions entre Montréal et Toronto. Le quatrième accord prévoit le retrait du train du matin du Pacifique-Canadien entre Montréal et Toronto dans les deux directions, et la mise en commun du train du matin du National-Canadien entre les mêmes villes, avec la gare Bonaventure comme point de départ et d'arrivée. Le cinquième traite du service d'abonnés entre Montréal et Vaudreuil, qui devait être mis en commun, avec la gare Windsor comme point de départ et d'arrivée.

Ensuite la lettre continue:

En ce qui concerne la partie de votre lettre traitant de l'accord pour la mise en commun des services Québec-Montréal-Toronto, ces questions ont, depuis lors, fait l'objet d'une discussion et d'un rapport du comité mixte de coopération.

En ce qui concerne la proposition de mise en commun à l'ouest de Toronto, je crois que le comité mixte de coopération n'a pas encore présenté au comité exécutif mixte un rapport sur cette question, et il serait bon, sans doute, de le prier de faire rapport promptement. Le comité mixte de coopération a rendu des services dans le passé en faisant ressortir clairement la mesure dans laquelle on pouvait aboutir à un accord, et les points qui doivent être étudiés plus à fond pour le comité exécutif. Je crois que la même procédure doit être suivie dans ce cas.

En ce qui concerne la question des terminus de Montréal, j'estime que le comité mixte de coopération a suffisamment étudié la situation pour faire ressortir les points d'accord et de divergence, de sorte qu'il ne servirait à rien de soumettre de nouveau la question à ce comité ou à un autre. Je suis convaincu que la proposition du Pacifique-Canadien telle qu'elle est exposée dans le rapport N° 10 ne créerait ni une véritable gare centrale ni une économie, ni le maximum de commodité pour le public, mais conduirait au contraire presque immédiatement à une mise de fonds supplémentaire, et ajouterait considérablement aux dépenses. Il n'y a donc pas lieu de poursuivre l'étude du projet.

Dans tous les cas, si le rapport N° 28 du comité mixte de coopération est approuvé par le comité exécutif mixte, la mise en commun des trains au delà de Toronto n'aura plus d'influence sur la question des terminus de Montréal, parce que la répartition entre les gares Windsor et Bonaventure des trains correspondants avec les services à l'ouest de Toronto aura été déterminée pour la période de l'accord.

M. Grant Hall a répondu, le 16 février, ce qui suit:

CHER MONSIEUR HUNGERFORD,

Je réponds à votre lettre du 15 courant relative aux accords pour la mise en commun de trains de voyageurs.

Vous vous rappelez qu'à notre réunion du 5 janvier, nous avons convenu de recommander au comité exécutif mixte d'étendre la mise en commun déjà réalisée à l'est de Toronto, en attendant une étude plus complète de la situation des terminus à Montréal, et que cette recommandation a été approuvée par le comité exécutif mixte. Quelle que puisse être la décision du comité mixte au sujet du rapport n° 28 du comité mixte de coopération, faisant suite à l'adoption de notre recommandation, je suis d'avis que toutes les questions relatives à l'extension des accords pour la mise en commun de trains à l'ouest de Toronto ou ailleurs peuvent être étudiées. En considérant notre recommandation, je ne comprends pas pourquoi vous êtes arrivé à la conclusion qu'une étude de la question du terminus à Montréal doit être exclue de ce principe général. Je suis d'avis qu'une étude faite par des fonctionnaires de l'exploitation et du trafic, comme on l'a proposé, montrerait que les gares existantes pourraient être utilisées dans une large mesure de la manière proposée par le Pacifique-Canadien pour notre avantage mutuel et pour l'avantage du public, avec peu de mise de fonds et une économie dans les dépenses.

Je crois comprendre que les instructions du comité exécutif mixte étaient de conclure d'abord la mise en commun sur la ligne de Québec, à l'est de Toronto et des services de la banlieue de Montréal, et que vous et moi avons déjà transmis au comité mixte de coopération les instructions du comité exécutif, d'étudier ensuite la mise en commun à l'ouest

de Toronto, celle des services transcontinentaux, et aussi à l'ouest de Fort-William. Dans ma lettre du 8 janvier, j'ai exposé franchement certaines des conditions auxquelles je prévoyais que nous aurions à faire face à l'ouest de Toronto, et je demandais si vous pouviez signaler quelque manière de répartir équitablement les charges et les avantages.

La lettre suivante a été écrite le lendemain, 17 février. M. Hungerford dit à M. Grant Hall:

CHER MONSIEUR HALL,

En réponse à votre lettre du seize février sur les accords pour la mise en commun des trains de voyageur:

A la suite de la discussion qui eut lieu, et des décisions qui furent prises à la séance tenue hier par le comité exécutif mixte, je ne crois réellement pas,—et je présume que vous l'admettrez,—qu'il y ait un avantage quelconque à poursuivre la correspondance sur les questions en litige.

Je dois signaler que M. Hungerford et M. Grant Hall assistaient à la séance du comité exécutif mixte avec MM. Fullerton, Labelle, Beatty et Black. La décision du comité exécutif mixte à laquelle il est fait allusion est ainsi relatée au procès-verbal de la séance du 16 février 1934:

Il a été décidé de charger le comité mixte de coopération d'étudier le problème de la mise en commun de trains de voyageurs, en Ontario, à l'ouest de Toronto; dans les services transcontinentaux et sur les lignes de l'Ouest; afin de déterminer l'économie possible, les changements de services nécessaires et tous autres faits connexes, et d'examiner et de préparer les voies et moyens de répartir équitablement les avantages et les charges entre les deux compagnies, afin d'arriver à des accords qui permettraient de réaliser la mise en commun aussitôt que possible; et il a été décidé de charger le comité de poursuivre l'enquête sur ces questions avant d'étudier les autres questions qui lui ont été soumises par le comité exécutif mixte, pourvu, toutefois, que cette résolution ne retarde pas la mise en vigueur immédiate de la mise en commun Québec-Toronto déjà convenue.

La dernière lettre de la correspondance est de M. Grant Hall. C'est un accusé de réception de la lettre de M. Hungerford, daté du 19 février 1934, et ainsi conçu:

En réponse à votre lettre du 17 courant, au sujet des accords pour la mise en commun de trains de voyageurs;

J'admets avec vous qu'il n'y a rien à gagner à continuer notre correspondance sur les points en litige, attendu qu'ils sont compris dans les instructions données au comité mixte de coopération, à la suite de la séance du comité exécutif mixte de vendredi dernier.

L'hon. M. MORAUD: Le rapport du comité mixte de coopération sur les terminus de Montréal est-il déjà versé au dossier?

M. BIGGAR: Il n'y a pas de rapport sur les terminus de Montréal.

L'hon. M. MORAUD: Les lettres que vous venez de lire parlent d'un rapport, ou d'une étude des commodités de terminus à Montréal, et disent que cela pourrait se faire avec peu ou pas de frais.

M. BIGGAR: Oui, l'étude est versée au dossier. Ce n'est pas un rapport du comité mixte de coopération, mais vous trouverez, à partir de la page 262 du compte rendu...

L'hon. M. MORAUD: Pouvons-nous savoir si cette étude a fait l'objet d'un rapport?

M. BIGGAR: Elle n'en a pas fait l'objet. Je dis que vous trouverez à la page 262 et aux pages suivantes du compte rendu un long mémoire exposant les prétentions du National-Canadien, et les commentaires du Pacifique-Canadien sur ces prétentions. Ce mémoire couvre près de dix pages, et il a été envoyé par sir Edward Beatty à M. Hungerford le 18 septembre 1933, dans une lettre dans laquelle sir Edward Beatty discutait la situation. Vous trouverez aussi dans la même série de documents le mémoire que M. Armstrong est en train de lire. C'est à la page 317 du compte rendu. M. Armstrong en a lu les trois premières pages hier soir. Ce mémoire étudie toute la situation au point de vue des fonctionnaires techniques du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. MORAUD: La situation du terminus de Montréal?

M. BIGGAR: Oui. Faut-il continuer?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Oui.

M. J. E. ARMSTRONG est rappelé.

M. Biggar:

D. Monsieur Armstrong, nous nous sommes arrêtés à la page 319 du compte rendu imprimé.—R. Oui.

L'hon. M. Moraud:

D. Avant d'aller plus loin, puis-je demander à M. Armstrong quelle était la somme prévue pour les terminus de Montréal?—R. La réponse ne peut pas être précise. Cela dépendrait entièrement de ce qui serait fait au sujet des terminus de Montréal, et comme on n'a pas abouti à une conclusion sur ce qu'il faudrait faire, aucune évaluation finale du coût n'a été faite.

M. Biggar:

D. De la façon dont je comprends les documents, la situation peut être brièvement exposée. Est-ce exact? S'il n'y avait que les trains en commun et les principaux trains non en commun à partir de la rue Windsor, aucune mise de fonds ne serait nécessaire; mais si la gare Bonaventure était abandonnée par le service des voyageurs, il faudrait dépenser $6,000,000 pour les voies qui desservent la gare de la rue Windsor?—R. C'est exact, monsieur.

D. Maintenant, voulez-vous continuer à partir de l'endroit où vous vous êtes arrêté?

L'hon. M. Moraud:

D. Et vous proposez l'utilisation de la gare Windsor comme terminus montréalais pour tous les trains en commun?—R. Oui.

D. Tous les trains de voyageurs?—R. Tous les trains de voyageurs en commun.

L'hon. M. SHARPE: $6,000,000?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Non, pas de dépense pour les trains en commun.

L'hon. M. MORAUD: S'ils utilisaient les deux gares...

Le TÉMOIN: L'accord auquel en était venu le comité mixte de coopération était que tous les trains de voyageurs en commun et tous les principaux trains des deux compagnies pourraient utiliser la gare Windsor, sans aucune mise de fonds.

L'hon. M. Sharpe:

D. S'ils l'utilisaient pour tous les trains de voyageurs, il faudrait dépenser $6,000,000?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Moraud:

D. Et si on laissait les choses dans l'état actuel, avec certains trains allant à la gare Bonaventure et d'autres à la gare Windsor, il n'y aurait pas de mise de fonds?—R. Non, monsieur.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Monsieur Armstrong, je suppose que pour utiliser la gare Windsor comme terminus de tous les trains, il faudrait relier la ligne du National-Canadien et la gare Windsor?—R. C'était une des propositions.

D. Et cela impliquerait une très grosse dépense?—R. Oui, monsieur.

D. Tandis qu'en ne faisant cela que pour les trains en commun, ils pourraient venir par votre ligne?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Hugessen:

D. Mais la proposition allait plus loin. Non seulement les trains en commun, mais les principaux autres trains devaient aller à la gare Windsor?—R. Oui, monsieur.

D. Je voyage beaucoup sur l'*Ocean Limited,* et sur les trains venant de l'est. Est-ce que cela n'augmenterait pas considérablement la durée du trajet, mettons pour l'entrée à Montréal de l'*Ocean Limited*?—R. Je ne crois pas, de cette manière. C'est plus ou moins un trajet de 24 heures entre Halifax et Montréal,—je ne donne pas le temps exact,—et il y a une augmentation de distance de vingt milles pour atteindre la rue Windsor.

L'hon. M. Murdock:

D. C'est de Saint-Henri à Dorval, et à la rue Windsor?—R. Non, monsieur. Les trains d'Halifax viennent maintenant de Lévis à Montréal par le pont Victoria et à la gare Bonaventure par Saint-Henri. L'une des propositions pour la direction des trains était de leur faire traverser le pont de Québec pour atteindre Montréal par la ligne du Pacifique-Canadien, de Québec.

L'hon. M. Hugessen:

D. Cela laisserait Drummondville et Saint-Hyacinthe sans service?—R. Sans le service des trains des provinces Maritimes.

L'hon. M. Moraud:

D. C'est le seul service que possèdent ces villes, sauf les trains locaux.—R. Il faudrait ajouter des trains locaux.

L'hon. M. Hugessen:

D. Il n'y aurait aucune économie.—R. Cela éviterait le transfert.

D. La même remarque s'appliquerait aux trains des lignes de Portland du National-Canadien. Le train de jour de Portland à Montréal et le train du matin d'Island-Pond?—R. Je crois que ces trains devaient rester à la gare Bonaventure. Mais la question n'a jamais été conduite jusqu'à une conclusion, et je ne puis faire de déclaration positive sur ce qui a été proposé, parce que nous n'avons jamais atteint de conclusion.

D. Le train de jour de Portland du National-Canadien est sûrement un train de voyageurs important?—R. Certainement.

D. J'ai compris que votre proposition concernait tous les principaux trains de voyageurs?—R. L'accès à la rue Windsor via Québec n'était pas la seule proposition. Il y en avait trois ou quatre autres, dont aucune ne fut conduite jusqu'à une conclusion.

L'hon. M. Moraud:

D. Y avait-il d'autres propositions possibles? Même cela entraînerait une grosse mise de fonds.—R. C'était la proposition favorisée par le Pacifique-Canadien. Je ne puis parler pour le National-Canadien.

L'hon. M. Horsey:

D. Quelle économie y aurait-il, sans mise de fonds, à exploiter les trains en commun?—R. L'économie serait surtout la commodité du public, en ce que les trains atteignant la rue Windsor, par exemple ce train des Maritimes, auraient accès aux gares de l'avenue du Parc, de Montréal-Ouest et de Westmount, accès qu'ils n'ont pas aujourd'hui.

L'hon. M. Moraud:

D. Ils n'auraient pas accès à l'avenue du Parc?—R. Si, monsieur, en venant par le pont de Québec.

D. Oh! oui, par le pont de Québec. C'est la rive nord?—R. Oui.

D. Et il n'y en aurait plus sur la rive sud?—R. Exact.

D. Et des villes comme Saint-Hyacinthe ne seraient desservies que par des trains locaux.

L'hon. M. Robinson:

D. D'après ce plan, la gare Windsor serait-elle utilisée comme gare commune? —R. Oui, monsieur.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Au sujet de la question que nous discutons actuellement, la seule chose qui fut prise en considération fut la mise en commun des trains à l'ouest de Toronto?—R. Oui, monsieur.

D. Et par conséquent le sujet que nous avons discuté...

L'hon. M. MORAUD: Non.

L'hon. M. HUGESSEN: Non.

L'hon. M. MORAUD: Le terminus mixte à Montréal a été pris en considération.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Nous discutons l'extension de la mise en commun des trains à l'ouest de Toronto.

L'hon. M. MORAUD: Non, le terminus de Montréal...

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Mais en relation avec la mise en commun des trains à l'ouest de Toronto.

L'hon. M. MORAUD: Non, en relation avec la mise en commun générale.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je crois que c'est très clair dans la correspondance.

L'hon. M. HUGESSEN: Je voulais arriver à ceci. Il ne me semblait pas que la question de la mise en commun des gares à Montréal eût quoi que ce soit à faire avec la mise en commun des trains à l'ouest de Toronto. Et cependant il me semble que le Pacifique-Canadien rabâchait constamment,—si je puis employer cette expression,—la proposition de mettre en commun tous les principaux trains à Montréal par l'emploi de la gare Windsor, comme condition de la mise en commun des trains à l'ouest de Toronto. Je ne comprenais pas la raison de cela.

Le TÉMOIN: Je crois que le National-Canadien a pris, dans son mémoire, une position identique à ce que vous avez compris.

L'hon. M. Hugessen:

D. Je veux être convaincu.—R. Si ce n'est pas dans le mémoire, j'essaierai de l'expliquer plus complètement.

M. BIGGAR: Si le Comité veut étudier la situation générale plus à fond, le moyen le plus commode serait peut-être de parcourir les documents contemporains, qui sont imprimés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il serait plus rapide d'avoir la déclaration du témoin. Cela prendrait moins de temps.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): J'aimerais que vous insistiez sur le point où les négociations furent arrêtées, et sur la raison de cet arrêt.

M. BIGGAR: M. Armstrong parlera de cela.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Il est difficile pour nous de comprendre les détails.

Le TÉMOIN: Je ferai volontiers tout mon possible.

M. Biggar:

D. Voulez-vous continuer, monsieur Armstrong? Allons-nous continuer à la page 319? Vous vous êtes arrêté au milieu de la page, au titre en italiques marqué "A".—R. Monsieur Biggar, avant de reprendre la lecture de mon mémoire, puis-je expliquer comment je me suis trouvé dans un dilemme quand le sénateur Dandurand est venu m'en sortir hier?

D. Oui.—R. Les mêmes choses sont exprimées de deux manières dans les comptes rendus publiés, et en me les rappelant toutes deux je me suis trouvé dans un dilemme et n'ai rendu ni l'une ni l'autre expression. Je crois que le sénateur Dandurand disait juste dans son exposé, mais il y avait un autre exposé qui me plaça dans un dilemme. Dans son témoignage, à la page 185, M. Fairweather dit, en réponse à une question:

> Nous n'avons discuté que ce trafic. Toutefois, M. Grant Hall laissa entendre, à ce que crut comprendre M. Hungerford, que sa compagnie consentirait à aller au delà de Toronto. Nous avions insisté au cours de toutes les négociations pour que le Pacifique continue la mise en commun jusqu'à Windsor, Ontario et Sarnia. Nous avons dit qu'effectivement la mise en commun devrait s'étendre jusqu'à Chicago, mais que des arrangements relatifs à la mise en commun des trains devraient être conclus du moins jusqu'à Windsor et Détroit.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Vouliez-vous dire Windsor et Sarnia ou Windsor et Détroit?—R. Je veux dire Windsor, Détroit et Sarnia. Notre ligne sur Chicago traverse Sarnia. La ligne du Pacifique-Canadien sur Chicago correspond avec le Michigan-Central à Détroit. Le projet voulait qu'il abandonnât cette correspondance avec le Michigan-Central pour laisser son trafic de voyageurs passer par Sarnia sur notre ligne jusqu'à Chicago, sur l'ancienne ligne du Grand-Tronc. M. Hungerford eut l'impression que le Pacifique-Canadien était disposé à aller au delà de Toronto, qu'il était disposé, en fait, à aller à Sarnia et Windsor, et que seul le désir d'avoir le temps d'étudier certaines conséquences du projet lui faisait alors retarder l'accord pour la mise en commun. Au bas de la page 203 du compte rendu figure un alinéa du document nº 40,—qui est l'exposé écrit de la section du National-Canadien du comité mixte de coopération:

> A cette réunion, le Pacifique-Canadien montra une attitude plus conciliante...

C'était la réunion du 5 janvier 1934, entre M. Hungerford et M. Grant Hall,

> à l'égard de la question du terminus à Montréal. De fait, l'arrangement proposé était précisément la suggestion offerte par le National-Canadien et visant à partager les trains communs entre les deux terminus pour les services communs d'Ontario et de Québec, à l'exclusion des services de Boston et des services transcontinentaux. Cette concession de la part du Pacifique-Canadien semblait exclure la question du terminus à Montréal

des négociations subséquentes au sujet de l'extension de la mise en commun à l'ouest de Toronto, car le Pacifique exploitait tous les trains se raccordant à Toronto, et étant donné que tous les détails des horaires des trains communs à l'ouest de Toronto avaient été arrêtés conjointement (Voir Document "D"), on pouvait espérer...

Ici se trouve le changement de rédaction:

que la question de la mise en commun à l'ouest de Toronto serait bientôt réglée;

Je présume que c'était un espoir du National-Canadien, non pas nécessairement un espoir conjoint.

en fait, le Pacifique-Canadien, lors d'une réunion du comité mixte de coopération, consentit à ce qu'on procédât immédiatement à l'étude d'un arrangement de mise en commun à l'ouest de Toronto et des services transcontinentaux à l'est de Winnipeg.

Puis vient un court alinéa qui ne se rapporte pas particulièrement au sujet. Et le premier alinéa au haut de la page 204 est ainsi conçu:

L'enquête qui avait été agréée fut entreprise, mais on dut abandonner tout espoir d'étendre rapidement le champ de la mise en commun. On put cependant conclure une entente formelle quant aux détails des services communs à l'ouest de Toronto, sans déterminer quelle compagnie exploiterait les trains communs entre London et Windsor, et, même dans ce cas, la seule question à résoudre était le partage des employés qui devraient être congédiés.

Je voudrais appeler l'attention sur deux choses dans cet alinéa. Il semble avoir exprimé un espoir du National-Canadien, et je ne puis approuver la déclaration faite dans la dernière partie de l'alinéa.

L'hon. M. Moraud:

D. Monsieur Armstrong, je ne suis pas sûr que c'était un espoir du National-Canadien. J'étais administrateur du National-Canadien à l'époque, et nous n'exécutâmes pas la mise en commun entre Québec et Montréal et Montréal et Toronto, quand j'étais administrateur, parce qu'on nous avait dit que cela devait se faire en même temps que la mise en commun à l'ouest de Toronto. Et en fait, cette mise en commun entre Québec et Montréal et Montréal et Toronto ne fut opérée qu'après notre départ.—R. Je voudrais signaler qu'à l'époque de la rédaction de ce mémoire, daté du 8 janvier 1935, le National-Canadien avait le mémoire que j'ai lu, qui est daté du 11 juillet 1934, et cette correspondance entre M. Hungerford et M. Hall; et suis bien sûr qu'ils savaient quelle était notre position. Malheureusement, le Pacifique-Canadien ne reçut pas copie de ce mémoire du 8 janvier 1935. Je n'en ai rien su avant qu'il ne fût produit ici comme témoignage. Si la question avait été soulevée à ce moment, ces malentendus auraient pu être évités.

D. Cette mise en commun sur Québec-Montréal et Montréal-Toronto fut discutée à l'automne de 1933, car l'ancien conseil d'administration démissionna le 31 décembre 1933, et, à cette époque, des négociations se poursuivaient.—R. En fait, elle fut étudiée avant cela même, car le Pacifique-Canadien envoya un exposé à ce sujet au National-Canadien en mars 1933, immédiatement après l'entrée en vigueur du rapport n° 4.

L'hon. M. Murdock:

D. Monsieur Armstrong, si vous aviez lu la phrase à la page 204, vous auriez réglé ce point, je crois.—R. Dois-je les lire?

[M. John E. Armstrong.]

D. Oui.—R. Voici:

En face de ces faits, le conseil de régie des Chemins de fer Nationaux approuva l'extension de la mise en commun des trains de voyageurs de manière à inclure Québec-Montréal et le reste des services entre Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto, et le comité mixte de coopération fut chargé d'arrêter les modalités de l'entente. Ce projet d'entente fait l'objet du rapport n° 28 du comité mixte de coopération (voir Document "H"), et l'arrangement conclu entra en vigueur le 11 mars 1934.

L'hon. M. MORAUD: C'est très bien. Mais je dis que pendant toute l'année 1933 des négociations se poursuivirent entre les deux compagnies pour la mise en commun de trains entre Québec-Montréal et Montréal-Toronto, mais que rien ne fut fait parce que le conseil d'administration de cette époque voulait que la mise en commun à l'ouest de Toronto fût faite en même temps. Et ce n'est qu'après notre départ, après le 31 décembre 1933, que le conseil de régie effectua cette mise en commun en mars 1934.

L'hon. M. Hugessen:

D. Monsieur Armstrong, puis-je vous présenter la proposition comme elle m'apparaît, en essayant d'être aussi juste que possible? Le National-Canadien abandonnait tout son service de voyageurs, deux ou trois trains par jour, entre Montréal et Québec...

L'hon. M. MORAND: Cinq.

L'hon. M. Hugessen:

D. Il abandonnait aussi tout ses services de voyageurs entre Ottawa et Toronto, et pratiquement tous ses services de voyageurs sur les trains de sa ligne entre Ottawa et Napanee. En échange, vous abandonniez un train entre Montréal et Toronto, et s'il est vrai que vous abandonniez votre rapide de l'après-midi entre Montréal et Toronto, il parcourt surtout des voies du National-Canadien, tout en partant de la gare Windsor. Je vous le demande, dans ces conditions, n'était-ce pas à vous à faire quelque chose de plus? Le National-Canadien n'avait-il pas été beaucoup plus loin que vous? Et n'était-ce pas à vous d'accepter de faire quelque chose pour obtenir un équilibre plus équitable entre les deux réseaux?—R. Puis-je répondre de la manière suivante? Il faut remonter au rapport n° 28. D'après ce rapport, le Pacifique-Canadien abandonnait un plus grand nombre de milles de parcours que le National-Canadien. Celui-ci abandonnait certains trains entre Montréal et Québec...

L'hon. M. MORAUD: Tous ses trains.

Le TÉMOIN: Excepté ceux des Maritimes.

L'hon. M. MORAUD: Le train des provinces Maritimes n'est pas un train de Québec. Il ne va pas à Québec; il ne fait que passer à Lévis. Il est très incommode aux gens de Québec de le prendre, et ils ne le prennent pas sans y être obligés.

Le TÉMOIN: La distance entre Montréal et Québec est de plus de 170 milles. La distance entre Montréal et Toronto dépasse largement 300 milles. La distance entre Ottawa et Toronto est un peu moindre. Entre Montréal et Toronto, le Pacifique-Canadien abandonnait son rapide de l'après-midi.

L'hon. M. Hugessen:

D. Ce n'est guère un abandon, car il part de la gare Windsor à Montréal.—R. C'est un abandon en ce sens, monsieur le sénateur, que, tout en partant de la gare Windsor il quitte la voie du Pacifique à Dorval, immédiatement à l'ouest de Montréal. De sorte que toute la ligne du Pacifique, à partir de Dorval, banlieue de Montréal, jusqu'à Toronto, perd le service de ce train rapide.

L'hon. M. Moraud:

D. Mais c'est un train rapide, ne s'arrêtant qu'à deux ou trois gares entre Montréal et Toronto. Il ne prend aucun trafic local.—R. Le Pacifique-Canadien abandonnait aussi le train du matin, dans chaque direction, de la gare Bonaventure à Toronto. Le Pacifique-Canadien a complètement supprimé ce train de sa ligne.

L'hon. M. Hugessen:

D. Mais c'est le seul train que vous ayez réellement abandonné?—R. Je ne suis pas bien ce raisonnement.

D. C'est le seul train que vous ayez abandonné, autre que le train en commun, le train rapide en commun de l'après-midi. Et bien que vous l'ayez abandonné, vous avez obtenu un avantage correspondant, parce que la gare de départ et d'arrivée de ce train est la gare Windsor?—R. Le rapide de l'après-midi s'arrêtait, si je me le rappelle,—ceci est sujet à vérification sur les vieux horaires,—à Bedell, sur signal; il s'arrêtait à Smith's-Falls, à Perth, à Belleville, à Trenton et à Oshawa,—au moins à ces endroits. Ce service fut enlevé de nos voies. Ce n'était pas un saut sans arrêt de Montréal à Toronto. Le train rapide en commun n'arrête à aucune des stations que je viens de citer, au moins sur les voies du Pacifique-Canadien.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Ne pensez-vous pas qu'au lieu d'un sacrifice, c'est un grand bénéfice pour le Pacifique-Canadien?—R. Cela réduisit le nombre de milles de parcours, monsieur le président, ce qui comportait une économie. Mais si vous songez que les personnes partant des stations que j'ai nommées, mettons, pour aller à Toronto, se rendent à une gare du National-Canadien, au guichet du National-Canadien, et achètent un billet de ce chemin de fer, il est douteux que le Pacifique-Canadien reçoive une grande part du trafic entre Montréal et Toronto.

L'hon. M. Moraud:

D. Mais 90 p. 100 de ce trafic provient de la gare Windsor?—R. Je n'ai pas le pourcentage, monsieur.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Je crois que le Pacifique-Canadien a gagné plus qu'il n'a perdu.—R. C'est encore un côté de la médaille. Il arrive que les deux parties à un accord ne soient pas satisfaites, que chacune d'elles trouve qu'elle a été quelque peu jouée, et cependant l'accord peut être assez juste tout de même. Le Pacifique-Canadien ne croit pas avoir gagné quoi que ce soit par cette mise en commun; il se croit lésé par la mise en commun telle qu'elle est effectuée actuellement. Et le National-Canadien a la même impression.

D. D'après mon humble jugement, si quelqu'un a été avantagé par cette mise en commun, c'est le Pacifique-Canadien. Je crois que le Pacifique-Canadien n'a pas perdu. Si j'étais partie à cet accord, j'aimerais mieux être du côté du Pacifique-Canadien.—R. Le Pacifique-Canadien redoute cette mise en commun,—et nous croyons la crainte justifiée, à notre point de vue,—parce qu'actuellement, avec la mise en commun, et depuis qu'elle est en vigueur, le Pacifique-Canadien n'a pas eu de trains de voyageurs sur ses voies entre Glen-Tay et Agincourt. Il n'a pas eu de train de voyageurs sur sa propre voie, sauf entre minuit et six heures du matin. Il n'y a aucun service de jour pour les voyageurs. Les seuls trains mis en circulation par le Pacifique-Canadien sur sa propre voie, dans ce territoire, sont les trains de nuit, à wagons-lits, entre Montréal et Toronto. Le train en direction de l'ouest par Glen-Tay arrive à Oshawa à 6h. 8 du matin. Ce n'est pas un service de jour, c'est un service de nuit.

[M. John E. Armstrong.]

D. Pourquoi passer par Oshawa? Je suppose que je suis blâmable autant que quiconque. J'étais ministre des Chemins de fer, et je fus moralement massacré pour avoir permis de construire la ligne. Elle traversait un territoire exclusif du Pacifique-Canadien pour atteindre un territoire exclusif du Grand-Tronc et chercher du trafic le long du Saint-Laurent. On dit que j'avais commis une faute; c'est possible. Je signale seulement la situation qui s'est produite. Je ne critique personne. Le Pacifique-Canadien vient de Glen-Tay sur la voie septentrionale exclusive du Pacifique-Canadien en un point qui est la première route du Grand-Tronc. Le Pacifique-Canadien traverse sa ligne du nord, qui est la ligne entre Montréal et Toronto.—R. Par Havelock et Peterborough.

D. Oui. J'ai permis de construire une ligne transversale, je crois, jusqu'à Oshawa.—R. Elle finit à Agincourt, à l'extrémité ouest.

D. Elle est parallèle à l'ancien Grand-Tronc, jusqu'à Toronto.—R. Pas tout à fait jusqu'à Toronto.

D. Elle s'éloigne de la rive du fleuve et entre à Toronto-Nord,—du moins c'est ce qu'elle faisait, elle ne le fait plus. Le Pacifique-Canadien conclut un accord avec les terminus de Toronto, et sa ligne entre avec le National-Canadien au terminus de Toronto. J'ai retracé cette histoire, ces derniers jours, et je crois que l'avantage a été pour le Pacifique-Canadien. Je ne veux pas insister.

L'hon. M. MORAUD: En outre, si une personne va directement de Québec à Toronto, elle n'achètera pas son billet pour Montréal, pour aller ensuite à la gare Bonaventure acheter un autre billet pour Toronto.

Le TÉMOIN: A la gare de Québec, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont des guichets séparés.

L'hon. M. MORAUD: Oui. Mais si j'achète un billet pour Toronto, je ne vais pas acheter un billet du Pacifique-Canadien pour Montréal, puis changer à la gare Bonaventure pour continuer jusqu'à Toronto sur le National-Canadien. De sorte que vous avez tout le bénéfice de cette mise en commun.

L'hon. M. Robinson:

D. J'essaie de chiffrer cela en dollars, monsieur Armstrong. Je voudrais savoir quelle serait l'économie, par exemple, pour les terminus de Montréal, et pour les trains en commun entre Montréal et Toronto et Montréal et Québec, et entre Toronto, mettons, et Windsor. Nous nous intéressons surtout aux économies. —R. Je crois qu'on peut répondre à cela facilement. Entre Montréal et Québec, le Pacifique-Canadien faisait environ 80 p. 100 du chiffre d'affaires. Entre Montréal et Toronto, malheureusement, je ne puis dire le pourcentage. Le National-Canadien avait le plus gros chiffre d'affaires. La mise en commun économisa 972,000 train-milles. Notre évaluation était basée sur un chiffre arbitraire de $1 par train-mille ou $972,000 sur les trains Québec-Montréal et Montréal-Toronto.

D. $972,000?—R. Sur la base de $1 par train-mille, ce qui était assez arbitraire. C'est l'économie annuelle, naturellement. Est-ce que cela répond à votre question?

D. Oui, pour cette partie. Quelle serait l'économie si vous exécutiez votre plan aux terminus de Montréal?—R. Je ne crois pas qu'il y aurait une grande économie d'argent. Je ne sais pas. A ma connaissance, on n'a jamais calculé l'économie que cela ferait. L'avantage serait la commodité du public.

D. Nous cherchons surtout à économiser de l'argent. Quelle serait l'économie de la mise en commun des trains entre Toronto, Windsor et Sarnia?—R. Cela dépendrait de la manière dont la mise en commun serait exécutée. Nous n'avons jamais pu aboutir à un accord.

D. Vous n'avez jamais eu d'évaluation?—R. Il y a eu des évaluation d'économies de train-milles. Je lirai cela dans mon mémoire, en continuant.

D. Merci.

L'hon. M. Dandurand:

D. Puisque nous avons greffé une discussion de la question des terminus sur la mise en commun des trains à l'ouest de Toronto, je voudrais éclaircir un point qui peut intéresser le Comité. Vous venez de lire une déclaration dans laquelle vous donnez sept raisons empêchant le Pacifique-Canadien de conclure cet accord pour la mise en commun à l'ouest de Toronto.—R. Oui, monsieur.

D. Elles portent sur:

(*a*) La suppression des services de trains de voyageurs du Pacifique-Canadien sur ses propres voies, avec ses propres trains,
(*b*) La suppression des gares reconnues comme gares du Pacifique à London, Chatham, Windsor, Détroit et Chicago,

et le reste;

(*c*) Le contre-coup de ces suppressions et de ces ruptures sur le trafic-marchandises dans le territoire intermédiaire desservi par les trains passant par Détroit,
(*d*) La nécessité de reviser le contrat du National avec la compagnie Pullman,

et le reste;

(*e*) La nécessité de rompre les relations contractuelles avec le Michigan-Central,

et le reste;

(*f*) L'effet de l'annulation du contrat de transport des voyageurs sur l'échange des marchandises avec le Michigan-Central,
(*g*) L'effet sur les affaires de la *Canadian Pacific Steamship,*

et le reste.

Ces raisons semblent avoir du poids. Je m'étonne qu'elles n'aient pas rendu la mise en commun impossible. L'importance de toutes ces raisons accumulées me frappe, et il me semble qu'elles peuvent empêcher le Pacifique-Canadien de conclure un accord pour la mise en commun. Et cependant je constate que ce n'est pas le cas. Je poursuis la citation:

> Comme il semblait impossible de trouver un moyen de répartir équitablement les charges et les avantages dans une mise en commun à l'ouest de Toronto seulement, et comme on pensait pouvoir trouver ce moyen en incluant les services du Transcontinental, ces deux territoires furent associés dans le projet mis à l'étude par le comité mixte de coopération.

N'est-il donc pas logique de dire que ces objections portaient sur la répartition équitable des avantages et des charges, et qu'elles pourraient être levées si l'on trouvait ailleurs une répartition équitable des avantages et des charges?—R. Oui.

D. C'est cela?—R. Oui, monsieur. C'est la position du Pacifique-Canadien depuis l'assemblée du 5 janvier 1934. Si nous pouvons trouver une répartition équitable des avantages et des charges, nous sommes tout disposés à augmenter cette mise en commun.

L'hon. M. Murdock:

D. N'avons-nous pas négligé les deux derniers alinéas de la lettre écrite par sir Edward Beatty au président des régisseurs, en date du 9 octobre 1934, et qui se trouve à la page 205 de notre compte rendu. Les voici:

Après une étude attentive, notre exécutif a décidé que notre compagnie ne peut pas, pour le moment, accepter de considérer la mise en commun à l'ouest de Toronto sur l'une des bases proposées jusqu'ici, ce qui comporterait la suppression des arrangements satisfaisants présentement en vigueur avec les raccordements pour la manutention du trafic à destination et en provenance de Chicago, à cause des effets néfastes que cette mise en commun aurait sur les intérêts ferroviaires et maritimes de la compagnie.

Les difficultés qui empêchent en ce moment la mise en vigueur d'une entente satisfaisante relativement à la mise en commun à l'ouest de Toronto et des services des trains transcontinentaux (à l'est de Winnipeg) paraissent insurmontables, et, dans les circonstances, je suis d'avis qu'il n'y a pas lieu de poursuivre les négociations.

L'hon. M. HAIG: Mais quand ils eurent écrit à l'exécutif mixte, qui ne répondit pas, ils continuèrent de négocier, et aboutirent à une conclusion. Apparemment, cela ne les lie pas du tout. D'après le témoignage de M. Armstrong, les négociations furent rompues, mais les compagnies continuèrent et en arrivèrent à un accord.

M. BIGGAR: C'est pour cette raison que je propose que nous parcourions les documents, car on doit dire ceci. En parcourant l'ensemble des documents du 16 janvier 1934, on verra, page 322, que M. Fullerton dit à M. Beatty qu'ils ne voulaient plus considérer la situation du terminus de Montréal. Il dit qu'il était tout à fait impossible au National-Canadien de faire de nouvelles concessions quant aux services proposés de trains en commun. Il faut parcourir tout le document pour s'en faire une idée juste.

L'hon. M. CALDER: En consultant cet exposé cité par le sénateur Murdock, on voit qu'il est précisé. Sir Edward Beatty dit qu'après un examen sérieux, les administrateurs ont décidé que la compagnie ne pouvait accepter actuellement,—j'attire l'attention sur ces mots "ne peut accepter actuellement",—de continuer, sur aucune des bases jusqu'alors proposées, d'envisager la mise en commun à l'ouest de Toronto. Il y a donc deux choses qu'ils ne peuvent accepter actuellement, sur aucune des bases jusqu'alors proposées. Cela ne veut pas dire qu'on ne pourrait trouver une autre base.

L'hon. M. MURDOCK: Mais il dit aussi qu'il ne servirait à rien de les étudier plus longuement.

L'hon. M. CALDER: Sur la base déjà proposée.

L'hon. M. PARENT: Au moment de leur discussion.

L'hon. M. CALDER: Oui.

L'hon. M. Calder:

D. N'est-ce pas exact, monsieur Armstrong?—R. Je le comprends ainsi.

D. Ce n'était pas que vous eussiez abandonné tout espoir d'en venir à un accord pour la mise en commun?—R. Peut-être puis-je préciser de la manière suivante: le comité exécutif mixte ne rappela point l'instruction donnée au comité mixte de coopération de poursuivre l'étude de la mise en commun.

D. Vous aviez une autre idée dans l'esprit, qui était de relier cette mise en commun à la mise en commun à l'ouest de Port-Arthur?—R. C'était compris là-dedans.

D. Vous vous efforciez de trouver un équilibre?—R. Nous nous efforcions de trouver un équilibre.

D. En reliant ces deux projets de mise en commun?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Robinson:

D. Si je comprends bien, les terminus de Montréal était une sorte de condition posée à la prise en considération de la mise en commun à l'ouest de

Toronto; le Pacifique-Canadien voulait compenser les deux choses l'une par l'autre. Je ne devrais peut-être pas vous demander cela, monsieur Armstrong. Réellement, le Pacifique-Canadien voulait mettre les terminus de Montréal en face de la mise en commun à l'ouest de Toronto. Les terminus de Montréal n'économiseraient rien, n'est-ce pas?—R. Je ne suis pas sûr que ce soit tout à fait exact. L'une des raisons pour lesquelles le Pacifique-Canadien était si favorable à l'adoption d'une des gares existant à Montréal comme gare commune, et proposait la gare Windsor, car personne n'a jamais proposé que la gare Bonaventure fût adoptée comme gare commune, était le désir d'éviter de nouvelles et grosses mises de fonds pour la construction d'une gare par le National-Canadien pour remplacer la gare Bonaventure.

D. Je ne comprends pas pourquoi le Pacifique-Canadien tient tant à protéger le National-Canadien.—R. Le Pacifique-Canadien est un contribuable.

L'hon. M. Moraud:

D. Mais s'il vous faut dépenser $6,000,000 pour votre gare, ne serait-il pas aussi bien d'avoir une gare commune à Montréal? Ce serait beaucoup plus commode que votre gare. Votre gare est en impasse, et le sera toujours.—R. Notre gare est au delà des artères de circulation des rues Dorchester et Sainte-Catherine.

D. C'est une gare en impasse, et elle le sera toujours.—R. Oui, monsieur.

D. Et la gare commune projetée ne le serait pas.—R. Non, monsieur.

D. Et, à en juger d'après les chiffres que j'ai lus dans les journaux, il n'en coûterait pas plus de bâtir une nouvelle gare commune que de modifier votre gare.—R. Bien que ce soit une gare en impasse, sans issue, il n'est pas défendu de lui adjoindre un tunnel à un bout et un pont à bascule sur un canal à l'autre bout.

D. Avec la gare commune, un pont à bascule serait-il nécessaire?—R. Il n'y a pas de passage à niveau ou d'autre obstruction entre la gare Windsor et la remise des wagons actuelle ou à établir.

D. Mais avec la gare commune, un pont à bascule ne serait pas nécessaire, n'est-ce pas? Cela ne changerait pas beaucoup les approches. C'est à quelques centaines de pieds de votre gare.—R. Cela ne dépendrait-il pas de la manière dont nos trains de l'est arriveraient?

D. Actuellement, vos trains de l'est arrivent tous à la gare Windsor?—R. La proposition faite pour la nouvelle gare était de dévier nos trains de l'est pour les faire venir par le pont Victoria.

D. Mais c'est une autre histoire. Ils ne seraient pas obligés de le faire, n'est-ce pas?—R. Il y avait le choix entre cette solution ou la construction d'un long tunnel, à partir des environs de l'avenue Atwater, sous l'Université McGill, pour relier avec le tunnel du National-Canadien.

D. C'est un tout autre plan.—R. Parlez-vous de la nouvelle gare du National-Canadien comme du terminus commun?

D. Vous ne seriez pas obligés de passer sous l'Université McGill.—R. Parlez-vous...

D. De la gare de la rue Dorchester.—R. Nous étions obligés de passer dans un tunnel aux environs de l'avenue Atwater et de tourner au nord. Cette gare était à angle droit avec la nôtre et presque devant elle. Nous avions l'alternative d'un tunnel ou d'une structure surélevée pour atteindre le sud de la ville.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Maintenant, messieurs, si vous en avez fini, le colonel Biggar me dit que cette question deviendra parfaitement claire si nous poursuivons le témoignage.

M. BIGGAR: Le président est plutôt optimiste.

QUELQUES HONORABLES SÉNATEURS: Oh! oh.

M. Biggar:

D. Bien, voulez-vous continuer? A la lumière de la discussion que nous avons eue, vous pourrez probablement résumer quelque chose qui, autrement, aurait pris plus de temps.—R. Si les membres du Comité ont devant eux le fascicule n° 7 du compte rendu, dans lequel est publié le document 40...

L'hon. M. HUGESSEN: A quelle page?

M. Biggar:

D. Ce sont les documents de la pièce 40. Vous tournez à quelle page?—R. Vers le milieu de la page 319.

D. C'est l'endroit où vous en êtes resté hier soir.—R. C'est l'endroit où j'en suis resté hier soir, dans le fascicule n° 7. Il y a un alinéa A, avec un titre en italiques.

D. Oui?—R. Le titre est: *"Le mode de compensation des charges et des avantages en ce qui concerne les suppressions de trains et les déplacements de main-d'œuvre."* C'est le titre général de ce qui suit.

Le National proposa au début:

(*a*) Que le Pacifique exploite certains trains communs entre London et Windsor sur les voies du National;

(*b*) Que le National exploite les trains communs entre Montréal et Winnipeg, dans la partie Ottawa-North-Bay sur les voies du National;

(*c*) Que le Pacifique exploite les trains communs Toronto-Winnipeg et Toronto-Parc Bala sur les voies du National; et

(*d*) Que le National exploite comme partie du service commun Montréal-Winnipeg, un train Montréal-Ottawa sur les voies du National.

Si le Pacifique veut consentir à l'exploitation du service Montréal-Ottawa indiqué à l'alinéa (*d*), le National exploitera les trains London-Windsor indiqués à l'alinéa (*a*) et permettra au Pacifique d'utiliser ses propres voies pour les services indiqués aux alinéas (*b*) et (*c*).

Si vous n'avez pas ce texte devant vous, messieurs, il vous sera peut-être difficile de suivre.

LE PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham):

D. C'était pour faire un échange?—R. C'était leur proposition, comme je l'ai déjà dit.

L'hon. M. Calder:

D. Vous reliez la mise en commun à l'ouest de Toronto à la mise en commun entre Montréal et Winnipeg?—R. Oui, monsieur, c'est cela; nous cherchons une répartition équitable des avantages et des charges.

D. Quand sir Edward écrivit cette lettre, il n'avait pas cette suggestion devant lui?—R. Si, monsieur; c'est daté du 11 juillet 1934, et sa lettre est datée du 9 octobre 1934.

D. Ainsi, ayant cela devant lui, il dit: "Nous ne pouvons accepter cette base."—R. Oui, monsieur.

Maintenant, en explication des alinéas (*a*) et (*b*),—et cela se rapporte au fonctionnement des trains dans le territoire London-Windsor et dans le territoire Montréal-Winnipeg:

> Le National est d'avis que l'exploitation par le Pacifique des trains London-Windsor sur les voies du National et l'exploitation par le National des trains Ottawa-North-Bay sur les voies du National aideraient à la situation ouvrière du National en distribuant les déplacements de main-d'œuvre parmi plusieurs districts de promotion, et pourraient offrir un avantage semblable au Pacifique, et que l'exploitation des trains du Pacifique sur les voies du National entre London et Windsor constituerait un pas vers l'abandon par le Pacifique de la ligne Woodstock-Windsor, tel que suggéré.

Le Pacifique est d'opinion que, par suite des contrats existants, la main-d'œuvre du Pacifique ne peut travailler sur les voies du National entre London et Windsor, et que l'étude de l'abandon de la voie entre Woodstock et Windsor n'est pas encore assez avancée pour servir à arrêter une décision au sujet de la mise en commun.

Puis, en explication de l'alinéa (*c*):

D'après le National, l'exploitation des trains entre Toronto et Bala Park sur les voies du National épargnerait des sections de trains supplémentaires, à cause des pentes plus favorables.

Le Pacifique prétend que la différence en sections additionnelles sur la ligne Toronto-Bala Park est négligeable, n'étant estimée qu'à 2,000 milles par année; que les voies du Pacifique ont des rails plus lourds et un meilleur ballast, sont mieux entretenues et sont les plus appropriées aux trains de voyageurs; que l'emploi de la ligne du Pacifique permet les correspondances avec l'Ouest à Toronto-Ouest et desservirait le trafic local tant à Parkdale qu'à Toronto-Ouest, et que cet arrangement assurerait une économie additionnelle en permettant au National de réduire la qualité de son entretien sur la ligne Toronto-Bala Park.

En explication de l'alinéa (*d*):

Le National allègue que l'exploitation d'un tronçon du service commun du Transcontinental par le National, soit la ligne Montréal-Ottawa, lui est essentielle, pour son service de transport du poisson par messageries, pour ses correspondances vers les Maritimes, Boston et New-York, et pour protéger son trafic au delà de Montréal et Winnipeg; que le Pacifique ne peut faire le trajet actuel en deux heures et quinze minutes sur sa ligne Montréal-Ottawa avec le seul train commun qu'il propose, et que pour exploiter le train commun comme un seul train partant de Montréal, il faudrait tant de sections additionnelles, sur le Pacifique, que l'exploitation régulière d'un train du National partant de la gare Bonaventure se justifierait.

Le Pacifique déclare qu'il faudrait conférer avec l'agence de messageries des chemins de fer afin de voir si l'on pourrait conclure un arrangement pour donner au National la même recette nette qu'actuellement, sur son transport de poisson par messageries, si ce poisson partait de la gare Windsor au lieu de la gare Bonaventure; que tout dérangement du commerce éloigné donnant un avantage au Pacifique pourrait être pris en considération relativement aux affaires transférées du Michigan Central à l'ouest de la rivière Détroit; que le Pacifique peut faire le trajet Montréal-Ottawa en deux heures 45 minutes ou moins, avec le train commun, et que cela n'est pas plus que le temps qu'il faudrait d'après le présent horaire, plus le temps d'aiguillage à Ottawa, si les trains transcontinentaux, à l'est d'Ottawa, employaient la gare Windsor et la gare Bonaventure; que les milles de la seconde section Montréal-Ottawa, d'après l'estimation commune, sont moins de 20,000 par année, contre à peu près 90,000 par année qu'il faudrait à un train régulier du National, et que, pour avoir un train commun utilisant la gare Windsor et la gare Bonaventure, il faudrait plus de wagons dans le train commun au delà d'Ottawa, ce qui réduirait l'économie de milles-wagons et augmenterait l'exploitation d'une deuxième section au delà d'Ottawa, et enfin causerait de la confusion et de l'incommodité pour le public.

L'hon. M. Hugessen:

D. Ainsi, les négociations semblent alors avoir échoué sur la question de savoir si le Pacifique-Canadien et le National-Canadien mettraient tous deux

des trains transcontinentaux entre Montréal et Ottawa. Est-ce bien cela?—R. Et sur la manière de régler le service des trains dans la région à l'ouest de Toronto.

D. Le National-Canadien acceptait apparemment les propositions faites à ce sujet par le Pacifique-Canadien, pourvu que celui-ci permît au National-Canadien de faire circuler un train entre la gare Bonaventure et Ottawa, pour correspondre avec le train direct de l'Ouest du Pacifique-Canadien?—R. Ils acceptaient de laisser le Pacifique-Canadien faire circuler certains trains sur les voies du National-Canadien à l'ouest de Toronto, mais nos accords avec la main-d'œuvre nous empêchaient de faire circuler des trains sur les voies du National-Canadien, de sorte que nous ne pouvions accepter la proposition, voyez-vous?

L'hon. M. Buchanan:

D. Cet accord avec la main-d'œuvre est-il applicable à toutes les lignes?—R. Oui, monsieur.

Nous en arrivons à "l'utilisation des gares de Montréal et de Winnipeg", ce qui est une rubrique générale, marquée "B", page 321:

> Le National n'a pas voulu accepter la proposition primitive du Pacifique de juillet 1933, demandant que les gares du Pacifique tant à Montréal qu'à Winnipeg servent aux trains communs transcontinentaux. Comme compromis, le Pacifique offrit, en février 1934, d'acheminer ses trains communs transcontinentaux sur la gare du National à Winnipeg, pourvu qu'on n'emploie que la gare Windsor pour ce service commun à Montréal. Le National n'a pas accepté ce compromis. Il a déclaré que les deux gares de Montréal devaient servir mais qu'il était prêt à considérer l'acheminement des trains communs sur la gare du Pacifique à Winnipeg.
>
> La section du Pacifique-Canadien fut d'opinion que les services communs transcontinentaux devaient se servir de la gare Windsor à Montréal et de la gare du Pacifique à Winnipeg. A son avis, c'était la seule façon d'exploiter les services communs transcontinentaux avec commodité pour le public, économie de train-milles et de wagon-milles, et égalisation des charges entre les trains communs Sudbury-Winnipeg. Elle estime que le fardeau du National résultant de l'usage des gares du Pacifique est négligeable en comparaison du fardeau du Pacifique provenant de l'emploi des trains, des voies et des installations du National dans presque tout le service Montréal-Chicago.

L'hon. M. Hugessen:

D. Alors, cela revient à cette même unique question, celle de savoir si le National-Canadien devrait être autorisé à faire circuler un train rapide de Montréal à Ottawa correspondant avec les convois transcontinentaux en partance de la gare Windsor à destination de l'ouest, par voie d'Ottawa?—R. On essayait encore d'équilibrer toute cette situation à l'ouest de Toronto.

L'hon. M. Buchanan:

D. Vous étiez prêts, à un moment donné, à en venir à un compromis quant à la gare du National-Canadien à Winnipeg?—R. Oui.

D. Puis vous dites: "La section du Pacifique-Canadien estimait que les services transcontinentaux en commun devraient être basés sur la gare Windsor à Montréal et sur la gare du Pacifique Canadien à Winnipeg"?—R. C'est ce que nous soutenions.

D. Mais vous étiez prêts à en venir à un compromis quant à la gare du National-Canadien?—R. Oui, monsieur, une fois la décision prise, ils déclarèrent préférer venir à notre gare.

L'hon. M. Hugessen:

D. Mais le seul point sur lequel vous ne pouviez vous entendre était celui d'une autorisation au National-Canadien de faire circuler un train rapide entre Montréal et Ottawa qui faisait double emploi?—R. Nous avons trouvé que cette proposition ne comportait pas d'économie,—90,000 train-milles comparés à 20,000 train-milles de deuxième section.

D. Comment cela se comparerait-il à toute l'économie à être réalisée de la mise en commun du service des trains de voyageurs entre Montréal et Toronto et Winnipeg?—R. De cette manière: si les deux compagnies de chemins de fer faisaient circuler des trains distincts en partance de Montréal elles seraient contraintes de faire circuler des trains complets, assurément, j'entends un train comprenant fourgons aux bagages, wagons-messageries, voitures, wagons-salons et wagons-lits, entre Montréal et Ottawa, entre la gare Bonaventure et Ottawa et entre la gare Windor et Ottawa, savoir, la circulation de deux trains complets jusqu'à Ottawa. Nous serions obligés de les combiner en un seul train à Ottawa, et cela ferait un train inutilement lourd circulant à l'ouest d'Ottawa. Je vais simplement prendre un cas hypothétique comme exemple et éviter ainsi une analyse complexe de toute la situation. Si nous avions un wagon-lits Montréal-Winnipeg partant de la gare Bonaventure et un wagon-lits Montréal-Winnipeg partant de la gare Windsor, et chacun contenait quatre voyageurs, alors nous nous trouverions à traîner deux wagons-lits d'Ottawa à Winnipeg pour accommoder ces huit voyageurs. Par contre, si un seul wagon-lits partait de l'une ou l'autre gare, ces voyageurs seraient accommodés dans un wagon-lits et il ne serait pas nécessaire de remorquer le deuxième wagon-lits d'Ottawa vers l'ouest.

D. Je comprends cela, mais le National-Canadien songeait principalement à protéger ses expéditions de poisson en provenance des provinces Maritimes.—R. Il ne s'agissait pas de l'expédition du poisson en provenance des provinces Maritimes, mais de l'expédition du poisson venant de la côte du Pacifique.

L'hon. M. Robinson:

D. Venant des provinces Maritimes et des Etats-Unis, je crois.—R. Le transport du poisson dont il était question venait de l'ouest. Ce poisson était transporté à la gare Bonaventure pour être expédié ensuite à New-York. C'était du poisson de l'Ouest à destination de New-York. Et je crois que le National-Canadien était parfaitement justifié d'essayer de retenir ce commerce. Ce commerce en valait bien la peine. Mais l'on expédiait cette marchandise à la gare Bonaventure et à New-York,—je ne saurais dire par quelle ligne, si c'était par voie du Central Vermont ou de la ligne Rutland. Si ce poisson était arrivé à la gare Windsor, il eût été transporté à New-York par la ligne D. & H., peut-être. Nous avons proposé qu'ils discutent la question avec l'American Express Agency dans le but de savoir s'ils ne pourraient pas retenir leurs mêmes gains nets, même si le poisson était transporté de la gare Windsor par l'entremise du D. & H., au lieu de l'être de la gare Bonaventure par l'entremise de la ligne Rutland.

L'hon. M. CALDER: Ce sujet est intéressant, mais il me semble que nous n'aboutissons à rien du tout. Nous pourrions passer toute la journée à discuter cette mise en commun et, quand nous aurions fini, nous ne serions pas plus avancés. Tel que je comprends la situation, ils sont encore aux prises avec le problème. Assurément, nous ne serons pas appelés à le résoudre? La plupart d'entre nous ne comprennent pas du tout ce qui se discute. En un mot, la situation telle que je la comprends se résume à ceci, à savoir: que la question de la mise en commun des trains à l'ouest de Toronto est encore à l'étude, et qu'il faut étudier une multitude de détails avant d'en venir à une conclusion. Or, l'étude de la mise en commun des trains à l'ouest de Montréal en destination

de Winnipeg se greffe à cette étude. Les deux études sont en marche. Nous avons eu un indice du caractère des études, et il me semble que nous pouvons passer outre. Nous savons que les chemins de fer ne se sont pas encore entendus, Bien, nous ne les amènerons pas à s'entendre; nous ne tenterons pas par nos discussions à en venir à une conclusion quant à ce qu'ils devraient faire. Aussi, je crois que nous pourrions fort bien passer outre et aborder une autre question.

L'hon. M. ROBINSON: Le sénateur Calder a dit que ces études sont en marche? Est-ce vrai?

L'hon. M. MURDOCK: Nous nous faisons tout simplement illusion si nous étudions une question de cette nature. C'est ce qu'a déclaré sir Edward Beatty, en juillet 1934, et il fit une déclaration formelle le 9 octobre 1934. Il est parfaitement vrai qu'il ne donna pas d'instructions au comité de coopération dans le sens de la déclaration qu'il fit à M. Fullerton. Nous n'avons rien à gagner à étudier cette question davantage.

L'hon. M. CALDER: En nous basant sur ce qui a été déclaré à cette époque.

L'hon. M. MURDOCK: Si nous lisons le reste de ces deux paragraphes il y a lieu d'en dégager, semble-t-il, qu'il n'est pas possible de discuter la question sur une base quelconque. Je crois que l'on peut convenir que rien autre chose n'a été fait.

L'hon. M. CALDER: Supposons que M. Armstrong fasse une déclaration précise maintenant sur la situation en ce qui regarde ces études? Alors, nous n'aurons plus à y revenir.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je crois que le sénateur Calder a touché la note juste. Je ne crois pas que nous puissions régler cette question ici aujourd'hui. Le comité mixte de coopération a consacré des mois à une étude fouillée de cette question. Le comité exécutif mixte lui avait donné des instructions de temps à autre à l'effet de concentrer ses efforts sur la question de la mise en commun et de ne pas s'occuper d'autre chose avant d'avoir réglé cette question. Tel que je le disais, nous avons consacré des mois et des mois à l'étude de cette question. Nous ne pouvions absolument pas nous entendre sur une distribution équitable des charges et des avantages, et la situation a abouti au rapport 58, à savoir, une entente à l'effet que nous ne pouvions étudier davantage à l'heure actuelle la mise en commun parce que nous ne pouvions en venir à une conclusion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle date porte le rapport 58?

M. BIGGAR: Le 20 février 1936.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela est longtemps après la lettre de sir Edward Beatty.

M BIGGAR: Oui, 18 mois plus tard.

L'hon. M. Haig:

D. Mais ils ont continué à négocier après l'envoi de cette lettre?—R. Oui, la mise en commun fit l'objet d'une étude fouillée jusqu'à ce que le rapport 58 fut présenté.

L'hon. M. Calder:

D. Les deux compagnies songent-elles encore à la possibilité de la mise en commun à l'ouest de Toronto et à l'ouest de Montréal jusqu'à Winnipeg? Y songent-elles ou cette question a-t-elle été abandonnée?—R. Je ne sais pas précisément comment répondre à cette question.

D. Laissez-moi formuler ma question de cette manière. Est-ce que les comités exécutifs des deux compagnies de chemins de fer croient possible d'en venir à une entente quelconque sur la mise en commun des trains à l'ouest de Toronto et à l'ouest de Montréal, à destination de Winnipeg?—R. Je ne puis m'exprimer sur ce que les comités exécutifs peuvent penser.

D. Vous ne connaissez pas leur pensée?—R. Je ne connais pas leur pensée, non monsieur. Je puis dire ceci peut-être: il me semble très manifeste que l'on peut réaliser d'autres économies par la mise en commun, si l'on peut effectuer à ce sujet un redressement équitable des charges et des avantages. Or, franchement, aucune des deux parties ne peut faire ce redressement. Nous devons nous concerter, les deux parties devront s'aboucher pour en venir à quelque conclusion à ce sujet. Jusqu'à présent, aucune des deux parties n'a trouvé un arrangement qui laisse entrevoir cette conclusion.

L'hon. M. Robinson:

D. Monsieur Armstrong, pour faire suite à cette observation, croyez-vous qu'il soit posssible de constituer quelque tribunal qui aboutirait à des résultats en cette affaire?—R. Un tribunal fonctionnant indépendamment des deux chemins de fer et qui les réveillerait et leur dirait quoi faire?

D. Oui?—R. Je crains qu'un tel tribunal serait contraint de prendre pour sa gouverne les meilleurs renseignements que les deux chemins de fer seraient en mesure de fournir. Je constate ici dans les témoignages qu'on l'appelle un tribunal "arbitraire". Je crains qu'il ne soit obligé d'être très arbitraire et de dire "il va falloir que vous fassiez telle ou telle chose, parce que nous vous l'enjoignons, sans égard aux conséquences".

L'hon. M. Copp:

,D. Il lui faudrait décider à tout hasard?—R. Oui. Les chemins de fer n'ont pu trouver une solution pratique au problème des charges et des avantages.

L'hon. M. Calder:

D. En un mot, la situation se résume à ceci: rien ne se fait actuellement, et, pour ce qui concerne le comité mixte de coopération, il a fini sa tâche et ne fait pas d'autres études; il n'a pas reçu d'autres instructions.—R. Cela est exact, monsieur le sénateur.

L'hon. M. CALDER: Je crois que nous pouvons laisser la question en suspens.

L'hon. M. Horsey:

D. Arrive-t-il que des enquêtes qui sont ordonnées soient abandonnées officiellement? Est-ce qu'il existe quelque méthode en vertu de laquelle une étude est soustraite officiellement au comité?—R. Il existe deux moyens de la soustraire au comité mixte de coopération. L'un consiste dans la présentation par le comité mixte de coopération d'un rapport qui, s'il est final, constitue une conclusion définitive sur cette étude. L'autre méthode est celle où le comité exécutif mixte enlève au comité mixte de coopération une tâche qui lui avait été assignée. Il y eut un cas de ce genre. Une des premières tâches confiées au comité mixte de coopération fut celle d'étudier la consolidation ou l'abandon des bureaux de vente de billets urbains et des bureaux de vente indépendants des gares. L'étude que comporta cette question et la constatation que les bureaux de vente de billets comprenaient aussi dans bien des cas des services de télégraphe et de messagerie, bien que les membres du comité n'aboutissaient à rien, et cette tâche fut enlevée au comité mixte de coopération et confiée aux vice-présidents du trafic des deux chemins de fer.

D. Le comité n'a pas encore définitivement abandonné cette étude particulière?—R. Nous avons présenté un rapport final, le rapport 58.

D. Mais le comité mixte de coopération n'a pas discontinué cette étude définitivement?—R. Nous estimons qu'il l'a abandonné. Etant donné que nous avons présenté le rapport final, nous n'avons pas de mandat pour en continuer l'étude à moins qu'elle ne nous soit assignée de nouveau. Nous consacrons notre temps à d'autres questions.

[M. John E. Armstrong.]

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous n'en êtes pas venus à une entente et vous avez virtuellement abandonné la partie. Mais au cours de l'enquête vous avez trouvé ce que vous conceviez être une solution raisonnablement juste en ce qui regarde la répartition des charges et des avantages, n'est-ce pas?—R. Sauf pour ces trois articles que je suis à lire à même ce mémoire. Il s'agit d'un mémoire de la section du Pacifique-Canadien qui demande d'autres instructions.

D. Sauf pour trois articles. Mais qu'est-ce qui vous empêchait ou empêchait l'autre partie de se rapprocher de votre point de vue à mesure que l'on soulevait des objections, et de soumettre votre projet ensuite au président de la Commission des chemins de fer avec demande d'étudier ce projet ainsi que les objections et contre-objections et de rendre une décision sur la bonne méthode d'équilibrer les charges et les avantages? Vous vous êtes toujours appuyé sur l'hypothèse suivante: à moins que moi, M. Armstrong et M. Fairweather ne puissions nous entendre, il n'y a rien à faire. Mais ce n'est pas la théorie que comporte la loi elle-même. Je soutiens que vous abandonnez toute la théorie de la loi.—R. Je crois que nous avons fait davantage, sénateur Meighen, en ce sens que lorsque nous ne pouvons pas nous entendre, nous nous adressons directement au comité exécutif mixte et nous lui confions la tâche.

D. Ce n'est pas ce que dit la loi.—R. Il n'incomberait pas au comité mixte de coopération d'invoquer les autres exigences de la loi; c'est une tâche qui ressortirait au comité exécutif.

D. La loi prévoit un autre organisme, et il vous appartient ou il appartient au comité exécutif mixte de s'adresser à cet organisme. Vous venez nous trouver cinq ans après l'adoption de la loi et vous admettez que vous ne vous êtes jamais adressé à cet organisme.

M. BIGGAR: Est-ce que je vais lire le rapport du comité exécutif mixte, le rapport nº 58?

L'hon. M. HAIG: Je voudrais poser une question avant cela. M. Fairweather nous a dit que dans le cas d'abandons, et de questions de cette nature, aucune des deux parties ne voulait s'adresser au tribunal d'arbitrage parce que, dans l'opinion du public, on se trouverait à abandonner telle ou telle ligne de chemin de fer. Mais cela ne vaudrait pas pour la mise en commun. Puis-je vous poser cette question, monsieur Armstrong, à la suite du sénateur Meighen: ne croyez-vous pas qu'il eût fallu adopter la ligne de conduite suivante? "A mon avis voici ce que l'on devrait faire à l'ouest de Toronto et ainsi de suite. Je songe à ce qui est juste pour le National-Canadien et pour le Pacifique-Canadien et voici ma décision, comme président, sur ce qu'il convient de faire." Puis, vous devriez remettre ce document à votre comité exécutif et en transmettre une copie à M. Fairweather, et M. Fairweather agirait de même à l'endroit de son propre comité exécutif. Puis, pourquoi votre comité exécutif ne s'est-il pas adressé à la Commission des chemins de fer et ne lui a-t-il pas demandé de trancher la question?—R. Je crois que cette question devrait être posée à notre comité exécutif. C'est à lui qu'il incombait de faire une telle démarche.

D. Mais je crains que le comité exécutif dise: "Oh! oui, monsieur Haig, mais notre comité mixte de coopération ne nous a jamais communiqué une telle proposition."—R. Voudriez-vous connaître mon opinion? Je ne parle pas au nom de mon comité exécutif.

D. Oui.—R. Je suis d'opinion qu'aussitôt qu'une question traitant de coopération sera soumise à un tribunal d'arbitrage, il surgira immédiatement dans les esprits subconscients des membres des deux sections du comité mixte de coopération la pensée que d'autres questions pourront être soumises au tribunal d'arbitrage, et, au lieu essayer de coopérer, ils essayeront de manœuvrer de manière à faire la meilleure contenance possible quand le moment viendra de s'adresser au tribunal d'arbitrage.

Un hon. SÉNATEUR: Très bien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Plus ils seront trouvés déraisonnables dans un cas plus ils seront soucieux de ne pas être déraisonnables dans le cas suivant. Par exemple, si dans un cas dont le tribunal est saisi le juge conclut qu'une partie a pris une attitude arbitraire et égoïste, qu'elle n'a pas fait tout son possible pour en venir à une entente, cette même partie sera beaucoup plus prudente la prochaine fois, car elle sait qu'elle va s'adresser au même tribunal. Je ne conçois pas pourquoi un tel procédé créerait un esprit d'entêtement et de résistance à tout progrès effectif.

Le TÉMOIN: Peut-être la seule allusion aux vues qu'entretient le comité exécutif auquel ressortirait cette démarche que je puis vous donner est cette citation du rapport annuel du National-Canadien pour 1934. Le comité exécutif du National-Canadien a exprimé ses vues dans ce rapport quant à un tribunal d'arbitrage.

Le très hon. M. Meighen:

D. Le comité exécutif du National-Canadien s'est prononcé à ce sujet?—R. Oui.

D. C'est la seule chose sur laquelle vous êtes d'accord avec les membres de ce comité?—R. Je préférerais qu'on lise ce rapport au lieu d'essayer de le citer.

M. BIGGAR: Au cas où l'on aborderait de nouveau cette question avec les membres du comité exécutif, je ferais peut-être mieux de lire les rapports. Ils sont très courts. Le rapport du comité mixte de coopération porte la date du 20 février 1936 et est adressé aux présidents des deux chemins de fer:

> Extension des accords quant à la mise en commun des trains de voyageurs suivants:
>
> A l'ouest de Toronto, Montréal-Winnipeg.
> A Toronto-Winnipeg, l'ouest de Winnipeg.
>
> Le comité mixte de coopération fait rapport d'une entente générale à l'effet que dans les conditions actuelles du trafic l'économie collective découlant de cette mise en commun pourrait s'établir à $800,000 environ par année pourvu que des services de gare communs soient établis à London, Sudbury, Winnipeg, Saskatoon, Edmonton, Calgary, Kamloops et Vancouver, que les recettes provenant de tout le trafic des voyageurs, du courrier et des messageries dans les territoires concernés soient mises en commun, et que la répartition de ces recettes entre ces deux compagnies soit probablement définitive.
>
> Vu le dérangement du trafic qui résulterait de telles dispositions concernant la mise en commun, la tendance actuelle du trafic-voyageurs étant de réduire toute économie estimative, et l'inopportunité d'arrêter la distribution d'un revenu considérable pour réaliser une économie relativement faible, le comité mixte de coopération recommande que nulle autre démarche ne soit faite à l'heure actuelle concernant la mise en commun des services de trains de voyageurs telle qu'envisagée dans cette proposition.

Le comité exécutif mixte fut saisi de ce rapport le 3 mars 1936, et...

Le très hon. M. MEIGHEN: Un instant. Vous ne pouviez vous plaindre si le comité exécutif n'a pas agi et ne s'est pas adressé à la Commission des chemins de fer quand vous leur recommandiez vous-même que rien ne fût fait à ce sujet.

M. BIGGAR: Le comité exécutif mixte s'est réuni le 3 mars 1936, et les personnes présentes furent M. Fullerton, M. Labelle, M. Beatty et M. Charles Gordon. Il est question du rapport nº 58 et son caractère général est indiqué, puis cette note est rédigée:

> Le comité exécutif mixte approuve cette recommandation.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Monsieur Armstrong, si je comprends votre rapport, vous dites qu'il y a une économie possible de $800,000, mais elle est contre-balancée par des désavantages et vous en concluez virtuellement que la question devrait être laissée de côté. Est-ce exact?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il dit aujourd'hui qu'il y a des économies.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Dans les circonstances le comité exécutif mixte a dit: "Bien, nous ne nous en occuperons pas davantage."—R. Monsieur le président, je crois que les deux chemins de fer entretiennent de vives appréhensions quant à la répartition définitive de leurs recettes des trains de voyageurs dans l'est du Canada.

L'hon. M. Haig:

D. Quentendez-vous par répartition "définitive"?—R. Le pourcentage fixe qui sera donné à chaque compagnie à perpétuité. Quand nous disons que le National-Canadien recevra 45 p. 100 et le Pacifique-Canadien 55 p. 100 pour toujours, ou intervertissez les chiffres si vous le voulez, des recettes provenant du trafic-voyageurs dans l'est du Canada, les chemins de fer estiment qu'ils courent de très grands risques en agissant de la sorte pour l'amour d'une économie possible de $800,000 par année.

L'hon. M. Sinclair:

D. Quelles dépenses en immobilisations cette proposition entraînerait-elle? —R. Les dépenses en immobilisations n'ont pas été déterminées. Je crois que cela dépendrait entièrement du mode d'application de la mise en commun.

D. Vous mentionnez relativement au rapport certains terminus communs qu'il faudrait établir ici et là dans l'Ouest.—R. Oui, monsieur. Mais il semblait qu'il ne valait pas la peine d'étudier ces chiffres à fond quand nous savions qu'il faudrait déduire des $800,000 les frais annuels qui ressortaient à ces chiffres.

D. Mais l'entreprise comporterait des dépenses assez considérables en immobilisations?—R. Indubitablement. Il n'existe pas de raccordements actuellement entre les deux chemins de fer aux endroits où ces gares communes pourraient être établies.

L'hon. M. Calder:

D. Vous avez fait rapport en faveur de la répartition fixe?—R. Non, monsieur. Laissez-moi faire cette affirmation, nous craignions que la répartition des recettes sur une base de pourcentage comportât un danger.

D. Pourquoi n'avez-vous pas prévu une répartition fixe pour une période de trois ans, et renouvelable quitte à en constater les résultats?—R. Quand une mise en commun a été appliquée comment peut-on décider subséquemment comment les recettes auraient été partagées si la mise en commun n'eût pas été en vigueur?

D. Monsieur Armstrong, cette économie estimative de $800,000 ne tient pas compte à vrai dire des pertes, et je suppose qu'il y a lieu de douter que l'économie à être réalisée en vaille la peine.—R. Voilà le point.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Et c'est pour cette raison que le projet a été abandonné?—R. Oui.

L'hon. M. Horsey:

D. Lorsque le comité mixte de coopération n'a pu en venir à une entente, a-t-il jamais avisé le comité exécutif mixte de faire intervenir le tribunal d'arbitrage?—R. Le Pacifique-Canadien n'a pas recommandé cela.

D. J'entends conjointement. Quand ils ont décidé qu'une économie peut être réalisée, sans pouvoir s'entendre sur les détails, au lieu de conseiller l'abandon du projet, avez-vous jamais conseillé au comité exécutif de recourir à ce tribunal d'arbitrage?—R. Cette situation ne s'est jamais présentée. Le Pacifique-Canadien n'a jamais conseillé à son comité exécutif de faire intervenir le tribunal d'arbitrage.

D. On demande votre avis sur la façon de régler une certaine question et d'épargner de l'argent au chemin de fer; vous en venez à la conclusion qu'il est possible de faire des économies mais vous ne pouvez vous entendre sur certains détails. Puis, vous présentez votre rapport conjointement, aviseriez-vous que c'est bien un cas qui ressort au tribunal d'arbitrage?—R. J'imagine qu'il peut y avoir beaucoup de discussion entre les présidents des deux sections du comité mixte de coopération et leur propre comité exécutif qui ne fait pas le sujet d'un débat.

D. Vous tentez d'en venir à une entente et vous arrivez au point où vous ne pouvez vous entendre sur les détails. Alors, quelle est la démarche suivante? Supposons qu'il soit possible d'effectuer une forte économie, conseillez-vous que le tribunal d'arbitrage tranche la question?—R. Nous avons précisément eu cette divergence de vues quant aux détails dans divers rapports. Ces divergences sont notées invariablement dans ce que l'on appelle des paragraphes de dissidence. Chacune des deux sections formule ses opinions sur ce qu'il convient de faire. Ces conclusions sont transmises au comité exécutif mixte et ce dernier décide dans chaque cas.

D. Je sais que la responsabilité ressortit au comité exécutif mixte. Mais il vous a conféré certains pouvoirs quant aux mesures de coopération et il vous ressort de lui donner des avis dans votre rapport.—R. Le rapport précédent sur la mise en commun, le n° 28, comporte des opinions divergentes. Elles furent énumérées et le comité exécutif mixte s'est prononcé à ce sujet et a indiqué ce qui serait fait.

D. Ce partage de responsabilité sur la façon dont la commission d'arbitrage devrait être convoquée quand on en vint à la conclusion qu'une économie pouvait être réalisée...

L'hon. M. ROBINSON: Mais il n'existe pas de conclusion à l'effet qu'une forte économie serait réalisée.

L'hon. M. HORSEY: Pas dans tous les cas.

Le TÉMOIN: Cette situation ne s'est jamais présentée.

Le très hon. M. Meighen:

D. Dites-vous que vous n'en êtes jamais arrivé dans aucun cas à un point où vous vous êtes rendu compte que des économies pouvaient être réalisées mais que vous ne pouviez vous entendre quant aux conditions? S'il en est ainsi, vous auriez dû conclure un certain nombre d'ententes déjà?—R. Voulez-vous dire l'entente sur le rapport ou sur l'accord?

D. Vous n'avez pas cessé de nous dire que vous ne pouviez en venir à une entente quant aux conditions régissant les charges et les avantages, et vous nous avez dit aussi qu'il y eut de nombreux cas où, pensiez-vous, des économies pouvaient être réalisées. Ce sont les cas auxquels le sénateur Horsey songeait. Comment se fait-il que le tribunal d'arbitrage n'en fut jamais saisi?—R. Puis-je diviser ma réponse en deux parties? Je crois que l'on a éprouvé dans certains cas quelque difficulté à en venir à une conclusion commune sur ce qu'il convenait de rapporter au comité exécutif mixte.

D. Oui?—R. C'est-à-dire dans la préparation des rapports. Je ne fais pas allusion aux accords, mais aux rapports. Je crois qu'aucune des études n'en est rendue au point où nous dirons que nous ne ferons pas de rapport à leur sujet. Elles aboutissent toutes à des rapports favorables, adverses ou dissidents,—à savoir, des rapports dans lesquels le comité mixte de coopération

présente un exposé collectif au comité exécutif. Les difficultés surgissent subséquemment quand nous en venons au point où nous dégageons les renseignements détaillés et les utilisons dans la préparation des accords; et nous n'avons jamais manqué d'en venir à une entente dans un cas qui a été étudié à fond. Il existe des cas où les renseignements nécessaires font défaut, mais nous avons pu en venir à une entente chaque fois que les renseignements étaient disponibles.

D. C'est dire que cinq ou six années n'ont pas suffi pour obtenir des renseignements sur ces questions?—R. Je ne crois pas que cette affirmation soit bien juste. Plusieurs projets ont été mis à exécution.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ils se résument à peu de chose.

L'hon. M. Robinson:

D. Tel que j'entends la situation, l'économie qui paraissait possible de prime abord s'est avérée fort douteuse après une étude soignée. Plusieurs des économies ne sont pas ce que l'on pensait qu'elles seraient.—R. Cela est exact, monsieur, sous le régime de coopération.

L'hon. M. Horsey:

D. Quelle serait la différence sous quelque autre régime?—R. Je crois que cela serait tout à fait différent sous une autre forme d'organisation. Si, au lieu d'avoir des intérêts distincts en jeu...

D. S'il n'y a rien à économiser, comment y aurait-il quelque différence?—R. Il y a bien des cas où des économies, possibles sous un régime d'unification, ne peuvent être réalisées sous un régime de coopération.

D. Mais vous dites que des projets étudiés ne comportaient pas d'économies. On a mentionné l'embranchement Soulanges-Cornwall du Pacifique-Canadien. C'est un court embranchement qui ne comporte que Cornwall à son extrémité. Le Pacifique-Canadien l'a construit pour atteindre Cornwall. Si le Pacifique-Canadien abandonnait son embranchement Soulanges-Cornwall sous le régime de coopération, cela aurait encore pour effet l'abandon à tout jamais du trafic réalisable pendant la période d'essai que le Pacifique-Canadien comptait obtenir de Cornwall. Sous l'unification, il ne tirerait nullement à conséquence que cet embranchement se trouve là ou non, car les chemins de fer unifiés obtiendraient le même trafic de Cornwall, et cet embranchement serait éliminé.

L'hon. M. SINCLAIR: Cela constituerait un très bon procédé de répartition fixe.

Le TÉMOIN: Sous le régime d'unification, l'argent tombe dans la caisse commune. Dans l'autre cas, il est versé à deux caisses distinctes.

L'hon. M. Calder:

D. Dans l'exécution de vos fonctions à titre de membre du comité de coopération, avez-vous jamais considéré l'opportunité de recommander à votre comité exécutif, lorsque vous ne vous êtes pas entendus, que la question soit référée au conseil d'arbitrage?—R. Le comité mixte de coopération n'a jamais discuté ce sujet.

D. N'avez-vous jamais conçu que c'était votre devoir de le faire? C'est-à-dire, lorsque les questions se sont réduites à trois ou quatre points sur lesquels vous ne vous êtes pas entendus et sur lesquels vous ne pouviez vous entendre, avez-vous jamais songé qu'il était de votre devoir de recommander au comité exécutif que la question soit référée au conseil d'arbitrage?—R. A cela je dois également donner une réponse divisée en deux parties. Quand un tel cas a surgi, le comité mixte de coopération a soumis au comité exécutif mixte les vues respectives des deux sections du comité mixte de coopération, et, jusqu'à présent, le comité exécutif mixte a pris une décision. Maintenant, pour ce qui

regarde la section du Pacifique-Canadien du comité mixte de coopération, elle estime que dans la mesure où l'on invoque l'intervention du tribunal d'arbitrage, la coopération comme telle disparaîtra.

D. Cela peut être vrai, mais vous ne tenez pas tout à fait compte de ma question. Je demandais si dans un cas quelconque votre comité mixte n'a jamais songé que les questions en litige étaient d'une telle nature qu'elles devraient être tranchées et pouvaient être tranchées par le conseil d'arbitrage—R. Le comité mixte de coopération n'en est jamais venu à cette conclusion. Non, monsieur.

L'hon. M. GORDON: Monsieur le président, je ne fais pas partie du Comité, mais j'en ai suivi les délibérations comme simple observateur et je suis persuadé que M. Armstrong et le monsieur qui l'a précédé et qui a parlé au nom des chemins de fer Nationaux du Canada ont soumis assez de données pour prouver de façon concluante que la coopération telle qu'elle a existé et existe est une faillite. Tous deux ont affirmé que des économies considérables pourraient être réalisées si on pouvait les appliquer, mais ils ne peuvent s'entendre. Conséquemment, il me semble qu'il convient de consacrer le temps maintenant à recueillir des preuves quant aux mesures à prendre pour trouver un autre moyen qui les forcera de s'entendre.

M. Biggar:

D. Avez-vous besoin d'ajouter autre chose sur le sujet qui nous occupe?—R. Je ne le crois pas. Peut-être, si je puis prendre une minute ou deux, pourrais-je en finir avec le mémoire.

D. Les deux paragraphes ne comportent rien de particulier susceptible de prolonger la discussion sur ce point?—R. Oui, je veux signaler un point dans le dernier paragraphe relativement au Michigan-Central. Quand nous parlons du Michigan-Central, je crois que le citoyen ordinaire est porté à le considérer uniquement comme moyen qu'utilise le Pacifique-Canadien pour aller de Détroit à Chicago. Je veux que vous teniez compte du fait que le Michigan-Central est une des parties constituantes du réseau du New-York-Central, et qu'en faisant affaires avec le Michigan-Central nous faisons affaires avec le New-York-Central. Si nous sommes en désaccord avec le Michigan Central, comme nous pourrions l'être si nous commencions à brouiller les cartes, il n'y a rien qui l'empêcherait de commencer à alimenter le réseau du New-York-Central et à .diriger son trafic-marchandises et son trafic transatlantique vers New-York au lieu de Montréal. A cause de nos relations avec le Michigan-Central et le New-York-Central, une quantité considérable de trafic, je crois, qui passe par le Canada n'y passerait pas autrement.

L'hon. M. Huguessen:

D. Là encore, vous seriez en bien meilleure posture si vous pouviez dire au New-York-Central et au Michigan-Central, "un conseil d'arbitrage a insisté pour que nous fassions ceci." —R. Nous serions peut-être en meilleure posture, mais en fin de compte, le Michigan-Central ne se soucierait pas de notre conseil d'arbitrage. La décision qui serait rendue ne tirerait pas particulièrement à conséquence, le résultat serait le même.

M. Biggar:

D. Cela couvre le sujet de la première partie du paragraphe (*d*). Qu'en est-il des autres parties de (*d*) et (*c*)? Y a-t-il d'autres observations qui s'imposent?—R. Je ne le crois pas. La question a été signalée à votre attention longuement.

D. Maintenant, j'ai une note sur un certain nombre d'autres points.—R. Puis-je prendre un instant pour examiner mes notes et voir si j'ai discuté toute cette question?

[M. John E. Armstrong.]

D. Oui.—R. Puis-je m'arrêter un instant à la question de la location de la gare Windsor dont M. Fairweather a fait mention? Au commencement de 1933 alors que la question de la mise en commun, la mise en commun limitée comprise dans le rapport n° 4, fut prise en considération, la première étude porta sur les mises en commun générales et sur toute la situation dans l'est du Canada. A une assemblée de sous-comité, il fut proposé que vu l'opportunité de convertir un grand nombre de terminus différents en terminus communs, —en terminus unifiés, si vous le voulez,—une méthode de règlement de la question consisterait à prendre la différence de la valeur des terminus du National-Canadien et des terminus du Pacifique-Canadien et à exiger que le chemin de fer possédant des terminus d'une moindre valeur paie à l'autre chemin de fer 5 p. 100 sur la moitié de la différence de l'évaluation. C'est ce que proposa le Pacifique-Canadien à la réunion du sous-comité. Le National-Canadien s'opposa à cette proposition, et, autant que je le sache, ce rapport n'a jamais été mentionné depuis. Il n'a certainement pas eu d'effet sur la préparation du rapport n° 28, et je ne vois pas comment il a pu influencer de quelque façon le National-Canadien quand il se prononça subséquemment sur le rapport 58.

L'hon. M. Coté:

D. Vous dites relativement à l'affirmation de M. Fairweather qu'ils ne voulait pas utiliser la gare Windsor parce qu'on exigeait un intérêt?—R. Oui, monsieur.

D. Sur la moitié de la valeur?—R. Je ne me souviens pas comment il formula la proposition.

D. Est-il exact que vous avez un train, un train commun de la gare Windsor à Toronto et que ce train revient de Toronto à la gare Bonaventure? —R. C'était le cas sous le rapport n° 4, la première mise en commun, mais cela fut changé avec le rapport n° 28, et les trains rapides de l'après-midi partent de la gare Windsor et y reviennent. Un train part à trois heures de l'après-midi et l'autre entre en gare à 10 h. 30 du soir.

D. La gare Bonaventure est-elle utilisée de quelque façon pour les fins de mise en commun?—R. Elle est utilisée pour les trains du matin circulant dans les deux sens.

D. Ainsi, il n'y a pas de transfert de trains d'une gare à l'autre?—R. Le transfert de trains entre les gares s'effectue de cette manière-ci: la locomotive et les wagons du National-Canadien faisant partie du train rapide voyageant dans les deux directions sont transférés au parc Turcotte, du National-Canadien. A l'arrivée du train à la gare Windsor certains wagons du Pacifique-Canadien sont détachés du train, par aiguillage, et le reste du train, la locomotive du National-Canadien et les wagons sont dirigés au delà de Montréal-ouest jusqu'à Turcotte et mis en service à cet endroit. Avant le départ du train de l'après-midi de la gare Windsor, ce train est constitué à même le matériel du National-Canadien et la locomotive du National-Canadien à la gare Turcotte et dirigé sur la gare Windsor, puis à cet endroit on y ajoute le matériel du Pacifique-Canadien. Il se produit un transfert en ce sens.

D. Est-ce une longue distance?—R. Cela compterait...

L'hon. M. MURDOCK: Disons 18 milles.

Le TÉMOIN: La distance serait de 12 ou 14 milles.

L'hon. M. Murdock:

D. La distance serait plus longue, n'est-ce pas?—R. Le travail de terminus de l'équipe faisant partie de ce train en commun qui se rend à Toronto comporterait un paiement assez considérable?—R. Je le suppose.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Dans toutes les discussions et calculs a-t-on tenu compte spécialement du fait que le National-Canadien possède une voie double de tout premier ordre, disons, de Montréal à Toronto, sur laquelle le Pacifique-Canadien était en mesure de transporter son trafic? On nous a toujours dit que sous le rapport de la sécurité, de la rapidité et de l'absence d'aiguillage et de voies de garage, une voie double était supérieure pour le trafic des voyageurs. Or, vu que l'on procurait au service de voyageurs du Pacifique-Canadien les avantages d'une double voie, le National-Canadien aurait-il droit à quelque avantage? Si oui, qu'a-t-il obtenu?—R Je voudrais répondre à cette question de cette façon-ci: Avant la mise en commun, le National-Canadien faisait circuler des trains entre Montréal et Toronto suivant un horaire de six heures. Avant la mise en commun, le Pacifique-Canadien dirigeait un service de trains de six heures et quinze minutes entre Montréal et Toronto. Je crois que quel que fût l'horaire du Pacifique-Canadien, le National-Canadien eût pu mettre en service un train plus rapide. Je crois que si nous eussions entrepris de franchir le parcours en six heures, le National-Canadien eût établi un horaire de cinq heures et quarante-cinq minutes, et ainsi de suite, ce qui stimule la concurrence. C'est pour cette raison que lorsque le National-Canadien a mis en service un train de six heures, le Pacifique-Canadien a attendu un an avant de faire circuler un train rapide. Il constata qu'un train rapide lui enlevait du trafic, mais il mit en service un train effectuant le trajet en six heures et quinze minutes au lieu d'un train de six heures. Lorsque les trains furent mis en commun, le temps du parcours fut établi à six heures et demie.

D. Le Pacifique-Canadien possède une voie double sur un tiers environ du parcours?—R. Sur un tiers du parcours. Il y a une voie simple entre Glen-Tay et Agincourt. Et il va sans dire que nous avons une voie simple dans la vallée du Don jusqu'à Leaside.

D. Quand vous arrivez à Cobourg, par exemple, la voie double est un des avantages que réclame le National-Canadien.

L'hon. M. CALDER: Je croyais que nous avions laissé tomber cette question des détails de la mise en commun.

L'hon. M. Robinson:

D. Puis-je poser une question? Je ne veux pas provoquer une tempête, mais je voudrais m'enquérir d'une chose. Il a été question d'accords du travail relativement aux trains circulant à l'ouest de Toronto. Est-ce que des accords du travail font obstacle aux économies? Je ne suis pas certain si cette question est loyale, mais j'entends dire souvent que la main-d'œuvre est un facteur qui entre en ligne de compte sous ce rapport.

L'hon. M. MURDOCK: Je crois que M. Armstrong voulait dire par accords du travail que les employés du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien tiennent jalousement à conserver le droit de diriger le service des trains sur leur propre ligne, sur les voies de leur ligne. Ils ne veulent pas que des hommes d'une ligne soient transférés à l'autre ligne qui dirige le trafic.

L'hon. M. Robinson:

D. Vous préféreriez peut-être que le sénateur Murdock réponde à cette question?—R. La meilleure réponse que je puisse vous donner monsieur, est que je ne suis pas du tout au courant des accords du travail. Je laisse cela à notre service du personnel qui s'occupe exclusivement de ces questions.

D. Je ne veux pas vous causer d'ennuis.—R. Je crois que vous m'en causeriez si j'essayais de répondre à cette question.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Croyez-vous que la décision de considérer les projets par paires de manière à ce que vous puissiez équilibrer les avantages et les charges entre les deux

compagnies a ralenti le travail de votre comité mixte de coopération?—R. Je sais que le commencement de l'étude sur les abandons de lignes a été remis pendant plusieurs mois en attendant que l'on prenne les mesures voulues pour la présentation des rapports sur lesquels les études seraient fondées. Le Pacifique-Canadien n'a jamais proposé que ces questions fussent groupées par paires. Il croit que chaque abandon de ligne devrait être étudié et réglé au mérite.

D. Quelle que soit la compagnie qui proposa cette ligne de conduite, croyez-vous qu'elle eut pour effet de nuire à l'efficacité de votre travail?—R. Je sais que si l'on n'eut pas adopté cette ligne de conduite,—je dis que je sais, mais je devrais peut-être dire que je crois,—je crois que si le National-Canadien n'eut pas adopté cette ligne de conduite en janvier 1936, la demande adressée à des comités mixtes de coopération quant à quelques-uns des rapports eut été communiquée bien avant, et il est probable que tous les rapports au lieu de quelques-uns seulement eussent été transmis pour étude.

L'hon. M. Buchanan:

D. On ne m'a pas encore expliqué d'une manière satisfaisante l'inaptitude des chemins de fer à en venir à quelque entente quant aux bureaux de ventes de billets dans les centres populeux. Vous avez à Toronto un bureau commun pour la vente des billets à la gare Union, mais vous avez deux bureaux à l'angle des rues King et Yonge. Serait-il possible d'avoir des bureaux communs de ventes de billets, des services de télégraphe commun, des bureaux de messageries communs dans le même immeuble, tels que vous les avez à la gare Union? Un tel régime ne comporterait-il pas des économies considérables en matière de loyers et sous d'autres rapports?—R. Cela se résume en définitive à une question de cas individuels. Il existe à la gare Union de Toronto des bureaux de ventes de billets distincts sous le même toit. J'imagine que vous songez à des bureaux situés dans le même immeuble?

D. Oui.—R. Quand vous commencez à déplacer vos bureaux de télégraphe, par exemple, des bureaux comme ceux de la rue King et ceux que nous avons ici à Ottawa qui comprennent les bureaux urbains de vente de billets et les services de messageries; quand vous enlevez les terminus de télégraphe à cet endroit et les placez dans un immeuble commun, le déplacement même dans plusieurs cas absorbe l'économie réalisable. Il existe à cet endroit un outillage de terminus de télégraphe que je ne puis tenter de vous expliquer, car je ne m'y entends pas. C'est apparemment un outillage compliqué.

L'hon. M. Calder:

D. Vous ne pouvez pas employer un outillage commun du tout?—R. Non, monsieur, il s'agit d'enlever l'outillage d'un endroit pour l'installer dans un autre endroit. C'est une entreprise fort coûteuse. Je ne suis pas une compétence en matière de télégraphe, aussi je ne puis vous fournir de détails à ce sujet.

L'hon. M. Buchanan:

D. Ne prendriez-vous pas de telles mesures si vous aviez un régime d'unification? Est-ce que cela ne constituerait pas l'une de vos premières démarches? —R. Je crois que là où les lignes de télégraphe aboutissent à deux bureaux il serait peut-être possible d'abandonner un outillage pour cette fin.

D. Mais c'est un projet que l'on ne peut mettre à exécution sous un régime de coopération?—R. Il n'y a pas d'économie à réaliser dans un très grand nombre de cas à enlever l'outillage d'un édifice et à l'installer dans un autre, et à conserver le même outillage.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Dans ce cas, monsieur Armstrong, cela mettrait fin tout simplement au double emploi?—R. Oui.

M. Biggar:

D. Vous avez discuté la question du conseil d'arbitrage, et nous pouvons aborder maintenant les abandons de lignes. Les abandons de lignes, m'apprend-on, sont de deux catégories: les abandons que nous avons déjà discutés par rapport à la Pièce 37, les abandons convenus, puis il y a en outre les abandons décidés indépendamment?—R. Les abandons de lignes où le trafic est très faible.

D. Les abandons décidés ont été inscrits à la Pièce 31, à la page 137. Vous avez formulé seulement six demandes en faveur d'abandons, j'entends le Pacifique-Canadien? Pouvez-vous nous en causer? Quatre de ces demandes d'abandon de lignes furent agréées par la commission.

D. Et des deux autres, une fut agréée partiellement et l'autre, refusée?—R. Oui.

D. J'ai calculé que dans l'ensemble ces six demandes représentaient un parcours de 128 milles .22?—R. Oui.

D. M. Fairweather nous a dit que 500 milles de voies de faible trafic du Pacifique-Canadien figuraient dans les propositions en faveur de l'abandon de 5,000 milles de lignes formulées en 1922. Pouvez-vous nous dire pourquoi 128 milles seulement ont fait le sujet de demandes d'abandon?—R. Serait-il possible, monsieur Biggar, de remettre la discussion sur le parcours à être abandonné sous le régime d'unification jusqu'à ce que les questions d'unification viennent sur le tapis? En fin de compte, je parle de coopération et je ne suis pas disposé à discuter les questions d'unification en ce moment.

D. Il est dit à la lettre communiquée à M. Moxon, de la Commission Duff, que M. Fairweather a lue et qui figure à la page 336 et aux pages suivantes, que l'on avait inclus dans le parcours discuté en cette circonstance, 507 milles de lignes au trafic faible, qui figuraient dans votre programme mais non dans celui du National-Canadien. S'agissait-il dans tous les cas de milles de lignes faisant double emploi?—R. Est-ce qu'il s'agit de l'abandon des 5,000 milles de lignes?

D. Oui.—R. Il n'y eut jamais de programme comportant l'abandon de 5,000 milles de lignes sur une base de coopération. Cela figurait au programme du régime d'unification.

D. Je parle des abandons de lignes décidés indépendamment et qui n'avaient rien à voir à la coopération.—R. Je n'ai jamais vu de détails portant sur ces 500 milles dont M. Fairweather a parlé.

D. Quant à l'économie à être réalisée par mille de ligne abandonnée, on a fait mention du fait que l'économie pour un certain groupe de lignes s'établirait à $952 par mille?—R. Monsieur Biggar, vous faisiez allusion à l'abandon de lignes où le trafic était faible?

D. Oui.—R. Cet honorable Comité demande des renseignements relativement aux principes dont s'inspira la Commission des chemins de fer lorsqu'elle approuva ou refusa ces abandons de lignes. J'ai quelques renseignements à ce sujet si vous tenez à en prendre connaissance.

D. Le Comité a été saisi des décisions qu'a rendues la commission.—R. Relativement à ces lignes?

D. Oui.—R. Je me proposais de remonter plus loin si vous teniez à avoir ces renseignements.

D. Très bien.—R. Avant 1933, la Loi des chemins de fer ne comportait aucune disposition relativement aux abandons de lignes. Je suppose que l'on ne songeait pas aux abandons de ligne lorsque la Loi des chemins de fer fut édictée.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Ce fut tout le contraire.

Le TÉMOIN: L'on songeait à la construction de lignes. En 1933, on apporta à la loi une modification qui autorisait la commission à se prononcer sur l'abandon de l'exploitation de lignes de chemins de fer. En un mot, la com-

mission était nantie de pouvoirs qui l'autorisaient à décider si le chemin de fer pouvait abandonner l'exploitation de trains sur une ligne. L'amendement ne confère pas de pouvoirs à la commission quant à l'enlèvement des rails après que l'on a cessé de faire circuler les trains.

L'hon. M. Dandurand:

D. Il s'agit de l'amendement apporté à la Loi des chemins de fer en 1933?—R. Oui.

D. J'ai mentionné la semaine dernière que cette législation imposait aux chemins de fer l'obligation de s'adresser à la Commission des chemins de fer quand ils projetaient d'abandonner des lignes, mais on m'a informé que la Commission des chemins de fer a toujours été nantie de cette autorité.—R. Comme d'habitude, monsieur le sénateur, vous aviez raison.

D. Cet amendement ne comporte pas de principes pour la gouverne de la commission lorsqu'elle est appelée à se prononcer sur l'abandon de l'exploitation, aussi, les décisions rendues constituent notre seule source de renseignements en l'occurrence. C'est le sénateur Calder, je crois, qui s'est enquis des décisions rendues comportant quelque indice des principes qu'appliquait la commission.

C'est une décision de caractère plutôt général. Elle n'énonce pas de principes particuliers, un, deux, trois, quatre, mais vous pouvez y relever certains principes. Il s'agissait d'une demande du *Vancouver, Victoria and Eastern Railway* qui voulait se faire autoriser à abandonner une partie de sa ligne de chemin de fer de Princeton, C.-B., à la frontière internationale, une distance de 58 milles .40.

L'hon. M. Hugessen:

D. Est-ce une filiale du Pacifique-Canadien?—R. Du *Great Northern.*

En refusant cette demande le 9 avril 1936, le commissaire en chef Guthrie résuma dans les termes suivants les principes généraux sur lesquels la commission s'appuie lorsqu'elle est appelée à se prononcer sur des demandes de cette nature:

> Depuis l'amendement apporté à la Loi des chemins de fer prescrivant qu'une compagnie de chemin de fer n'abandonnera pas l'exploitation d'une ligne quelconque sans l'approbation de cette commission, la commission a étudié un très grand nombre de demandes. Dans l'étude de ces demandes la commission a décidé que chaque demande doit être jugée suivant les circonstances particulières. Avant l'adoption de l'amendement de 1933, une compagnie de chemin de fer pouvait abandonner une partie non profitable de sa ligne de son propre gré à moins qu'il n'existât quelque empêchement à cette décision soit dans sa charte soit dans les conditions de quelque contrat ou accord. Dans les circonstances, une compagnie de chemin de fer qui désirait abandonner l'exploitation d'une ligne non profitable pouvait ignorer absolument la commodité et les besoins du public. La modification apportée à la Loi des chemins de fer en 1933 avait pour objet de remédier à cette situation en prescrivant que les intérêts du public devaient pour le moins être pris en considération avant qu'une ligne ne soit abandonnée. Il ressort de presque toutes les demandes d'abandon dont la commission a été saisie que les pertes qu'avait subies le chemin de fer du fait de l'exploitation d'une ligne particulière étaient manifestes et, dans certains cas, très sérieuses. Mais cette commission a décidé uniformément que les pertes subies par la compagnie en raison de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer ne suffisent pas par elles-mêmes à justifier l'abandon de la ligne. Il doit aussi être démontré que les citoyens demeurant dans la

région concernée et les industries qui y sont établies ne subiront pas d'incommodités ou de préjudices indus du fait de cette action de la compagnie de chemin de fer. En d'autres termes, il doit être démontré que les citoyens de l'endroit ne seront pas privés sans raison d'un accès à leurs propriétés et aux marchés ainsi que des facilités d'expédition de leurs produits par chemin de fer, la grande route ou autre moyen de transport. La question en jeu dans chaque cas comportant une demande d'abandon de ligne est celle de savoir "si la perte et l'incommodité causées au public par suite de l'abandon l'emportent sur le fardeau que l'exploitation future de la ligne de chemin de fer en cause imposerait à la compagnie de chemin de fer". Ce fut la décision que rendit la commission dans une cause récente des chemins de fer Nationaux du Canada contre Tweed, rapportée à 44 C.R.C., à la page 53. A mon avis, cette décision constitue une base pour la détermination de causes semblables à celle que l'on est à étudier.

M. Guthrie a dit subséquemment:

> Vu tous les faits et circonstances de la demande actuelle, je ne puis conclure que le fardeau imposé à la compagnie demanderesse, par suite de l'exploitation future de la ligne de chemin de fer en question, s'avérera plus lourd que la perte et l'incommodité que subira le public du fait de l'abandon. Je suis persuadé que c'est indubitablement le public qui sera le plus incommodé et subira le plus de préjudices. Je suis porté à croire que la compagnie demanderesse s'est montrée beaucoup trop pessimiste quant à la perspective d'exploitation du chemin de fer telle qu'elle existe aujourd'hui, particulièrement l'exploitation dans le territoire que traverse cette ligne de chemin de fer.

La compagnie de chemin de fer avait démontré que son déficit net d'exploitation avait été d'environ $20,000 par année depuis 1929; qu'il était devenu à peu près impossible de continuer l'exploitation de cette ligne; que le chemin de fer n'avait ni le matériel roulant ni le matériel fixe pour continuer son exploitation et n'avait ni l'argent ni le crédit pour en louer ou en acheter; que l'encaissement du chemin et les ponts n'avaient pas été réparés depuis un délavage produit en 1934; et qu'enfin il faudrait une forte dépense d'argent pour remettre cette ligne en bon état.

L'hon. M. Calder:

D. Autrement dit, on l'avait abandonné.—R. Du moins, on ne pouvait plus l'exploiter.

M. Biggar:

D. Monsieur Armstrong, il en était de même de la ligne O'Donnell-Turbine, qui figure en troisième lieu dans la première partie de la Pièce 31, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur. Nous avions cessé d'exploiter cette ligne, avant la modification de 1933.

D. Pouvez-vous nous dire quelles étaient les recettes nettes des lignes que vous n'avez pas abandonnées avant d'en obtenir la permission de la commission? Que dites-vous de la ligne *Shore Line Junction-Bonney River?* Savez-vous quelles étaient ses recettes nettes?—R. Monsieur Biggar, je présume que vous avez ces renseignements.

D. On m'a passé un mémoire qui indique $37,029 pour la *Shore Line;* $496 pour la *Part Stobie stub-Blezard Mine Line;* aucune recette nette pour la ligne O'Donnell-Turbine; et $9,241 pour la ligne West End-Archibald. Puis, dans la deuxième partie, la recette nette de la ligne International Boundary-Eastman est d'environ $14,000 et celle de la ligne Lardau-Gerrard, de $26,057. Si ces chiffres ne sont pas exacts, on peut les corriger ensuite.

On m'a demandé si la somme proposée comme moyenne pour l'abandon d'une ligne, soit environ $1,000 pour un groupe ayant accusé un profit moyen de $952, était raisonnable.—R. A mon avis, ce n'est pas le bon chiffre à employer pour trouver la valeur des lignes qu'on abandonne. Je vous signalerai le Rapport n° 34. Je vais parler des rapports 34 et 35 à cet égard. Cela ne va prendre que quelques minutes. C'est un court résumé.

D. Oui.—R. D'après le rapport,—et veuillez faire une distinction entre le rapport et l'accord, car c'est là la distinction que je fais,—à la suite de l'étude préliminaire, l'économie nette approximative pour un an d'exploitation commune a été de $16,800, et l'on s'attendait d'abandonner 21 milles .84 de ligne. En divisant $16,800 par 21.84, on obtient la somme de $774.00 par mille.

D. Oui.—R. Le chiffre indiqué dans l'accord,—pas le chiffre du rapport,—qui fut préparé après une étude détaillée, aboutit au chiffre de $15,454 de recette nette, et la longueur abandonnée a été de 12.9 milles. Dans les procès-verbaux, il figure comme étant 13.33, mais si vous vous référez à la partie de la pièce où figure le tableau A qui accompagne l'accord n° 34, vous trouverez la dérivation du 12.9. C'est l'abandon tout net des 13 milles .33.

D. Vous vous référez à l'abandon de l'embranchement Middleton.—R. Embranchement Milldeton-Bridgetown.

D. C'est à la page 196, Pièce n° 38.

D. Oui.—R. En divisant $15,444 par 12.9 milles, l'économie nette devient $1,198 par mille. Simple affaire de division.

Dans le rapport n° 35, les deux mêmes chiffres sont obtenus de cette manière. L'économie nette primitive de $12,837, divisée par la longueur primitive, 16.5, donne une économie nette de $778 par mille. En prenant le chiffre de l'accord, soit $29,725, et en le divisant par la longueur de la ligne abandonnée, calculée de la même manière que dans l'autre liste soit 15 milles .58, l'économie nette est de $1,908 par mille. Ces deux lignes avaient relativement peu de trafic.

D. Elles en avaient relativement peu, car vous n'abandonniez que les lignes à faible trafic?—R. Non. Elles étaient exploitées en commun, et nous avons abandonné les lignes à gros trafic exploitées en commun.

D. Je comprends.—R. Il y avait une économie nette de $1,198 par mille sur une ligne de chemin de fer qui, si j'ai bonne mémoire, avait quatre trains par semaine. Je crois qu'il y avait un voyage aller et retour deux fois par semaine, mais cela peut se vérifier.

D. En réalité, vous prétendez que ces chiffres vont de $750 à près de $2,000.—R. Je fais remarquer que d'après les rapports préliminaires, ils étaient d'à peu près $700 par mille, tous les deux, et les chiffres définitifs de l'accord étant de $1,198 par mille pour une ligne, et de $1,908 pour l'autre, c'est-à-dire qu'il y a une différence assez forte entre les chiffres préliminaires et les derniers chiffres.

D. Vous voulez dire qu'il vous faut faire une analyse exacte de la ligne intéressée pour savoir ce qu'est l'économie nette par mille.—R. Ou bien, pour m'exprimer un peu différemment, ce n'est pas un calcul équitable d'ajouter ensemble les économies nettes prévues d'après les rapports préliminaires et de diviser le total par le nombre de milles à abandonner, pour dire que voilà le chiffre de l'économie nette par mille.

D. Et que diriez-vous de la Pièce 30 et de la Pièce 31 concernant les lignes indépendantes qui ont été abandonnées?—R. D'après ce que j'ai vu, les chiffres de détail n'étaient pas pour ces lignes.

D. Les chiffres sont données et ils s'élèvent à un peu moins de $100,000 par ligne.—R. Encore une fois, ce sont là des chiffres du rapport et non pas les chiffres de l'accord.

D. Sont-ce là des lignes indépendantes qui ont été abandonnées?—R. Oh! les lignes exclusives. Je croyais que vous parliez des rapports 29 et 31. Pardon. Ces affaires ont été traitées sur le pied des rapports préliminaires. Ce n'était pas nécessaire d'entrer dans les détails.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, si nous avons la patience de siéger encore dix minutes, nous pouvons probablement compléter la déposition de ce témoin.

Le très Hon. M. MEIGHEN: Je ne vois pas pourquoi revenir et revenir encore sur les détails de ces abandons de lignes.

M. BIGGAR: Je suis de cet avis.

L'hon. M. Horsey:

D. Vous dites dans votre témoignage, monsieur Armstrong, qu'il y a eu des retards lorsque deux ou plusieurs lignes ont été abandonnées en même temps, au lieu de l'être l'une après l'autre.—R. Ce que je voulais dire c'est que si nous devons attendre, pour examiner la question d'un abandon, qu'un autre soit pris en considération, il y a du retard.

D. Le National-Canadien a proposé à votre compagnie, si je comprends bien, que certains échanges de lignes devraient se faire en bloc, sans considération des petits détails concernant les dépenses et les profits.—R. Je crois que M. Fairweather a fait cette déclaration et que plus tard il a précisé en disant qu'une proposition de cette sorte n'avait jamais été faite par le National-Canadien au Pacifique-Canadien.

D. A la page 123 du fascicule n° 5 le sénateur Beaubien pose la question suivante:

> Q. Monsieur Fairweather, vous avez, je crois, un groupe de lignes que vous êtes prêts à abandonner par échange. Naturellement, en manière de compensation, le Pacifique-Canadien devrait abandonner un nombre égal de lignes. Pourriez-vous nous donner quelque idée du nombre et de l'importance des échanges que vous avez préparés?—R. Le principal qui me vienne à l'esprit...
>
> Q. Combien y en a-t-il?—R. Je ne voudrais pas à ce moment sortir des généralités. Mais au Manitoba la situation justifierait ces échanges. Si vous désirez que je soumette un rapport là-dessus, je le ferai volontiers. J'aimerais cependant à me rafraîchir la mémoire sur cette question.
>
> Q. Y en a-t-il plusieurs?—R. Oui.
>
> Q. Pourriez-vous nous donner une idée du nombre? Une douzaine, vingt, trente?—R. Il n'y en a pas trente. Peut-être une demi-douzaine.

Cela aurait pu se discuter plus en gros, il me semble, et beaucoup plus rapidement.—R. Là encore il s'agit de la protection des diverses propriétés administrées en commun. Dans cette affaire dont j'ai parlé au sujet des accords 34 et 35, où, je présume, le National-Canadien croyait que les lignes étaient de valeur égale, ces lignes paraissaient peut-être se valoir, d'après les rapports,—nous avons constaté que l'une d'elles valait presque deux fois l'autre quant à l'économie nette par mille.

D. Mais vous ne désiriez pas examiner la question de cette manière du tout? —R. Si nous en venons à échanger des lignes, nous croyons qu'il nous faudrait déterminer la valeur d'une ligne de la même manière que si un accord était en préparation. Si elles se valaient, nous dirions de les biffer.

D. Mais je crois comprendre vous n'aviez pas dessein d'étudier la question du tout.—R. Oh! non. Le comité mixte de coopération, dans le préambule du rapport 32, par exemple, qui figure au compte rendu, je crois, a convenu que lorsque les lignes se valent elles seront exploitées sans accord spécial. Je ne puis vous donner le mot à mot, mais c'est là. Jusqu'ici, toutefois, personne n'a proposé que les lignes soient mises en équilibre de cette manière.

M. Biggar:

D. A propos de la situation de North-Bay, vous avez dit que vous n'étiez pas au courant des difficultés du National-Canadien avec le T.-N.-O. avant

d'avoir entendu l'exposé de M. Fairweather au Comité. On prétend qu'il s'est échangé de la correspondance entre M. Fairweather et M. Grout à ce sujet.—R. Oui, M. Fairweather écrivit à M. Grout, lui proposant que la question soit discutée par un comité local de coopération pour relever les renseignements utiles à un arrangement et qu'ainsi les difficultés paraîtraient. Or, samedi dernier, M. Grout n'avait pas encore de renseignements sur ces difficultés.

D. Parlons du projet d'abandonner la ligne riveraine du Pacifique-Canadien qui passe par Belleville. Dans le projet d'abandon médité par le Pacifique-Canadien, y avait-il, relativement à l'exploitation de la ligne par le National-Canadien, une disposition susceptible de nuire au Pacifique-Canadien dans la pleine jouissance du trafic qu'il transporterait sur ses propres lignes—R. Voulez-vous relire cela s'il vous plaît?

D. Dans le projet d'abandon de la ligne riveraine par le Pacifique-Canadien, y avait-il quelque chose, au sujet de l'exploitation de la ligne par le National-Canadien, qui pût nuire à la pleine jouissance par le Pacifique-Canadien du trafic qu'il transportait sur ses propres lignes?—R. Le Pacifique ne s'oppose pas au passage de ses trains directs sur les rails du National. Ce n'est pas là le point. C'est la retraite de ses employés, la difficulté de trouver une solution au problème de retirer son personnel entre Shannonville et Darlington.

D. La ligne de 17 milles entre Komoka et Glencoe, dont vous avez parlé, constitue un obstacle. Vous avez dit qu'elle était insuffisante pour le transport du trafic des deux chemins de fer. Aurait-elle suffi au transport des trains communs des deux chemins de fer?—R. Je ne puis répondre à cette question.

D. Vous ne le savez pas?—R. Je ne le sais pas. Nous n'avons pas étudié ce détail, nous n'avons pas pu faire un état global des charges et des avantages.

D. Pouvez-vous nous dire ce qu'était l'économie nette prévue pour l'aiguillage commun à Toronto?—R. C'est au rapport 27. L'enquête portait probablement sur ce que serait la situation d'après le deuxième projet, plutôt que d'après le premier.—R. Voilà le seul rapport qui ait été fait. C'est $16,430, d'après le rapport 27.

D. Et il n'y avait pas d'autres chiffres, à votre connaissance?—R. Non, monsieur, voilà le rapport qui fut fait, et il est confirmé par le comité mixte de coopération.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je crois que le Sénat aura assez à faire cet après-midi. Il nous serait difficile de siéger de nouveau aujourd'hui. Aussi les deux leaders sont-ils d'avis que nous ferions mieux d'ajourner jusqu'à mardi matin.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois que depuis, le sénateur Dandurand a proposé que nous siégions environ une heure cet après-midi.

L'hon. M. DANDURAND: Je crois que nous pourrions le faire, s'il y a quelque chose devant le Comité. Mais si M. Armstrong a fini et si l'on ne doit appeler personne pour lui succéder, il n'est peut-être pas nécessaire que nous siégions cet après-midi.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, puis-je interrompre? Je n'ai pas tout à fait fini, mais je crois que je pourrais finir facilement dans une trentaine de minutes.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Alors nous ferions mieux de finir d'interroger M. Armstrong cet après-midi.

L'hon. M. DANDURAND: Dès que le Sénat s'ajournera, nous reprendrons notre travail ici.

(Le Comité s'ajourne pour reprendre après la séance du Sénat, dans l'après-midi.)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 5 heures 40 de l'après-midi.

M. J. E. ARMSTRONG poursuit son témoignage.

M. Biggar:

D. Monsieur Armstrong, la principale question que vous vouliez traiter était celle de l'économie qui pourrait résulter de l'exploitation en commun, d'après l'état présenté à la Commission Duff par M. Beatty en 1932, état qui figure comme Pièce 48. Pourriez-vous nous parler de ces chiffres, au point de vue que vous désirez envisager?—R. Le 19 février 1932, sir Edward Beatty présenta à la Commission Duff deux états et un sommaire indiquant les économies qui pouvaient résulter de la coopération du National-Canadien et du Pacifique-Canadien par la mise en commun de voies, de gares et de terminus. Ces exposés préconisaient l'abandon de 1,582 milles de chemin de fer, et indiquaient que les économies qui pourraient résulter de cet abandon étaient estimées à $3,988,870. Il y avait une estimation totale de $2,269,337 pour l'exploitation commune de gares et de têtes de lignes. Les détails de ces deux chiffres figurent au document joint au sommaire et dans une partie de la Pièce 48. En outre, dans le sommaire, il y a un poste pour la fusion des services d'Okanagan.

D. Et la somme est de $90,000?—R. $90,000. Le total de ces trois item, qui constituent la seule estimation détaillée soumise par le Pacifique-Canadien, est de $6,348,207.

D. La seule estimation détaillée concernant l'économie à attendre de la mise en commun?—R. De la mise en commun, oui, monsieur. Je ne parle que de la mise en commun. Avant cela, sir Edward avait dit à la commission royale que la mise en commun des services de messageries pourrait produire une économie de $900,000, et que la mise en commun des services de communication,—télégraphes, téléphones et services des lignes de transmission,—pourrait produire une économie de $750,000.

L'hon. M. Buchanan:

D. Tout cela sous le régime de la mise en commun?—R. Oui, monsieur. Le total des trois est de $7,998,207, soit, en chiffres ronds, $8,000,000.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Cela représente les messageries, les télégraphes et quoi?—R. Les messageries, les télégraphes, les abandons de lignes, la mise en commun de gares et de têtes de lignes. Dans la suite, les gérants des services de voyageurs des deux chemins de fer ont convenu qu'il y avait dans les services de voyageurs au pays une duplication d'environ 10,000 milles par jour, soit 3,650,000 milles par année.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Des milles-train?—R. Oui. Et cela, en plus des $8,000,000, donnerait le chiffre de $11,650,000.

L'hon. M. Robinson:

D. Au prix approximatif de $1 par mille?—R. Oui, par train-mille. C'est un chiffre arbitraire, mais il est aussi bon que tout autre, comme moyenne, en parlant de train-milles. Jusqu'à date, le comité mixte de coopération a fait un rapport favorable sur 15 des projets figurant dans cette pièce.

M. Biggar:

D. C'est-à-dire 15 des projets d'abandon de lignes et autres?—R. Oui, monsieur, sur cette liste complète de la pièce.

D. Et quel était le nombre des projets figurant sur la liste?—R. Il y avait 22 ou 23 abandons de lignes, la mise en commun des installations à 67 endroits différents. Je crois qu'il est question de 87 mises en commun d'installations à 67 endroits.

D. Et sur ce nombre total de projets, combien le comité mixte de coopération en a-t-il examiné?—R. Il en a examiné 19. Là-dessus, 15 ont été approuvés et 4 ont été désapprouvés. L'économie estimative totale prévue dans ces 19 projets était de $780,000. C'était là une prévision *ex parte* des économies à réaliser. On comptait que lorsque les deux représentants des chemins de fer se réuniraient pour examiner la question, on ferait des ajoutés et des soustractions à ces projets; cela serait tout naturel dans l'étude en commun d'un état *ex parte*. Ainsi la perte de ces quatre projets qui ont été désapprouvés n'a rien de surprenant. En réalité, au lieu de ces quatre cas que nous avons perdus dans l'étude en commun, nous en avons ajouté douze autres qui n'étaient pas inscrits. L'économie totale prévue, d'après les rapports présentés au comité exécutif mixte par le comité mixte de coopération pour le total des 27 projets qui ont été recommandés, soit 15 de cette liste et 8 qui n'y figurent pas, se chiffrerait à $799,000 par année. C'est-à-dire que dans les progrès réalisés quant à l'adoption des projets, nous dépassons les prévisions de 2 ou 3 p. 100. Dans le moment, rien ne se fait au sujet des télégraphes ou des messageries. Aujourd'hui, nous les considérons comme projets de mise en commun demeurés inactifs.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Ils sont assez difficile à régler, j'imagine.—R. Oui, monsieur, tous les deux. Dans cet état, il n'y a rien pour la mise en commun des services de trains de voyageurs. Nous avons mis en commun des trains de voyageurs nous permettant de réaliser une économie qui, à $1 par train-mille, peut s'estimer à $972,000 par année. En ajoutant les $799,000 aux $972,000, nous obtenons un total de $1,771,655, qui est le total de cette liste de 62 rapports sur des projets en vigueur ou à mettre en vigueur. C'est la somme des valeurs en argent qui figurent dans les deux colonnes de état.

M. Biggar:

D. Il s'agit de la Pièce 29?—R. Je le pense.

D. L'état du comité mixte de coopération?—R. Oui, monsieur. Je crois que voilà tout ce que j'avais à dire à propos de cet agencement.

D. Très bien. Maintenant, il y a un autre point que vous vouliez traiter, je crois. Il a été question de l'Anse-au-Foulon.

L'hon. M. PARENT: Je crois que si vous abordez ce point, cela nous mènera trop loin.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Voyons ce que nous pouvons faire jusqu'à six heures.

Le TÉMOIN: A propos de l'Anse-au-Foulon, M. Fairweather, dans son témoignage du 17 mai, déclare...

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Où est l'Anse-au-Foulon? Je sais où elle est, mais quelques-uns ne le savent pas.—R. Alors vous me corrigerez si je me trompe. L'Anse-au-Foulon est à quelques milles de la cité de Québec en remontant le fleuve. En réalité, c'est Québec lorsque nous parlons de transbordement entre rail et eau.

M. Fairweather déclara: "Lorsque le Pacifique-Canadien méditait la construction d'un tunnel pour relier ses lignes à Québec et à l'Anse-au-Foulon, tunnel qu'il construisit en effet, nous pensions,—et c'était longtemps avant toute loi de coopération entre N.-C. et le P.-C.,—qu'il y aurait une économie à réaliser

et que si le Pacifique employait nos lignes à cet endroit, il épargnerait le prix du tunnel et nous permettrait d'obtenir un peu de revenu de cette ligne. Je me souviens d'avoir proposé à sir Henry Thornton de s'entendre avec la compagnie du Pacifique pour l'induire à se servir de notre ligne et à s'éviter la dépense d'un tunnel, mais apparemment il n'en résulta rien."

Voici les faits de la situation, tels que je les comprends: Je puis dire que je m'intéressais davantage à la question à cette époque. C'était avant les ententes de coopération et avant que je fusse dégagé de certaines autres fonctions. Le Pacifique-Canadien fit une démarche auprès du National-Canadien pour lui demander le droit de se rendre à l'Anse-au-Foulon sur les lignes du National. Ce dernier, après étude de la question, offrit au Pacifique un moyen de se servir de cette ligne. Cela comportait la construction d'une voie de raccordement d'environ un mille de long entre le Pacifique-Canadien et le National dans le voisinage de Bélair et l'emploi de la ligne du National sur une distance de quelque douze milles.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Est-ce l'ancien Nord-Canadien?—R. Oui, monsieur. On calcula le loyer de cette ligne et les autres frais à encourir dans l'exploitation sous ce régime, et le coût annuel de l'acceptation de cette offre, je dois le dire, comprenait aussi une restriction imposée par le National et portant que si le Pacifique acceptait cette offre, il s'engageait à ne desservir que ses propres navires à l'Anse-au-Foulon. Si le Pacifique adoptait ce plan, avec une telle restriction, il devait lui en coûter, d'après les estimations de l'époque, une somme annuelle de $86,900. Et tandis que le National préparait cette offre, nous préparions une estimation du coût du tunnel et de la construction de la ligne du tunnel et de la ligne de l'Anse-au-Foulon. Le coût annuel de ce dernier projet, comprenant les mêmes éléments pour la ligne du tunnel, était de $45,400, presque la moitié du prix de l'offre du National et, évidemment la liberté de desservir n'importe quel navire à l'Anse-au-Foulon, ce qui nous semblait essentiel. Pour cette raison nous avons tout naturellement opté pour la ligne du tunnel de l'Anse-au-Foulon.

M. Biggar:

D. Cela couvre-t-il tout le terrain.—R. C'est le dernier article de mon mémoire.

L'hon. M. Murdock:

D. Ce tronçon du National entre Bélair et Québec a-t-il été abandonné depuis?—R. Pas que je sache.

D. Nous avons entendu dire l'autre jour qu'une partie de l'ancien Nord-Canadien avait été abandonnée.—R. Parlez-vous de l'abandon de la ligne Dombourg-Saint-Marc?

D. Non.—R. On a abandonné, à l'ouest de Bélair, une ligne qui va de Dombourg à Saint-Marc.

L'hon. M. Robinson:

D. Ainsi on a construit un tunnel?—R. Oui, on a construit un tunnel.

D. Il serait intéressant de savoir le coût réel de cette ligne et comment il se compare avec l'estimation.—R. Le coût réel du tunnel a été un peu plus élevé que l'estimation. Une fois notre estimation faite, nos plans arrêtés et l'exécution commencée, le National nous demanda de modifier un peu l'emplacement du tunnel. Cela se fit par la Commission des Champs de bataille. Le nouveau tracé de l'entrée du tunnel du côté du fleuve allongea un peu le tunnel. Je regrette de ne pas pouvoir donner le coût exact du tunnel.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Tel est le fait, en tout cas?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Robinson:

D. Et quelle fut la dépense annuelle pour l'exploitation de cette ligne de tunnel?—R. Je doute que nous ayons calculé séparément le coût annuel de cette ligne. Ces estimations furent faites lorsque nous comparions les deux partis à prendre, et, après notre décision et un commencement de construction, il y eut ce changement de tracé. Nos plans étaient faits et il était trop tard pour les changer.

L'hon. M. Murdock:

D. Mais la proposition du National comportait un loyer annuel de $86,000? —R. Non, monsieur. Le loyer était moindre que cela. Les $86,000 comprenaient le loyer et les frais additionnels du transport de nos wagons de l'Anse-au-Foulon à Québec aller et retour et l'exploitation nécessaire pour desservir l'Anse-au-Foulon.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je n'aime pas vous interrompre, mais l'avocat veut faire une déclaration et veut peut-être vous poser une question ou deux là-dessus.

M. BIGGAR: Pour ma part, j'ai fini d'interroger M. Armstrong et je voulais simplement dire au Comité qu'à la suggestion du sénateur Dandurand on trouvera annexé au compte rendu d'hier, qui sera imprimé et prêt pour la distribution demain, un état concernant les économies de l'exploitation en commun. Cet état contient les chiffres dont M. Armstrong vient de parler au sujet de ces économies. C'est la pièce 48.

On trouvera aussi annexé au compte rendu imprimé les chiffres présentés par le Pacifique à la Commission Duff, à la demande de celle-ci, relativement aux économies qui pourraient résulter de la mise en commun ou de l'unification, et les détails concernant l'abandon de 5,000 milles de ligne, qui faisait partie du projet.

L'hon. M. DANDURAND: Et l'épargne de $75,000,000 aussi.

M. BIGGAR: C'est l'épargne de $75,000,000. C'est la Pièce 49, et les détails concernant les lignes à abandonner figurent à la Pièce 50.

J'ai à la main la Pièce n° 42 que le Comité n'a pas jugé nécessaire de publier. C'est un document très long. C'est le rapport fait par M. Fairweather le 27 novembre 1931 et revisé le 28 décembre 1931, au sujet d'une économie possible de $56,000,000, sur le pied de la centralisation, comme il l'envisageait au moment du rapport. Le Comité aimerait-il faire imprimer ce rapport pour pouvoir le comparer avec l'état concernant l'épargne de $75,000,000?

L'hon. M. ROBINSON: C'est assez volumineux.

M. BIGGAR: Cela va prendre 15 à 20 pages. J'imagine qu'il va souvent en être question dans les témoignages que le Comité devra entendre. Aimeriez-vous qu'il soit publié?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Vous ne l'avez pas sous forme de tableau?

M. BIGGAR: C'est un état accompagné de pièces.

L'hon. M. ROBINSON: Si l'on croit qu'une des pièces devrait être imprimée, les deux devraient l'être.

M. BIGGAR: J'imagine qu'il sera question des deux. Voilà pourquoi je demande des instructions sur ce point.

L'hon. M. DANDURAND: M. Fairweather a expliqué cet état.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): C'est un gros document, et le Comité croyait qu'il devrait être déposé mais non imprimé. Après avoir entendu M. Biggar, je ne suis pas aussi sûr que j'étais. Il s'agit d'une assez grosse

question, et si les membres du Comité croient que l'état devrait être imprimé, je dirais qu'ils ont des raisons de le penser.

M. BIGGAR: Oui. J'en ai parlé parce que si les instructions sont données aujourd'hui, ce sera prêt pour mardi.

L'hon. M. MURDOCK: S'il doit en être souvent question, je crois que nous devrions l'avoir sous les yeux.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Quel est votre avis, messieurs?

M. BIGGAR: Je crois qu'il est difficile de comprendre l'ensemble de la situation sans avoir cela sous la main.

L'hon. M. CALDER: Pour ma part, je ne me représente pas ce qui va avoir lieu à cette enquête. Je ne saisis pas le point où nous voulons arriver. Nous avons eu beaucoup de témoignages et de discussion au sujet de la mise en commun. Or, il me semble qu'il n'y a pas un homme autour de ces tables qui ne comprend pas ce qui a eu lieu. La mise en commun, pour une large part, a été un insuccès. Je crois que nous savons tous pourquoi et je ne puis concevoir l'avantage que nous retirerons d'une nouvelle discussion de cet aspect de la question, à moins qu'il n'y ait quelque point controversé entre les témoignages du National et du Pacifique. Cela devrait s'élucider. Les deux ont présenté des estimations. Les deux doivent admettre que ce ne sont là que des estimations contenant probablement de grosses erreurs, commises par inadvertance. Mais ces documents traitent des questions en jeu et après tout ce ne sont que des estimations. Par exemple, nous avons quelque huit différents projets qui n'ont pas été inclus dans le plan primitif mais qui ont été étudiés et réglés. Il me semble que nous n'aboutirons à rien si nous commençons par examiner cet aspect.

M. BIGGAR: Ce document ne se rapporte nullement à l'exploitation commune; il ne traite que de l'unification ou de la centralisation.

L'hon. M. CALDER: Oh! bien...

L'hon. M. SHARPE: M. Fairweather a dit que nous ne pouvions pas nous baser sur ces documents.

L'hon. M. CALDER: J'imagine que nous pouvons en parler un peu, mais cela finira justement où nous avons abouti avec les estimations de mise en commun.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Ne pensez-vous pas que nous devrions avoir devant nous tout ce qui peut nous permettre d'écouter intelligemment ce que nous entendrons quant à l'unification ou à tout autre point?

L'hon. M. CALDER: C'est tout juste, mais je doute que nous devions examiner aussi à fond ces estimations. Je crois que ce que nous avons fait jusqu'ici est très bien, mais je crois maintenant que nous comprenons très bien la question de la mise en commun.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): C'est fini.

L'hon. M. CALDER: Il n'y a qu'un point que j'aimerais voir élucider, c'est celui de savoir s'il y a une différence d'opinion entre les deux groupes de dirigeants quant à ce qui s'est produit.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce qu'il nous a expliqué.

L'hon. M. CALDER: A part cela, nous pouvons laisser la question de mise en commun et traiter d'une manière générale de l'unification. La preuve importante, à mon avis, se rapportera à l'unification, ce qu'elle signifie, ce qu'elle réalisera et quels en seront les résultats.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je crois que c'est réellement ce que nous avons en vue. Ceux qui ont préconisé l'unification seront ici.

M. BIGGAR: Voilà l'idée.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Si le Comité le veut bien, je serais en faveur de mettre cela au dossier de sorte que, s'il en est question plus tard, nous aurons devant nous les deux versions.

Le Comité s'ajourne au mardi 24 mai à 10 h. 30 du matin.

PIÈCE N° 42

MÉMOIRE À LA COMMISSION ROYALE DES TRANSPORTS, PAR M. S. W. FAIRWEATHER, DIRECTEUR DU BUREAU TECHNIQUE DU CHEMIN DE FER NATIONAL-CANADIEN, À PROPOS DE L'UNIFICATION DU PACIFIQUE-CANADIEN ET DU NATIONAL-CANADIEN

NOTE.—Ce rapport fut terminé le 27 novembre 1931. Il y avait quelques retouches secondaires à faire dans les chiffres, et elles ont été faites le 28 décembre 1931.

(Les cartes et le graphique mentionnés ici comme Pièces 4, 7, les feuilles 3 et 4 de la Pièce 10, et la Pièce 13 ne sont pas reproduites.)

UNIFICATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Cette étude a pour but d'indiquer d'une manière générale les économies qu'on peut s'attendre de réaliser par l'unification des biens du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Le problème des chemins de fer au Canada s'est inévitablement signalé à l'attention du public du fait de la crise économique et il s'est fait beaucoup de gloses et de spéculations à propos de l'unification, sans qu'on connaisse beaucoup les faits. Si l'on peut réaliser de fortes économies en rationalisant l'industrie des chemins de fer, ces économies devraient être effectuées, car le bon marché du transport par chemin de fer est la clef de voûte de l'économie de la production au Canada.

En abordant le problème de la fusion des deux réseaux ferroviaires, on ne doit pas oublier que nous sommes à une époque anormale. Des conclusions basées sur le volume actuel du trafic pourraient être gravement erronées lorsque le trafic reprendrait des proportions normales, ce qui est à prévoir lors du relèvement général des affaires. Par conséquent nous allons étudier deux situations: celle des économies à réaliser par l'unification basée sur le trafic de 1931, et ensuite les économies fondées sur un volume de trafic proportionné aux résultats réalisés dans le passé.

Les économies à prévoir comme résultats de l'unification sont sans doute très considérables, plus grandes au Canada, toute proportion gardée, que dans la plupart des autres pays, car le temps n'a pas encore justifié la duplication des services de chemin de fer en assurant une augmentation correspondante dans la population et la densité du trafic. Une forte part de l'économie à effectuer par la consolidation peut cependant ne se réaliser que par l'affrontement courageux d'une situation qui exige des sacrifices individuels et collectifs. Pour que les économies atteignent de grandes proportions, il faudra impitoyablement désaffecter certaines lignes, réduire la quantité et la qualité du service, surtout du service des voyageurs, et bouleverser considérablement le marché de la main-d'œuvre et des matériaux de chemin de fer. Le Canada doit aussi être prêt à accepter le risque résultant d'un monopole, la possibilité d'un service inadéquat, de l'inefficacité, de la négligence et des difficultés politiques résultant de la création d'un vaste groupe ayant un intérêt commun.

Les chances d'économies offertes par la consolidation peuvent se classer comme suit:

Frais généraux d'administration.
Rajustement des tarifs et du trafic.
Sollicitation du trafic et publicité.
Economies d'exploitation—marchandises et voyageurs.
Achats et matériel.
Comptabilité et statistique.
Hôtels.
Messageries.
Télégraphes.
Autres filiales.
Valeur économique du matériel désaffecté.

L'effet de la consolidation a été étudié à chacun de ces points de vue en prenant pour base les comptes déjà rendus et les statistiques du National et du Pacifique, supplémentés par des renseignements spéciaux, au besoin.

A la suite de cette étude, on en est venu aux conclusion suivantes:

1. D'après le volume du trafic de 1931, l'économie pouvant résulter de la consolidation au niveau actuel des prix et des salaires atteindrait la somme de $49,000,000 par année.
2. Cette économie ne pourrait pas s'effectuer immédiatement, et ce chiffre représente ce qui pourrait se réaliser après une période de rajustement qu'on peut présumer de cinq ans.
3. D'après un volume de trafic proportionné à la situation habituelle, c'est-à-dire d'un bon 30 p. 100 supérieur au trafic de 1931, l'économie à attendre de la consolidation attendrait $55,000,000 par année.
4. Outre qu'une amélioration du résultat financier telle qu'indiquée ci-dessus résulterait du rajustement des conditions du trafic et de l'exploitation, il y aurait une amélioration constructive, provenant du rejet de matériaux et de matériel, qui réduirait sensiblement les besoins d'immobilisation pendant un certain nombre d'années. La valeur au compte de capital de ces matériaux mis en disponibilité, en allouant les frais de récupération, serait de $48,000,000, et l'intérêt sur cette somme à 3 p. 100 s'élève à $1.500,000 par année.

Le fractionnement du problème sous onze chefs tel qu'indiqué ci-dessus, présente un groupement commode des économies possibles. Malgré le fait que ces subdivisions ne s'accordent pas toujours avec les comptes réguliers, cette disposition a été adoptée à cause de sa commodité et de sa clarté. Une redistribution approximative des économies à prévoir d'après la répartition régulière des comptes, figure au document 1. On trouvera ci-dessous une liste détaillée des économies d'après les deux bases mentionnées précédemment. Dans l'analyse détaillée suivante, les chiffres se rapportent aux conditions d'exploitation de 1931, à moins d'indication contraire dans le texte:

	D'après le trafic de 1931	D'après le trafic normal
Frais généraux d'administration	$ 1,020,000	$ 1,020,000
Rajustement des tarifs et du trafic	5,420,000	6,540,000
Sollicitation du trafic et publicité	6,800,000	6,800,000
Economie d'exploitation—marchandises et voyageurs	26,050,000	30,770,000
Achats et matériel	2,500,000	2,500,000
Comptabilité et statistique	500,000	500,000
Hôtels	4,500,000	4,500,000
Messageries	500,000	600,000
Télégraphes	600,000	700,000
Autres filiales	700,000	800,000
Total	$48,590,000	$54,730,000
Valeur économique du matériel mis en disponibilité	1,500,000	1,500,000
Grand total	$50,090,000	$56,230,000

1. Frais généraux d'administration

Naturellement, la première économie à attendre de la consolidation serait une réduction des frais généraux d'administration, qui, aux fins de cette étude, peuvent se définir comme le coût de la gestion et de la surveillance exécutive du réseau. On a examiné les subdivisions suivantes des frais généraux d'administration:

Honoraires et frais des administrateurs.
Appointements et dépenses des directeurs généraux.
Commis et préposés.
Loyers de bureaux.
Fournitures de bureau.

Le principal conseil d'administration du chemin de fer National-Canadien comprend 17 hommes qui retirent à peu près $44,000 en honoraires et dépenses. Le principal conseil d'administration du Pacifique-Canadien comprend 17 hommes, mais on ne peut savoir ce que représentent leurs honoraires et leurs dépenses. A part le principal conseil administratif, il y a, au National, les administrateurs de 108 filiales, à part les 14 compagnies que le chemin de fer possède en commun avec d'autres compagnies ferroviaires, et le nombre de membres de ces conseils, à part ceux qui administrent la compagnie-mère, est de 95, mais leurs honoraires et frais ne dépassent pas $4,000 par année chacun. Sans doute, les filiales du Pacifique présenteraient un tableau semblable. Il semble y avoir là une excellente occasion de simplifier les conseils d'administration. Sans aucun doute, on pourrait supprimer toutes les dépenses du conseil principal du National-Canadien et au moins les deux tiers des dépenses des conseils de filiales. Cela représenterait approximativement $50,000 par année.

Sous cette rubrique, se groupent le président, les vice-présidents, le secrétaire, le régistrateur, le trésorier et le personnel des conseillers techniques du réseau. Le document 2 comporte une liste des positions de chaque compagnie. En tout, il semble y avoir 32 positions dans lesquelles il y a double emploi, et n'était le fait que la consolidation créerait un système d'une ampleur qui le rendrait presque trop lourd, la moitié de ces positions de double emploi pourraient être éliminées. L'économie en appointements et en frais, de ce chef, se chiffrerait à $600,000. Mais le réseau consolidé serait si massif qu'en toute probabilité il faudrait garder quelques-unes des positions qui semblent faire double emploi, ou élever le niveau de la position et la compléter au moyen d'un personnel technique subalterne. Par exemple, avec un si gros réseau, il pourrait être bon de sectionner le contrôle exécutif général au lieu de le centraliser sous un seul président. Une subdivision naturelle serait de mettre les services juridiques et financiers d'un côté, les services de l'exploitation et du trafic de l'autre, et encore dans le service d'exploitation il pourrait y avoir l'exploitation proprement dite d'une part; la section des budgets et des plans de l'autre. Eu égard à ces considérations, on ne prévoit pas que les économies nettes dépasseraient 60 p. 100 de celles qui se trouvent indiquées par le fait de la duplication. Cela se chiffrerait à $350,000 par année.

Sous ce titre se groupent les salaires et les dépenses des assistants techniques, des chefs de sous-service et des commis. Une liste des dépenses qui tombent dans cette catégorie figure, pour chaque chemin de fer, au document 3. On y voit que la dépense combinée des deux chemins de fer se chiffre à environ $5,500,000 par année. En recherchant des économies dans ce domaine, on doit se rappeler qu'en général le nombre de commis est ajusté à la quantité de travail à faire et que, par conséquent, les économies peuvent résulter plutôt d'une réduction des problèmes à examiner que d'une exécution plus efficace du travail. Une partie considérable des activités qui figurent sous ce titre se rapportent aux transactions entre les deux réseaux et, à ce point de vue, on peut effectuer des économies. Eu égard à cette particularité et à la prévision d'une diminution dans le total des frais d'exploitation de quelque $30,000,000 par année, avec réduction correspondante dans le travail de surveillance, on prévoit que les économies à réaliser de ce chef s'élèveraient à peu près à $500,000.

Le loyer de bureaux est un item relativement inférieur dans le total. Une consolidation avec réduction correspondante du personnel du bureau principal réduirait dans une certaine mesure l'espace de bureaux requis. Les économies mentionnées précédemment représenteraient l'emploi de quelque 200 personnes de moins, et en comptant 100 pieds carrés d'espace de bureau par personne, l'espace de bureaux ménagé représenterait environ 20,000 pieds carrés, ce qui, à un prix moyen de $1 par pied carré se chiffrerait à $20,000 au total.

Les fournitures de bureau pour le personnel du bureau principal comptent aussi pour un item de peu d'importance. Elles comprennent les meubles, les garnitures de bureau, les machines à écrire, à calculer, etc. La dépense appro-

ximative du National sous ces rubriques, pour le bureau principal du réseau, est de $255,000 par année; et eu égard à cela et à une dépense probablement dans la même proportion au Pacifique, une économie de $100,000 par année est à prévoir.

II. RAJUSTEMENT DES TARIFS ET DU TRAFIC

Sous ce titre général, nous traiterons de l'effet de la consolidation sur le trafic en tant que ce rajustement affecterait les comptes de recettes.

Le premier article à considérer est la nouvelle direction à donner au trafic d'échange international pour allonger la longueur de voie disponible. Dans le passé, le Pacifique et le National ont favorisé chacun certaines lignes étrangères, choisies de manière à rapporter un maximum de bénéfice sur le trafic. Ainsi le Pacifique favorise le Boston & Maine aux raccordements de la frontière québécoise et le Michigan-Central, aux raccordements de Détroit. Le National ayant en sa possession le Vermont Central et les lignes de l'Ouest du Grand-Tronc, vise à garder le contrôle du trafic sur une distance considérable aux Etats-Unis. Le Pacifique a aussi des filiales aux Etats-Unis dans le territoire situé à l'ouest de Chicago. Le document 4 est une carte montrant les sorties des deux réseaux et les chemins de fer de raccordement. Il est manifeste, d'après ce document, qu'on pourrait faire beaucoup, lors d'une consolidation, en donnant une direction nouvelle au trafic, de manière à allonger considérablement les voies disponibles. C'est particulièrement vrai du trafic entre le Canada central et les endroits de la Nouvelle-Angleterre et du centre des Etats-Unis. Le document 4 indique, à part les sorties, les nouvelles directions proposées pour le trafic. D'après l'étude détaillée du trafic qui passe sur les lignes américaines du National, on prévoit que la consolidation des recettes sur les marchandises du réseau combiné, augmenterait de quelque $5,400,000 la recette des marchandises, avec augmentation de compensation de 411,000,000 tonne-milles de marchandises, comme l'indique le document 5. A côté de la situation relative aux marchandises, il y a celle qui se rapporte à la concurrence dans le transport des voyageurs. Le document 7 montre les raccordements de trains de voyageurs de chaque chemin de fer entre les endroits importants du Canada et des Etats-Unis. Sous le régime de la consolidation, on pourrait rajuster ce service à l'avantage du réseau combiné et il en résulterait une augmentation approximative de recette brute de $1,170,000, comme l'indique le document 6. Ces augmentations de recettes brutes entraîneraient sans aucun doute un accroissement de frais d'exploitation; cet accroissement, au point de vue des déboursés directs, est estimé à $3,250,000, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, ce qui laisserait une augmentation nette de $3,320,000.

Le nouvel acheminement du trafic d'échange international entraînerait le rajustement du partage de recettes entre chemins de fer. Actuellement, le partage du prix de transport des marchandises entre un chemin de fer étranger et le National ou le Pacifique est affaire de négociation entre les parties, et comme ce trafic circule d'ordinaire en partance ou en provenance d'endroits du Canada qui se font concurrence, il est évident que le partage est influencé par la concurrence qui existe entre le Pacifique et le National. Sous le régime de la consolidation, cette concurrence serait supprimée. Le volume du trafic échangé par le Pacifique et le National avec les chemins de fer des Etats-Unis qui ne leur sont pas affiliés, se monte à quelque $50,000,000 par année. On prévoit qu'en définitive la base de partage pourrait être rajustée de manière à donner une augmentation d'environ 5 p. 100, ce qui représenterait $2,500,000 par année.

La vive concurrence que se faisaient les deux chemins de fer pour s'assurer le transport de marchandises a conduit à l'adoption de certaines pratiques qui n'avaient aucun caractère économique pour ce qui concerne l'encouragement de

la consolidation des chargements fractionnés de wagons. Sous un régime unifié les raisons d'être de la concurrence disparaîtraient et l'effet sur la recette nette se traduirait par un avantage estimé à $100,000.

Il s'agit ici d'un item débiteur et cela serait nécessairement le résultat de la consolidation. Le mouvement du trafic échangeable entre les deux chemins de fer s'effectue sur une base généralement un peu plus élevée que le tarif qui aurait été en vigueur si le mouvement de ce trafic eût été effectué exclusivement sur l'une ou l'autre de ces voies ferrées. La surcharge est indéterminée mais elle doit être d'environ 5 p. 100. Au cours d'une année normale le volume total de ce trafic représente $5,000,000 et, appliquant le pourcentage mentionné à ces chiffres, il en résulterait un débit de $250,000 relativement à la recette brute. En prenant pour base le trafic de 1931, le débit pourrait être de $200,000.

Tel que l'introduction le laisse entendre, si on doit réaliser des économies majeures comme résultat de la consolidation, il faudra abandonner l'exploitation d'un parcours considérable de voies ferrées et réduire au même degré les services de transport. Dans la plupart des cas où l'abandon des lignes est recommandé les chemins de fer possèdent virtuellement le monopole du trafic. Dans les autres cas, cependant, il y a la concurrence des grandes routes et la réduction des services ferait directement suite à une réduction du trafic. De plus, même là où un monopole absolu existe, il est bien évident que l'abandon de certaines lignes, devra, dans presque tous les cas, entraîner une certaine réduction dans les opportunités commerciales. Les recettes approximatives des stations qui seraient atteintes par suite de l'abandon de certaines lignes représentent $3,000,000 par année. La valeur de ce trafic qui serait totalement perdu est fixée à $300,000.

SOLLICITATION DU TRAFIC ET PUBLICITÉ

La principale sous-division suivante comprend les frais de sollicitation du trafic et de publicité. Voilà un domaine où pourraient s'effectuer d'importantes économies. C'est ici où la dualité des activités sur une base concurrente constitue une dépense supplémentaire avec bien peu d'avantages à offrir au public comme compensation.

Le premier chapitre à envisager est celui de la surveillance. On entend par ce terme le traitement et les dépenses des fonctionnaires de l'exécutif et les surveillants autres que le vice-président. Les dépenses combinées des deux chemins de fer sous ce chapitre représentent environ $3,500,000 par année,—voir document 23. Si nous songeons que sous un régime d'exploitation unifiée la sollicitation du trafic et la publicité deviendraient des questions bien simples, on estime que sous cette rubrique on pourrait effectuer une réduction de 40 p. 100, soit une économie de $1,400,000.

Au chapitre des "Agences" nous trouvons le plus grand nombre de détails relatifs aux frais entraînés par la sollicitation du trafic. Sous ce dernier rapport, les dépenses combinées des deux chemins de fer s'établissent à $8,200,000 par année. Dans ce domaine il y aurait lieu de procéder à des économies radicales. Le document 8 fait voir le nombre d'agents pour le trafic des marchandises et celui des voyageurs installés en pays étrangers. En outre, dans chaque cité canadienne il y a un personnel d'agents et de solliciteurs pour le trafic-marchandises et voyageurs. C'est un fait admis que certaines activités de la compagnie unifiée seraient d'un caractère fortement concurrentiel relativement aux autres agences de transport, soit les chemins de fer américains, les lignes de navigation ou le transport par grandes routes; par conséquent, la sollicitation du trafic ne pourrait pas être entièrement éliminée. Et il ne faut pas oublier de plus que, outre la sollicitation, les agences de transport rendent un service important au public, un service auquel le public a droit, mais il est sans doute vrai que, présentement, une forte partie de l'activité déployée par les agences de sollicitation des deux chemins de fer se

dépense dans le domaine de la concurrence directe, et on estime que si l'idée de service prédominait au lieu de celle de sollicitation, il serait possible de réaliser une économie de $3,000,000 par année.

Ce que l'on a dit des agences est encore plus vrai dans le cas de la publicité qui, pour les fins de la présente étude, devra comprendre le coût de la radio. Les dépenses combinées des deux chemins de fer représentent $4,800,000. Naturellement, la publicité faite par les chemins de fer canadiens en pays étrangers est fortement à désirer, vu qu'elle exerce une influence à la fois sur le trafic-marchandises et le trafic-voyageurs. De plus, une forte partie de la publicité comprend un service nécessaire, comme l'annonce des horaires de trains, etc. On prévoit de ce côté des économies de $2,000,000 par années.

Les deux chemins de fer dépensent $250,000 pour différentes associations de trafic; avec la consolidation ce chiffre pourrait être réduit de $100,000.

Les deux compagnies de chemins de fer ont des intérêts industriels et s'occupent de colonisation. Ces frais atteignent $800,000 par année (document 23). Avec une exploitation combinée un seul service serait suffisant, d'où économie de $300,000.

IV. ÉCONOMIE D'EXPLOITATION—MARCHANDISES ET VOYAGEURS

La sous-division importante suivante comprend les économies au compte d'exploitation: ici les dépenses peuvent être réduites considérablement.

On a déjà envisagé la question de surveillance générale pour tout le réseau; mais la surveillance par région, par district et par division offre aussi un vaste champ pour la pratique de nouvelles économies. Le chemin de fer National-Canadien est divisé en deux régions principales,—les régions centrale et occidentale,—et comprend aussi deux petits territoires, les lignes de l'Est et les lignes de l'Ouest du Grand-Tronc. Le Pacifique-Canadien comprend deux divisions, les lignes de l'Est et les lignes de l'Ouest, avec un certain nombre de chemins de fer exploités séparément, tant aux Etats-Unis qu'au Canada. Le document 9 fait voir la division des propriétés des deux lignes ferrées respectivement pour les fins de surveillance. Sous un régime de consolidation, il serait possible de n'avoir que trois régions principales, l'Est et l'Ouest au Canada et toutes les lignes aux Etats-Unis. Il en résulterait une économie considérable estimée à $200,000 par année. Les économies réalisées relativement à la surveillance par district représenteraient une somme importante. Le document 9 fait voir le parcours compris dans divers districts du National-Canadien et du Pacifique-Canadien tels que présentement constitués. Ce document fait voir une variation considérable au point de vue du parcours. D'une façon générale l'étendue d'un district dépend moins du parcours que de la distribution géographique du territoire autour du bureau principal de district. Il serait facile de consolider ces 18 districts actuels en 9 districts sous le régime d'une compagnie consolidée: il en résulterait une économie de $350,000.

La surveillance par division offre sans doute un autre vaste champ de réduction des frais qu'elle comporte. Les chemins de fer canadiens desservent un territoire si étendu que des divisions ont été organisées d'après la base de l'accessibilité plutôt que d'après celle du volume du trafic. Le document 9 fait voir le parcours et la situation du bureau principal de toutes les divisions du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. La grande diversité en importance de ces divisions saute immédiatement aux yeux. La consolidation des deux réseaux permettrait d'augmenter le parcours d'un bon nombre de ces divisions sans diminuer sensiblement l'accessibilité d'un endroit quelconque. Il est proposé de réorganiser les 74 divisions du Pacifique-Canadien et du National-Canadien en 50 nouvelles divisions. Ce projet conduirait à une économie d'environ $600,000.

L'abandon des lignes concurrentes serait une des économies les plus importantes réalisées sous le régime de la consolidation. On pourrait aussi à l'occasion abandonner les lignes de trafic négligeable en vue d'augmenter la densité moyenne du trafic du réseau. Les lignes que l'on se propos d'abandonner dans la présente étude sont désignées en détail au document 10. Les voici en milles:

	Milles
Duplication de voies principales	1,115
Duplication d'embranchements	1,035
Lignes à trafic négligeable	284
Total	2,434

L'économie qu'on est en droit d'attendre de l'abandon de ces lignes est estimée à $3,950,000 par année et comprend principalement cette partie de l'entretien de la voie et des ouvrages, en service ou non, ainsi que les frais d'exploitation d'un service de trains rudimentaires sur les lignes à trafic négligeable (Document 11). On a déjà procédé, en traitant des caractéristiques du trafic sous la consolidation, à un rajustement de la valeur du trafic perdu par suite de l'abandon des lignes en question.

Le nouvel acheminement du trafic des voies principales résultant de la consolidation présente certaines possibilités d'économie, mais parlant d'une façon générale, l'examen des conditions comparatives d'exploitation fait voir qu'on ne saurait justifier le roulement d'une partie considérable du trafic d'alimentation au bénéfice de la ligne principale de l'un ou l'autre chemin de fer à cause des conditions d'exploitation améliorées sur l'autre ligne principale. Sous ce chapitre les sources d'économie les plus importantes sont:

Emploi de la ligne du National-Canadien comme ligne de transport-marchandises de Kamloops à Vancouver.

Acheminement du trafic émanant du nord de l'Alberta et de la Saskatchewan en destination ou en provenance de Vancouver via Yellow-Head Pass, National-Canadien.

Réduction du remorquage par ligne d'embranchement à la ligne principale dans l'Ouest du Canada.

Nouvelle classification des lignes principales.

On trouvera l'analyse détaillée de ces diverses propositions au document 12. L'économie totale anticipée représente $1,500,000.

On pourrait profiter du monopole virtuellement exercé par les chemins de fer canadiens en fait de transport pour reviser les spécifications minimums relatives aux chargements de wagons. Il faudrait agir ici avec prudence et adopter pour principe de varier le chargement minimum d'après la distance à parcourir. Il serait nécessaire d'en agir ainsi parce que le chemin de fer ne jouit plus d'un monopole pour le transport des marchandises sur des petites distances et il doit adapter ses spécifications de chargements de wagons aux conditions créées par la concurrence. Toutefois, il y a lieu de pratiquer des économies dans le domaine du transport à long parcours. Présentement un chargement de wagon représente 22 tonnes .4, bien que la capacité moyenne d'un wagon soit de 38 tonnes. Il ne devrait pas être impossible d'augmenter de 5 p. 100 les chargements de wagons. Le document 13 fait voir le mouvement des chargements de wagons aux Etats-Unis pendant une certaine période d'années et démontre clairement que sous l'*U.S. Railroad Administration* il a été possible d'augmenter sensiblement le volume des chargements de wagons. Le but visé dans le moment est bien inférieur à ce qui a été accompli par l'*U.S. Railroad Administration;* cependant, il en résulterait une importante économie. On verra les détails relatifs à l'économie ainsi pratiquée au document 14 et on estime qu'en prenant l'année 1931 comme base de comparaison l'économie réalisée représenterait $4,000,000 par année.

Jouissant effectivement du monopole du transport par voie ferrée, le réseau consolidé devrait être capable d'augmenter sensiblement la moyenne des chargements de wagons en dirigeant le mouvement des marchandises d'après la base des chargements des trains les plus économiques au lieu de s'occuper du temps de livraison. Cette dernière considération constitue un facteur primordial sous le régime d'exploitation concurrentielle. De nouveau, il faut signaler que dans le domaine du remorquage sur petites distances, on ne pourrait pas suivre cette ligne de conduite à cause de la concurrence des camions, et la même chose est vraie de certain trafic international spécialisé et hautement concurrentiel. On ne propose pas d'utiliser de plus lourdes locomotives pour arriver à de plus forts chargements de wagons, mais on propose simplement de donner aux locomotives existantes une charge qui se rapprocherait davantage de leur capacité potentielle. Le rendement moyen du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, exprimé en pour-cent du tonnage effectivement mis en mouvement par rapport à celui qui aurait pu être mis en mouvement, ou en d'autres mots, le rapport du mouvement brut au mouvement potentiel est ainsi qu'il suit:

Rendement des trains de marchandises au point de vue trafic:

	N.-C.	P.-C.
Nombre moyen de tonnes brutes par train	1,557	1,541
Nombre moyen de tonnes nettes par train	748	753
Pour-cent du rendement brut par rapport au rendement potentiel	70.3 p. 100	80.8 p. 100

La base de calcul du rendement brut comparé au potentiel n'est pas la même sur les deux réseaux et, par conséquent, ils ne peuvent pas strictement subir de comparaison. Cependant, dans des conditions de monopole effectif, il ne devrait pas être impossible d'augmenter sensiblement les chiffres du rendement brut comparativement au potentiel et, pour les fins de la présente étude, on propose d'améliorer la situation de 5 p. 100. Pour arriver à ce chiffre on a dûment tenu compte de la nécessité de maintenir un service rapide pour le trafic qui fait concurrence au trafic des chemins de fer américains. Ceci comprend surtout le trafic dont le mouvement émane ou est en destination de Chicago et des port de mer de l'est. En prenant le trafic de 1931 pour base de nos calculs, l'effet de cette augmentation de 5 p. 100 sur le rendement brut, comparé au potentiel, serait de réduire les frais d'exploitation de quelque $2,200,000. On en verra les détails au document 15.

Il y aurait une occasion de pratiquer des économies dans l'exploitation des têtes de lignes importantes du trafic-marchandises. Comme dans le cas des têtes de lignes du trafic-voyageurs, dont il sera question plus tard, on ne saurait connaître le résultat complet de la consolidation au point de vue des économies à faire sans dépenser un capital considérable pour la réorganisation des facilités. On pourrait réaliser certaines économies dans les frais d'aiguillage et dans les services auxiliaires, comme les rails à enlever, les approvisionnements d'eau et de houille, et on pourrait espérer une réduction de dépenses à la suite de l'élimination de l'échange de wagons. Il existe des têtes de lignes importantes pour le trafic-marchandises aux endroits suivants: St-Jean, N.-B., Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, Hamilton, London, Windsor, Port-Arthur et Fort-William, Winnipeg, Regina, Saskatoon, Edmonton, Calgary et Vancouver. Les frais d'exploitation de ces têtes de lignes pour le trafic-marchandises représentent approximativement, pour les deux chemins de fer, $30,000,000 par année. On prévoit une économie possible de $2,000,000 de ce côté sans nouvelle dépense d'établissement. On pourrait faire remarquer que la modernisation des têtes de lignes pour les marchandises offrirait un champ très rémunérateur pour le placement de nouveaux capitaux. De $10,000,000 à $15,000,000 dépensés en facilités de têtes de lignes pour un réseau consolidé rapporterait un rendement d'au moins 20 p. 100 par année.

Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont chacun un certain nombre d'usines pour la réparation des locomotives et des wagons. Voici où elles sont situées avec le nombre de leurs employés:

National-Canadien

		Employés
Moncton	L & W.....	1,294
St-Malo	L & W.....	475
Montréal	L & W.....	2,617
Leaside	W	336
London	W	710
Stratford	L	1,031
Fort-Rouge	L & W.....	1,998
Transcona	L & W.....	2,139
Edmonton	L & W.....	404
Battle-Creek	L	429
Port-Huron	W	443
St-Albans	L & W.....	450
Total.....		12,296

Pacifique-Canadien

		Employés
McAdam	L & W.....	171
Montréal	L & W.....	6,028
Carleton-Place	L	72
Toronto-ouest	L & W.....	433
North-Bay	L & W.....	243
Winnipeg	L & W.....	2,102
Calgary	L & W.....	1,149
Vancouver	L & W.....	244
Lyndonville	L & W.....	109
Total.....		10,551

Purement au point de vue efficacité la réparation des wagons et des locomotives devrait être concentrée dans les usines les plus considérables et les plus efficaces. A cause des complications internationales il ne sera pas possible de consolider les ateliers des lignes américaines; mais le travail au Canada pourrait être concentré à Montréal, Winnipeg et Calgary. Cela entraînerait la fermeture d'ateliers en d'autres endroits, d'où une réduction des frais généraux et une réduction des frais de réparation par suite de l'application complète du principe de la production en masse. On espère par ce moyen réaliser une économie de $4,000,000 par année; les détails de ce calcul se trouvent au document 16.

Sous le régime d'une exploitation consolidée on pourrait tailler largement dans les services de voyageurs interurbains et transcontinentaux. Il est vrai que le public voyageur en souffrirait quelque peu, mais on prévoit que l'on pourrait éliminer 3,500,000 train-milles (voyageurs) sans réduire dans une mesure sensible l'efficacité des services ferroviaires. Cette réduction du parcours des trains représenterait une économie de $4,500,000 par année. On trouvera les détails concernant la réorganisation et la suppression des services au document 17. On devra remarquer que des réductions radicales ont déjà été effectuées dans le service des trains du National-Canadien, et il ne faut pas oublier ce détail. Il existe un autre moyen d'économiser en remplaçant les convois à vapeur par des voitures automotrices. On ne saurait accomplir cette économie sans une dépense considérable au compte de capital et, dans le moment, nous n'avons pas encore approfondi la question.

Il y a au Canada 249 endroits desservis à la fois par le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. Sur ce nombre, 29 ont des gares communes; le reste offre une bonne occasion d'unification et de consolidation. Voici la liste des endroit les plus importants:

Montréal,
Smith-Falls,
North-Bay,
Hamilton,
London,
Winnipeg,
Fort-William,
Port-Arthur,
Saskatoon,
Edmonton,
Calgary,
Vancouver,
Victoria, C.-B.

Il se produirait une économie considérable à ces endroits par une exploitation en commun; mais, dans la majorité des cas, il faudrait pour y arriver engager des capitaux d'établissement fort considérables et chaque cas exige une étude soignée et détaillée. Il serait possible de consolider, sans trop de dépenses, dans les endroits suivants:

Hamilton,
London, Ont.
Saskatoon,
Calgary,
Edmonton.

et les économies réalisées de ce côté représenteraient environ $200,000. Aux autres 235 endroits, où il y a deux gares, il ne serait pas possible, dans bien des cas, de procéder à une nouvelle disposition des voies nécessaire à la consolidation de tous les mouvements de trains vers une seule gare; mais il serait cependant possible de consolider dans une seule gare la vente des billets et de facturage, et de réduire l'usage de l'autre gare au strict nécessaire pour l'accommodation du trafic. De cette façon on pourrait économiser immédiatement environ $450,000, ce qui, réuni à la somme de $200,000, représenterait une économie annuelle de $650,000. Pour les têtes de lignes plus importantes, une réorganisation comporterait de nouveaux frais considérables d'établissement et, par conséquent, ne se ferait pas avant quelque temps.

L'esprit de concurrence a fait naître les services de luxe, surtout sur les convois de voyageurs. Nous les avons vus sous la forme d'installations coûteuses, l'abandon presque complet des lits supérieurs dans les wagons-lits et l'établissement d'un service de salle à manger de toute première classe. En 1930, ce dernier service a coûté au chemin de fer $4,700,000 contre une recette de $3,000,000. Les deux chemins de fer ont été poussés, par la concurrence, à fournir ces services de tout premier ordre. Sans la concurrence, on pourrait choisir entre deux choses. Ou des tarifs en rapport avec les services rendus seraient établis, ou les services pourraient être réduits dans la mesure des revenus obtenus. Dans l'un ou l'autre cas, il y aurait lieu de compter sur une économie d'environ $2,000,000 par année.

Une surveillance plus rigoureuse dans le domaine des réclamations pour perte ou avarie et l'élimination du facteur de concurrence dans les règlements des réclamations devraient assurer la réalisation de fortes économies. En 1930, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont payé en réclamations pour perte ou avarie la somme de $1,600,000. Beaucoup de ces marchandises ou articles ont été avariés au cours d'accidents; un certain nombre par suite d'une manutention brusque ou par suite de retard dans la livraison, et l'on ne prévoit pas que la consolidation puisse sensiblement atténuer l'importance de ces facteurs; mais d'un autre côté, la nécessité au point de vue du trafic d'en arriver à un règlement raisonnable est toujours présente à l'esprit, et en l'absence de toute pression de ce genre on estime pouvoir réaliser de ce chef une économie de $100,000.

V. ACHATS ET MATÉRIEL

Le coût du service des achats et le coût de l'entreposage du matériel n'est pas révélé dans le système régulier de la comptabilité ferroviaire. Ces frais sont partagés entre les divers comptes de matériel sous forme de surcharge. La consolidation conduirait à des économies importantes tant sous le rapport du coût du service des achats que de celui de l'entreposage du matériel. Comme cette économie entraînerait une réduction de personnel il en a été question au chapitre "Traitement et dépenses des hauts fonctionnaires en général et des commis et aides".

D'autres économies résulteraient de la normalisation du matériel et de la réduction des stocks. Le compte du matériel et fournitures pour les deux chemins de fer est d'environ $67,000,000 et, après une période de rajustement, il ne semble pas y avoir de raison pour que ce compte ne soit pas réduit de $15,000,000. Le coût d'entreposage de tout ce matériel, compte tenu des intérêts à payer, des frais d'entreposage et de la dépréciation, représente environ 9 p. 100. D'après ce dernier chiffre il y a lieu de compter sur une économie de $1,500,000. Le document 18 fait voir la situation comparative relativement au matériel et aux fournitures des divers grands réseaux ferroviaires et, nonobstant les circonstances climatiques et géographiques singulières qui se rapportent à nos chemins de fer canadiens, on considère comme réalisable la réduction mentionnée ci-dessus.

Le fait de posséder effectivement un monopole du transport par chemin de fer éliminerait à peu près la pression exercée auprès des chemins de fer pour les pousser à prendre en considération les caractéristiques du trafic en donnant des commandes. Voilà un aspect très difficile à estimer et nul ne songe que le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien ait eu à souffrir de désavantage marqué dans les achats qu'ils ont eu à faire en raison de leur affiliation au point de vue du trafic. Une politique d'achats absolument libre pourrait cependant assurer la réalisation de quelques économies, surtout si l'on songe que les achats centralisés pourraient s'opérer en quantités beaucoup plus favorables que les chemins de fer ne peuvent le faire individuellement. Les achats de matériel par les deux chemins de fer représentaient en 1930 environ $140,000,000 et on estime que de ce chef une économie de ½ p. 100 serait possible, soit $700,000 par année.

Depuis un an et plus, le National-Canadien a joui entièrement des bienfaits d'un système de formules imprimées et de papeterie et a réalisé par ce moyen d'importantes économies, conjointement avec une politique d'achats de papier en gros et de contrats séparés pour couper le papier ainsi que pour l'impression et la reliure. En 1930, la dépense pour les impressions et la papeterie des deux chemins de fer était de $2,300,000. En se guidant d'après les résultats obtenus par la normalisation et les prévisions des achats du National-Canadien, on aurait lieu d'espérer que la consolidation assurerait une économie de $300,000 par année.

VI. COMPTABILITÉ ET STATISTIQUE

Les méthodes régulières de comptabilité ne font pas voir séparément le coût de la tenue des comptes et des statistiques et l'effet de la réduction dans le personnel de surveillance après la consolidation est exposé sous le chapitre "Commis et aides". Cependant, il devrait en outre être possible de faire des économies importantes en éliminant la comptabilité entre les deux chemins de fer pour ce qui regarde, par exemple, l'échange de matériel roulant, la recette comptable ainsi que la comptabilité relativement aux facilités et têtes de lignes exploitées en commun. De plus, si l'on profitait de l'occasion pour simplifier la structure financière du National-Canadien et centraliser l'organisation comptable, d'autres économies importantes seraient possibles. Le tout représente environ $500,000.

VII. HÔTELS

Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien possèdent vingt hôtels et douze stations estivales. De plus, ces chemins de fer sont financièrement intéressés dans un certain nombre d'autres hôtels et endroits de villégiature. Dans le premier cas, les hôtels et les stations sont exploités comme des services du chemin de fer, dans le second, ils sont exploités séparément. Les capitaux engagés dans les hôtels et stations qui sont la propriété des chemins de fer représentent environ $95,000,000 et ceux engagés dans les propriétés affiliées, environ $8,000,000. On ne saurait dire que ces entreprises aventureuses aient été profitables en elles-mêmes malgré leur apparente nécessité du point de vue d'une politique plus étendue. Pour remédier à cette situation sous un régime de consolidation, il est possible que la meilleure chose à faire serait de vendre les hôtels à un syndicat privé et au meilleur prix possible. Sous un régime de consolidation les chemins de fer ne seraient plus portés à poursuivre l'exploitation de ces hôtelleries. Il est vrai qu'à un point de vue plus large une chaîne d'hôtels de première classe est bien désirable, mais cette chaîne existe maintenant et il s'agit simplement de savoir si une compagnie consolidée pourrait

continuer l'exploitation de ces hôtelleries de façon à en obtenir un rendement net encourageant ou si, d'un autre côté, il ne serait pas plus sage d'en disposer comme on le propose ci-dessus, dégageant ainsi des capitaux qui pourraient être appliqués à un usage plus rémunérateur. Dans les présentes conditions les hôtelleries sont exploitées sur un haut pied d'efficacité et on ne peut dire qu'elles soient profitables en elles-mêmes. Il est douteux que sous le contrôle des chemins de fer elles puissent jamais assurer un rendement net appréciable parce que la question du service sera toujours la question prédominante et non celle du coût. L'exploitation d'une chaîne d'hôtelleries constitue un genre tout spécial d'affaires dont le caractère est tout à fait étranger à la gestion d'un chemin de fer et, par conséquent, il est tout naturel de s'attendre à ce qu'une exploitation spécialisée améliore la situation quant au rendement net. En opérant une vente à un syndicat il serait nécessaire d'établir une assiette financière raisonnable. Il faudrait nécessairement rogner quelque peu le montant des capitaux engagés afin de permettre une exploitation profitable. La part des intérêts des chemins de fer serait à un degré marqué constituée par des actions ordinaires. On pourrait proposer comme essai l'assiette financière suivante:

Valeurs	Total	Part des chemins de fer
Obligations, 1ère hypothèque	$45,000,000	$45,000,000
Obligations, 2e hypothèque	25,000,000	12,500,000
Actions privilégiées	15,000,000	5,000,000
Actions ordinaires—500,000 actions	Sans valeur nominale	200,000

La liquidation des obligations ne devrait pas soulever de difficultés sérieuses après la crise économique actuelle et elle devrait rapporter au moins $50,000,000 en espèces. Cette somme pourrait être grossie par la vente plus tard d'actions privilégiées et d'actions ordinaires. Les capitaux engagés présentement dans les hôtelleries ne rapportent pas au mieux plus de 1 p. 100; d'un autre côté, placés dans des améliorations rémunératrices du réseau ferroviaire, ils rapporteraient au moins 9 p. 100. La différence représente une économie nette de $4,500,000 par année.

On pourrait ausi profiter de l'occasion pour liquider graduellement les titres possédés dans les hôtelleries exploitées séparément, mais de ce chef on ne saurait garantir l'économie à effectuer.

VIII. COMPAGNIE DE MESSAGERIES

Les deux compagnies de chemin de fer exploitent un service de messageries sur leurs lignes canadiennes. Dans le cas du National-Canadien, le trafic des messageries est traité comme un service du chemin de fer, et les recettes brutes sont comprises comme partie du réseau brut. Dans le cas du Pacifique-Canadien, la comptabilité se fait par une filiale qui paye le chemin de fer pour les privilèges des messageries et dont les recettes et les dépenses sont comprises sous diverses opérations du réseau. Dans l'un ou l'autre cas, l'effet des opérations de la compagnie de messageries se trouve en dernier lieu à se faire sentir dans la recette nette. Les économies résultant d'une consolidation comprendraient largement la réduction des frais de surveillance et des frais généraux, la consolidation des agences ou des bureaux extérieurs dans les grands centres, et des services de gare dans les centres moins importants. L'étendue de ces économies est exposée au document 19, et on estime que l'on épargnerait ainsi $500,000 par année.

IX. TÉLÉGRAPHES

L'exploitation du système télégraphique des deux réseaux est quelque peu semblable à celle des messageries et la consolidation aurait l'effet d'assurer des économies importantes. On estime qu'elles représenteraient $600,000 par année. Le document 20 en donne les détails.

X. AUTRES FILIALES

Les deux compagnies de chemins de fer ont d'autres intérêts divers comme l'exploitation d'entrepôts, de compagnies de camionnage aux têtes de lignes, de mines de charbon, de navires de cabotage, etc. Il y a ici une occasion d'économies importantes. Par exemple, les opérations de la *Rail and River Coal Company* pourraient être étendues de manière à répondre à la fois aux besoins du Pacifique-Canadien et du National-Canadien (document 21). Cela en soi donnerait lieu à une forte économie par le fait de la réduction des frais d'exploitation des unités minières ressortissant à $200,000 par année. De plus, la consolidation des navires des lacs et de cabotage des deux chemins de fer assurerait une économie considérable du côté des services de surveillance et mettrait probablement à la disposition des compagnies de chemins de fer de nouveaux capitaux par la vente de navires même à des prix de dépréciation. Ce ne serait pas trop d'espérer de ce chef une économie de $500,000 par année.

XI. VALEUR ÉCONOMIQUE DU MATÉRIEL DÉSAFFECTÉ

L'abandon de certaines lignes, la suppression de divers services de train, l'amélioration du rendement par convoi et la consolidation des ateliers de réparation libéreraient de grandes quantités de matériel ayant servi à la construction des voies et des ponts, et auraient pour résultat la création d'un surplus considérable de wagons à marchandises et à voyageurs, de locomotives et de machines d'ateliers. On ne prévoit pas que l'on puisse vendre ce surplus de matériel pour argent comptant, mais ce matériel aurait une valeur représentant chaque année une forte somme parce qu'en les utilisant on retarderait ainsi l'emploi de nouveaux fonds en frais d'établissement. Une estimation classifiée du matériel désaffecté qui paraît au document 22 représente une valeur totale de $48,000,000, moins les frais de récupération. Même en comptant les frais d'entreposage et la dépréciation jusqu'au jour où le matériel sera utilisé ce capital devrait représenter une valeur nette de $1,500,000 par année.

L'examen que nous venons de faire ne signifie pas qu'il n'y ait plus rien à faire du côté des économies mais indique plutôt ce qui peut être accompli. L'élaboration d'un programme de consolidation exigerait l'emploi des techniciens des deux chemins de fer pendant des années avant de pouvoir épuiser les occasions de réaliser des économies. Les conclusions tirées sont grandement le fruit de l'expérience obtenue au cours de la consolidation des propriétés du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et on peut ajouter, sous ce rapport, que le National-Canadien a voulu résoudre ce problème à cause des conditions de concurrence qu'il fallait surmonter; mais reste à savoir si en l'absence de ce mobile il serait posible de pratiquer les économies en question. L'exécution de ce programme s'impose à un public docile ou sans ressources ou à un personnel d'employés également dociles ou impuissants.

Pour la commodité voici une récapitulation des conclusions:

1. En prenant pour base le volume du trafic de 1931 les économies prévues par suite de la consolidation au présent niveau des prix et salaires s'établiraient à $50,000,000 par année.
2. Ces économies ne sauraient être effectuées immédiatement et les chiffres donnés représentent ce qui pourrait être accompli après une certaine période de rajustement, disons de 5 ans.
3. En prenant pour base un volume de trafic proportionné au mouvement général des affaires dépassant 30 p. 100 le trafic de 1931, la consolidation assurerait une économie de $55,000,000 par année.
4. Outre l'amélioration des résultats financiers exposés ci-dessus, découlant du rajustement des conditions de trafic et d'exploitation, on constaterait

une amélioration constructive imputable à la désaffectation du matériel et de l'outillage qui réduirait sensiblement la demande de fonds d'établissement pendant plusieurs années à venir. Le capital du matériel ainsi désaffecté, compte tenu des frais de récupération, représenterait une valeur de $48,000,000, et l'intérêt sur cette somme, à 3 p. 100, représente $1,500,000 par année.

DOCUMENT N° 1

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA ET PACIFIQUE-CANADIEN

Récapitulation des économies

NOTE: *Re* distribution des économies d'après la classification régulière des comptes exposés à la page 3 du document N° 1.

—	1931	Conditions normales
	$	$
I. *Frais généraux d'administration:*		
Honoraires et frais des directeurs	50,000	50,000
Appointements et dépenses des dirigeants généraux	350,000	350,000
Commis et préposés	500,000	500,000
Loyers de bureaux	20,000	20,000
Fournitures de bureau	100,000	100,000
Total des frais généraux	1,020,000	1,020,000
II. *Rajustement des tarifs et du trafic:*		
Nouvel acheminement du trafic commun étranger pour augmenter le roulement sur le réseau	3,320,000	4,000,000
Rajustement des divisions communes	2,500,000	3,000,000
Annulation des accords avec les cies de consolidation de chargements de wagons	100,000	120,000
Revision de la tarification commune du N.-C. et du P.-C	200,000 Dr.	230,000 Dr.
Perte due à l'abandon de lignes	300,000 Dr.	350,000 Dr.
Rajustement total, rajustement des tarifs et du trafic	5,420,000	6,540,000
III. *Sollicitation du trafic et annonce:*		
Surveillance	1,400,000	1,400,000
Agences	3,000,000	3,000,000
Annonce	2,000,000	2,000,000
Associations de trafic	100,000	100,000
Services industriels et colonisation	300,000	300,000
Total, sollicitation du trafic et annonce	6,800,000	6,800,000
IV. *Economies d'exploitation—Marchandises et voyageurs:*		
Surveillance régionale	200,000	200,000
Surveillance de district	350,000	350,000
Surveillance divisionnaire	600,000	600,000
Abandons de lignes	3,950,000	4,300,000
Nouvel achemine ment du trafic des voies principales	1,500,000	1,800,000
Augmentation des chargements de wagons	4,000,000	4,800,000
Chargements de convois plus forts	2,200,000	2,700,000
Têtes de lignes importantes (marchandises)	2,000,000	2,500,000
Consolidation des ateliers principaux	4,000,000	4,800,000
Service de voyageurs interurbains et transcontinental	4,500,000	5,400,000
Service de gares	650,000	800,000
Service de luxe	2,000,000	2,400,000
Réclamations pour perte et avarie	100,000	120,000
Total des économies d'exploitation—marchandises et voyageurs	26,050,000	30,770,000
V. *Achats et matériel:*		
Réduction des stocks	1,500,000	1,500,000
Politique d'achats	700,000	700,000
Papeterie et impressions	300,000	300,000
Total, achats et matériel	2,500,000	2,500,000

DOCUMENT N° 1—*Fin*

—	1931	Conditions normales
	$	$
VI. *Comptes et Statistique*	500,000	500,000
VII. *Hôtels*	4,500,000	4,500,000
VIII. *Messageries*	500,000	600,000
IX. *Télégraphes*	600,000	700,000
X. *Autres filiales*	700,000	800,000
Total	48,590,000	54,730,000
XI. *Valeur économique du matériel désaffecté*	1,500,000	1,500,000
GRAND TOTAL	50,090,000	56,230,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Sommaire des économies qu'on espère réaliser aux comptes généraux

—	Dépenses d'exploitation							Postes du compte revenu	Grand total
	Entretien de la voie et des const.	Entretien du matériel	Trafic	Transport	Divers	Généralités	Total		
	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Dépenses générales d'administration	.....	.....	.....	.....	.....	1,020,000	1,020,000	.....	1,020,000
Rajustements des tarifs et du trafic	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,420,000	5,420,000
Sollicitation du trafic et publicité	.....	.....	6,800,000	.....	.....	.....	6,800,000	.....	6,800,000
Economies d'exploitation—Marchandises et voyageurs	2,970,000	6,320,000	.....	16,460,000	.....	.....	25,750,000	300,000	26,050,000
Achats et matériel	166,000	201,000	150,000	423,000	7,000	53,000	1,000,000	1,500,000	2,500,000
Comptabilité et statistique	.....	.....	.....	.....	.....	500,000	500,000	.....	500,000
Hôtels	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,500,000	4,500,000
Messageries	.....	.....	.....	500,000	.....	.....	500,000	.....	500,000
Télégraphes	100,000	.....	.....	500,000	.....	.....	600,000	.....	600,000
Autres filiales	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	700,000	700,000
Total	3,236,000	6,521,000	6,950,000	17,883,000	7,000	1,573,000	36,170,000	12,420,000	48,590,000
Valeur économique du matériel désaffecté	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,500,000	1,500,000
Grand total	3,236,000	6,521,000	6,950,000	17,883,000	7,000	1,573,000	36,170,000	13,920,000	50,090,000

DOCUMENT N° 2

CHEMIN DE FER NATIONAL-CANADIEN

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Officiers généraux et personnel technique consultatif des réseaux

Position	N.-C.	P.-C.
Présidents	1	1
Vice-présidents	7	6*
Secrétaires	3	2
Adjoints généraux	7	3
Contentieux	4	2
Directeurs de l'exploitation	5	4
Directeurs du service des wagons-salons et des wagons lits	4	3
Comptables et trésoriers	8	5
Divers	12	6

Positions faisant double emploi—32.
* Y compris l'avocat conseil.

DOCUMENT N° 3

CHEMIN DE FER NATIONAL-CANADIEN

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Commis et aides

—	1926	1927	1928	1929	1930
	$	$	$	$	$
Chemin de fer National-Canadien	3,871,334	3,831,508	3,897,024	3,948,314	3,858,672
Chemin de fer Pacifique-Canadien	1,583,960	1,643,548	1,686,050	1,761,533	1,722,409
Total	5,455,294	5,475,056	5,583,074	5,709,847	5,581,081

DOCUMENT N° 4

Carte indiquant les entrées aux Etats-Unis des Chemins de fer Nationaux du Canada, du Pacifique-Canadien et de leurs raccordements. (Non reproduite).

DOCUMENT N° 5

CHEMIN DE FER NATIONAL-CANADIEN

Consolidation des chemins de fer Pacifique-Canadien et National-Canadien

Analyse du trafic entre les deux réseaux en provenance et à destination des Etats-Unis. (Le trafic par les autres chemins de fer est acheminé de nouveau en vue d'accroître le parcours sur les deux réseaux ci-dessus).

SOMMAIRE DE L'ESTIMATION DE L'ACCROISSEMENT EN RECETTES NETTES APRÈS DÉFALCATION DES DÉPENSES EFFECTIVES DES DEUX RÉSEAUX N.-C. ET P.-C.

Transport	Estimation du nombre de tonnes transportées	Estimation des recettes brutes	Coût direct		Acc. net après défalcation du coût direct		Pourcentage de participation du réseau		Acc. net pour les réseaux réunis		Accroissement des recettes nettes	Accroissement des recettes par 1,000 tonne-milles
			Trajet actuel	Trajet proposé	Trajet actuel	Trajet proposé	Trajet actuel	Trajet proposé	Trajet actuel	Trajet proposé		
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Des États de la Nouvelle-Angleterre au Canada et retour	172,000	628,800	319,700	307,500	309,100	321,300	50·6	56·3	156,400	180,900	24,500	— 2,236
En transit—De la Nouvelle-Angleterre et de l'Ouest central des États-Unis	135,775	339,400	.....	122,100	.....	217,300	.....	100·0	.....	217,300	217,300	22,403
De l'Ouest central des États-Unis et d'endroits en Ontario et Québec	2,538,500	4,417,600	.....	2,145,600	.....	2,272,000	.....	100·0	.....	2,272,000	2,272,000	390,900
Total	2,846,275	5,385,800	.....	2,575,200	.....	2,810,600	.....	.....	156,400	2,670,200	2,513,800	411,067

DOCUMENT N° 6

CHEMIN DE FER NATIONAL CANADIEN

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Total des recettes-voyageurs des lignes du G.T.W., en 1930	$	1,900,000
Autres recettes de trains de voyageurs en 1930		900,000
	$	2,800,000
Evaluation du montant résultant du trafic d'entier parcours		1,800,000
Une enquête faite il y a quatre ans a fait voir que le chiffre des affaires du Pacifique-Canadien s'élevait à près de 55 p. 100 des affaires internationales du National-Canadien.		
Les recettes brutes de ce dernier s'élèveraient donc à		990,000
Les recettes globales des trains de voyageurs du chemin de fer V.C., transportant aussi le lait s'élevèrent en 1930 à		1,200,000
L'on estime que 60 p. 100 de ces recettes proviennent du transport d'entier parcours et que le trafic du P.-C. est presque aussi considérable que celui du N.-C.		
Vu que celui-ci n'a qu'un faible avantage quant au parcours on estime que ses recettes brutes n'en seront accrues que de 15 p. 100		180,000
Augmentation totale des recettes brutes	$	1,170,000
Estimation du coefficient d'exploitation d'après la base de 30 p. 100 des dépenses:		
Frais d'exploitation		350,000
Augmentation nette	$	820,000

DOCUMENT N° 7

Carte sommaire montrant les principaux raccordements pour les trains de voyageurs des réseaux du National-Canadien et du Pacifique-Canadien avec les chemins de fer des Etats-Unis. (Non reproduite).

DOCUMENT N° 8

BUREAUX DU SERVICE-MARCHANDISES ET DU SERVICE-VOYAGEURS NON SITUÉS SUR LES LIGNES DU N.-C. ET DU P.-C.

En novembre 1930

—	N.-C.	P.-C.
Etats-Unis—		
Atlanta, Ge	—	V.
Birmingham, Ala	M.	—
Boston, Mass	M. et V.	M. et V.
Buffalo, N.-Y	M. et V.	M. et V.
Chicago, Ill	M. et V.	M.
Cincinnati, O	M.	M. et V.
Cleveland, O	M. et V.	M. et V.
Dallas, Tex	—	M. et V.
Detroit, Mich	M. et V.	M. et V.
Duluth, Minn	M. et V.	—
Flint, Mich	V.	—
Grand-Rapids, Mich	M. et V.	M.
Indianapolis, Ind	—	M. et V.
Kansas City, Ind	M. et V.	M. et V.
Los-Angeles, Cal	M. et V.	M. et V.
Memphis, Tenn	M.	M. et V.
Milwaukee, Wis	M.	M. et V.
Minneapolis, Minn	M.	M. et V.
New-York, N.-Y	M. et V.	M. et V.
Newhaven, Conn	M.	—
Omaha, Neb	M.	M. et V.
Philadelphie, Penn	M. et V.	M. et V.
Pittsburgh, Penn	M. et V.	M. et V.
Portland, Me	M. et V.	M.
Portland, Oré	M. et V.	M. et V.
St-Louis, Mo	M. et V.	M. et V.
St-Paul, Minn	M. et V.	—
Saginaw, Mich	M.	—
San-Francisco, Cal	M. et V.	M. et V.
Seattle, Wash	M. et V.	M. et V.
Tacoma, Wash	—	M. et V.
Toledo, O	M.	—
Tulsa, Okla	M.	—
Washington, D.C	V.	V.
Juneau, Alaska	—	M.
Ketchikan, Alaska	—	M.
Skagway, Alaska	—	M.
Autres endroits, aux États-Unis	—	2 agents à com.
Europe—		
Anvers, Belgique	—	M. et V.
Belfast, Irlande	—	M. et V.
Berlin, Allemagne	—	M. et V.
Birmingham, Angleterre	M. et V.	M. et V.
Bristol, Angleterre	—	M. et V.
Cardiff, Galles	M. et V.	—
Cherbourg, France	—	M. et V.
Dundee, Écosse	—	M. et V.
Gênes, Italie	—	M. et V.
Glasgow, Écosse	M. et V.	M. et V.
Hambourg, Allemagne	—	M. et V.
Havre, France	—	M. et V.
Londres, Angleterre	M. et V.	M. et V.
Liverpool, Angleterre	M. et V.	M. et V.
Manchester, Angleterre	M. et V.	M. et V.
Marseille, France	—	M. et V.
Newcastle, Angleterre	—	M. et V.
Oslo, Norvège	—	M. et V.
Paris, France	V.	M. ét V.
Plymouth, Angleterre	—	M. et V.
Prague, Tchécoslovaquie	—	V.
Riga, Lettonie	—	M. et V.
Rome, Italie	—	M. et V.
Rotterdam, Hollande	—	M. et V.
Rowne, Pologne	—	V.
Southampton, Angleterre	M. et V.	M. et V.

BUREAUX DU SERVICE-MARCHANDISES ET DU SERVICE-VOYAGEURS NON SITUÉS SUR LES LIGNES DU N.-C. ET DU P.-C.

En novembre 1930

—	N.-C.	P.-C.
Europe—Fin		
Stavanger, Norvège	—	V.
Stockholm, Suède	—	M. et V.
Vienne, Autriche	—	M. et V.
Varsovie, Pologne	—	M. et V.
Zurich, Suisse	—	M. et V.
Autres endroits en Europe	21 agents à com.	30 agents à com.
Australasie—		
Auckland, Nouvelle-Zélande	V.	V.
Brisbane, Australie	M. et V.	—
Christchurch, Nouvelle-Zélande	M. et V.	—
Melbourne, Australie	M. et V.	V.
Sydney, Australie	M. et V.	M. et V.
Wellington, Nouvelle-Zélande	M. et V.	V.
Autres endroits en Australasie	—	13 agents à com.
Orient—		
Antung, Mandchourie	—	M. et V.
Hong-Kong	M. et V.	M. et V.
Kobe, Japon	—	V.
Manille, Philippines	—	V.
Soout, Corée	—	M. et V.
Shanghaï, Chine	M. et V.	M. et V.
Singapore, Établissement du Détroit	M. et V.	—
Tientsin, Chine	—	M. et V.
Tokio, Japon	—	V.
Yokohama, Japon	M. et V.	M. et V.
Autres endroits en Orient	—	40 agents à com.
Cuba et Hawaï	2 agents à com.	2 agents à com.
Antilles anglaises—		
Bridgetown, Barbade	M. et V.	—
Autres endroits dans les Antilles anglaises	15 agents à com.	2 agents à com.

SOMMAIRE

—	N.-C.				P.-C.			
	M. et V.	M.	V.	Agents à commission	M. et V.	M.	V.	Agents à commission
États-Unis	18	10	2	.....	21	6	2	2
Europe	7	.....	1	21	27	.....	3	30
Australasie	5	.....	1	.....	1	.....	3	13
Orient	4	.....	.....	.....	6	.....	3	40
Antilles anglaises, Cuba, Hawaï	1	.....	.....	17	.....	.....	.....	4
Total	35	10	4	38	55	6	11	89

M = Marchandises. V = Voyageurs.

DOCUMENT N° 9

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUREAUX PRINCIPAUX DES DIVISIONS, DISTRICTS ET RÉGIONS, INDIQUANT LES LIGNES ET LA LONGUEUR DES VOIES SOUS CHAQUE JURIDICTION

Y compris les lignes possédées, louées ou exploitées d'après les droits d'utilisation

District	Bureau principal le 27 septembre 1931	Division	Bureaux principaux le 27 septembre 1931	Longueur des voies le 27 septembre 1931			
				Division		District	
				Ch. de fer	Voie	Ch. de fer	Voie
			Région de l'Atlantique—Bureau principal, Moncton				
Région de l'Atlantique	Moncton	Halifax	Halifax	509·36	686·16		
		New-Glasgow	New-Glasgow	420·88	545·79		
		Ile	Charlottetown	286·05	336·02		
		Moncton	Moncton	389·76	603·66		
		Campbellton	Campbellton	703·82	868·65		
		Edmundston	Edmundston	803·68	928·47		
			Longueur de voies—Région de l'Atlantique			3,113·55	3,968·75
			Région centrale—Bureau principal, Toronto				
District de Québec	Québec	Lévis	Lévis	600·44	802·15		
		Saguenay	Québec	495·08	610·74		
		Cochrane	Cochrane	754·61	896·59		
		Montréal	Montréal	434·93	519·03		
			Longueur de voies—District de Québec			2,285·06	2,828·51
District de Montréal	Montréal	Têtes de ligne de Montréal	Montréal	42·61	293·76		
		St-Laurent	Montréal	688·61	1,114·01		
		Ottawa	Ottawa	595·79	722·87		
			Longueur de voies—District de Montréal			1,327·01	2,130·64
District de l'Ontario-nord	North-Bay	Allandale	Allandale	588·15	766·59		
		Capreol	North-Bay	449·50	552·76		
		Hornepayne	Hornepayne	587·70	673·32		
			Longueur de voies—District de l'Ontario-nord			1,625·35	1,992·67

DOCUMENT N° 9

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUREAUX PRINCIPAUX DES DIVISIONS, DISTRICTS ET RÉGIONS, INDIQUANT LES LIGNES ET LA LONGUEUR DES VOIES SOUS CHAQUE JURIDICTION

Y compris les lignes possédées, louées ou exploitées d'après les droits d'utilisation

District	Bureau principal le 27 septembre 1931	Division	Bureaux principaux le 27 septembre 1931	Longueur des voies le 27 septembre 1931			
				Division		District	
				Ch. de fer	Voie	Ch. de fer	Voie
District de l'Ontario-sud	Toronto	Belleville	Belleville	1,110·95	1,583·63		
		Têtes de ligne de Toronto	Toronto	38·58	343·39		
		Stratford	Stratford	749·71	919·30		
		London	London	448·62	946·78		
		St-Thomas	St-Thomas	248·34	527·37		
			Longueur des voies—District de l'Ontario-sud			2,596·20	4,320·47
			LONGUEUR DES VOIES—RÉGION CENTRALE			7,833·62	11,272·29
			Région de l'Ouest—Bureau principal, Winnipeg				
Manitoba	Winnipeg	Lakehead	Fort-William	18·73	224·26		
		Port-Arthur	Port-Arthur	996·13	1,291·79		
		D.W. É P.	Virginie	176·37	235·67		
		Têtes de ligne de Winnipeg	Winnipeg	42·92	243·53		
		Portage	Winnipeg	1,142·08	1,336·41		
		Brandon	Brandon	649·25	737·60		
		Dauphin	Dauphin	892·82	1,032·70		
			Longueur des voies du District Manitoba			3,918·30	5,101·96
Saskatchewan	Saskatoon	Prince-Albert	Prince-Albert	1,063·58	1,177·82		
		Melville	Melville	791·01	960·54		
		Régina	Régina	959·12	1,122·20		
		Saskatoon	Saskatoon	795·01	970·56		
			Longueur des voies—District de la Saskatchewan			3,608·72	4,231·12

Alberta	Edmonton	Calgary	Calgary	899·26	1,127·37		
		Edmonton	Edmonton	1,043·53	1,281·90		
		Edson	Edson	457·52	598·71		
			Longueur des voies—District d'Alberta			2,400·31	3,007·98
Colombie-Britannique	Vancouver	Smithers	Prince-Rupert	676·73	800·04		
		Kamloops	Vancouver	663·03	842·33		
		Ile Vancouver	Victoria	119·85	137·63		
			Longueur des voies—District de la Colombie-Britannique			1,459·61	1,780·00
			Longueur des voies—Région de l'Ouest			11,386·94	14,121·06
			Longueur des voies des ch. de fer Nationaux du Canada (sauf le V.C. et le G.T.W.)			22,334·11	29,362·10

REMARQUE:

Le surintendant général à North-Bay surveille la division de Capreol.
" " Winnipeg " la division des têtes de ligne de Winnipeg.
" " " " la division de Portage.
" " Saskatoon " la division de Saskatoon.
" " Edmonton " la division d'Edmonton.
" " Vancouver " la division de Kamloops.
" " " " la division de l'île de Vancouver par l'entremise d'un agent général.

DOCUMENT N° 9

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUREAUX PRINCIPAUX DES DIVISIONS, DISTRICTS ET RÉGIONS, INDIQUANT LES LIGNES ET LA LONGUEUR DES VOIES SOUS CHAQUE JURIDICTION

Y compris les lignes possédées, louées ou exploitées d'après les droits d'utilisation

District	Bureau principal le 27 septembre 1931	Division	Bureaux principaux le 27 septembre 1931	Longueur des voies le 27 septembre 1931			
				Division		District	
				Ch. de fer	Voie	Ch. de fer	Voie
Lignes du Grand Trunk Western	Détroit	Chicago	Battle Creek	349·88	1,030·38		
		Détroit	Durand	649·28	970·14		
		Têtes de ligne de Détroit	Détroit	22·16	201·82		
			Longueur des voies—Grand Trunk Western			1,021·32	2,202·34
Lignes du Central Vermont	St-Albans	Northern	St-Albans	258·62	381·08		
		Southern	New London	197·61	291·74		
			Longueur des voies—Lignes du Central Vermont			456·23	672·82
			Longueur des voies—Réseau (sauf le G.T.W. et C.V.R.)			22,334·11	29,362·10
			Longueur des voies—Réseau entier			23,811·66	32,237·26
Lignes non comprises dans le réseau							
Ch. de fer a vapeur— Thousand Islands Railway				4·51			
Ch. de fer électriques— Niagara, St-Catharines & Toronto Ry				57·73			
Montreal & Southern Counties Ry				53·66			
Oshawa Railway				11·86			
			La longueur totale des voies est omise			127·76	

CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

BUREAUX PRINCIPAUX DES DIVISIONS ET DES DISTRICTS INDIQUANT LA LONGUEUR DES MILLES DE VOIES SOUS CHAQUE JURIDICTION AU 27 SEPTEMBRE 1931

Y compris les lignes possédées, louées ou exploitées d'après les droits d'utilisation

District	Bureau principal	Division	Bureau principal	Milles de voies dans la division	Milles de voies dans le district
Lignes de l'Est—					
Nouveau-Brunswick	Saint-Jean	Brownville	Brownville Jct	412·80	
		Woodstock	Woodstock	460·20	
		Milles de voies—District du	Nouveau-Brunswick		873·00
District de Québec	Montréal	Farnham	Farnham	487·30	
		Têtes de ligne de Montréal	Montréal	44·00	
		des Laurentides	Montréal	529·40	
		Smith-Falls	Smith-Falls	654·50	
		Milles de voies—District de	Québec		1,715·20
District d'Ontario	Toronto	Trenton	Toronto	627·80	
		Bruce	Toronto	460·10	
		London	London	437·90	
		Milles de voies—District de	l'Ontario		1,525·80
District d'Algoma	North-Bay	Sudbury	Sudbury	737·40	
		Schreiber	Schreiber	511·00	
		Milles de voies—District d'	Algoma		1,248·40
Lignes de l'Ouest—					
District du Manitoba	Winnipeg	Têtes de ligne de Fort-William	Fort-William	133·50	
		Kenora	Kenora	471·50	
		Têtes de ligne de Winnipeg	Winnipeg	307·10	
		Portage	Winnipeg	1,080·00	
		Brandon	Brandon	922·30	
		Milles de voies—District du	Manitoba		2,914·40
Saskatchewan	Moose-Jaw	Regina	Regina	851·90	
		Moose-Jaw	Moose-Jaw	929·20	
		Saskatoon	Saskatoon	1,303·10	
		Milles de voies—District de	la Saskatchewan		3,084·20
District d'Alberta	Calgary	Medicine-Hat	Medicine-Hat	1,078·10	
		Calgary	Calgary	398·00	
		Edmonton	Edmonton	747·90	
		Lethbridge	Lethbridge	951·10	
		Milles de voies—District d'	Alberta		3,175·10
District de la Colombie-Britannique	Vancouver	Revelstoke	Revelstoke	499·70	
		Vancouver	Vancouver	268·90	
		Kootenay	Nelson	573·20	
		Kettle-Valley	Penticton	405·20	
		Milles de voies—District de	la Colombie Britannique		1,747·00
		Milles de voies—Longueur	des voies du ch. de fer Pacifique-Canadien		16,283·10

CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

BUREAUX PRINCIPAUX DES DIVISIONS ET DES DISTRICTS INDIQUANT LA LONGUEUR DES MILLES DE VOIES SOUS CHAQUE JURIDICTION AU 27 SEPTEMBRE 1931

Y compris les lignes possédées, louées ou exploitées d'après les droits d'utilisation

District	Bureau principal	Division	Bureau principal	Milles de voies dans la division	Milles de voies dans le district
Dominion Atlantic Ry	Kentville				304·00
Quebec Central Ry	Sherbrooke				362·00
Spokane International Ry	Spokane				164·00
Pacifique-Canadien					16,283·10
		Longueur en milles des voies du D.A.R., le Q.C.R. et le S.	réseau du P.-C. (y compris le I.R.)		17,113·10

LIGNES SOUS LA HAUTE MAIN DU P.-C. NON COMPRISES DANS LE RÉSEAU CI-HAUT

Ch. de fer a vapeur—					
Duluth, S. Shore & Atlantic Ry	Minneapolis				559·00
Mineral Range R.R	Minneapolis				57·00
Minn., St. Paul & S. Ste. M. Ry	Minneapolis				4,348·00
Ch. de fer électriques—					
L. Erie & Northern Ry					51·00
Grand River Ry					19·00
		Total—La longueur des voies en	milles est omise		5,034·00

LONGUEUR EN MILLES* DES VOIES DONT LA CONSOLIDATION EST PROJETÉE DES RÉSEAUX NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN, PAR RÉGIONS ET DISTRICTS PROJETÉS

Exploitant actuel	Longueur en milles des voies au 27 septembre 1931	(Longueur en milles des voies attribuées au district duquel l'exploitation est projetée			
		Moncton	Montréal	Toronto	North-Bay
RÉGION PROJETÉE DE L'EST—					
National-Canadien—					
Région de l'Atlantique	3,099	3,099	.....	.....	.....
Division de Lévis	597	229	368	.....	.....
Division du Saguenay	495	.....	495	.....	.....
Division de Cochrane	755	.....	.....	.....	755
Division de Montréal	435	.....	435	.....	.....
Têtes de ligne de Montréal	43	.....	43	.....	.....
Division du St-Laurent	689	.....	689	.....	.....
Division d'Ottawa	596	.....	417	.....	179
Division d'Allandale	588	.....	8	468	112
Division de Capreol	449	.....	.....	.....	449
Division de Hornepayne	588	.....	.....	.....	588
Division de Belleville	1,111	.....	468	643	.....
Têtes de ligne de Toronto	35	.....	.....	35	.....
Division de Stratford	750	.....	.....	750	.....
Division de London	449	.....	.....	449	.....
Division de St-Thomas	248	.....	.....	248	.....
Ch. de fer Central-Vermont	456	.....	456	.....	.....
Pacifique-Canadien—					
District du Nouveau-Brunswick	873	873	.....	.....	.....
Division de Farnham	487	.....	487	.....	.....
Têtes de ligne de Montréal	44	.....	44	.....	.....
Division des Laurentides	529	.....	529	.....	.....
Division de Smith-Falls	654	.....	654	.....	.....
Division de Trenton	623	.....	420	203	.....
Division de Bruce	424	.....	.....	424	.....
Division de London	438	.....	.....	438	.....
Division de Sudbury	737	.....	.....	.....	737
Division de Schreiber	511	.....	.....	.....	511
Ch. de fer Dominion-Atlantic	304	304	.....	.....	.....
Ch. de fer Québec-Central	362	.....	362	.....	.....
Total National-Canadien	11,383	3,328	3,379	2,593	2,083
Total Pacifique-Canadien	5,986	1,177	2,496	1,065	1,248
Total des voies fusionnées	17,369	4,505	5,875	3,658	3,331

Exploitant actuel	Longueur en milles des voies au 27 septembre 1931	Longueur en milles des voies attribuées au district duquel l'exploitation est projetée			
		Winnipeg	Moose-Jaw	Edmonton	Vancouver
RÉGION PROJETÉE DE L'OUEST—					
National-Canadien—					
Division de Lakehead	17	17	.....	.....	.....
Division de Port-Arthur	996	996	.....	.....	.....
Ch. de fer Duluth, Winnipeg et Pac.	176	176	.....	.....	.....
Têtes de ligne de Winnipeg	43	43	.....	.....	.....
Division du Portage	1,142	1,142	.....	.....	.....
Division de Brandon	649	558	91	.....	.....
Division de Dauphin	893	772	121	.....	.....
Division de Prince-Albert	1,064	.....	1,064	.....	.....
Division de Melville	791	222	569	.....	.....
Division de Régina	958	.....	958	.....	.....
Division de Saskatoon	795	.....	795	.....	.....
Division de Calgary	869	.....	.....	869	.....
Division d'Edmonton	1,044	.....	.....	1,044	.....
Division d'Edson	458	.....	.....	.....	458
District de la C.-B.	1,434	.....	.....	.....	1,434
Ch. de fer Northern Alberta exploité en commun	880	.....	.....	880	.....
Pacifique-Canadien—					
Têtes de ligne de la division de Fort-William	133	133	.....	.....	.....
Division de Kenora	472	472	.....	.....	.....
Têtes de ligne de Winnipeg	307	307	.....	.....	.....
Division du Portage	1,080	1,080	.....	.....	.....
Division de Brandon	922	558	364	.....	.....
Division de Régina	852	.....	852	.....	.....
Division de Moose-Jaw	929	.....	929	.....	.....
Division de Saskatoon	1,303	.....	932	371	.....
Division de Medicine-Hat	1,078	.....	.....	1,078	.....
Division de Calgary	398	.....	.....	263	135
Division d'Edmonton	748	.....	.....	748	.....
Division de Lethbridge	951	.....	.....	881	70
District de la C.-B.	1,747	.....	.....	.....	1,747
Ch. de fer Spokane International	164	.....	.....	.....	164
Total National-Canadien	11,329	3,926	3,598	1,913	1,892
Total Pacifique-Canadien	11,084	2,550	3,077	3,341	2,116
Voies exploitées en commun	880	.....	.....	880	.....
Total des voies fusionnées	23,293	6,476	6,675	6,134	4,008

* Sans compter les doubles emplois dus aux droits qu'a le N.-C. d'utiliser les voies du C.-P. ou *vice versa*.

Résumé

Région	Lignes du N.-C.	Lignes du P.-C.	Lignes exploitées en commun	Total
Lignes de l'Est	11,383	5,986	.....	17,369
Lignes de l'Ouest	11,329	11,084	880	23,293
Aux E.-U. (ch. de fer)	1,021	.....	.....	1,021
Réseau consolidé	23,733	17,070	880	41,683

DOCUMENT N° 10

CHEMINS DE FER DU CANADA

Consolidation des chemins de fer National-Canadien et Pacifique-Canadien

Lignes dédoublant les voies principales dont on projette l'abandon

Chemin de fer	De	À	Milles	Population affectée	Valeur nette du matériel récupéré
					$
P.-C.	Delson, P.Q.	St-Jean, P.Q.	15	2,000	149,298
P.-C.	Bélair	Lachevrotière	29	5,700	156,737
N.-C.	St-Jean	Farnham, P.Q.	11	700	36,980
N.-C.	Federal	Pembroke	89	5,200	655,506
N.-C.	North-Bay	Meadowside	15	1,000	84,400
N.-C. et P.-C.	Sudbury	Bala	141	4,500	793,976
P.-C.	Glen-Tay	Agincourt	182	14,200	1,134,422
P.-C.	Windsor	Woodstock	138	4,900	923,587
P.-C.	Woodstock	Ingersoll, Ont.	9	Aucune	46,135
N.-C.	Nipigon	Current	68	Aucune	386,000
N.-C.	Twin City Jct.	James	59	Aucune	369,000
N.-C.	Terminal Jct., Man.	Hoctor, Man.	64	1,510	406,797
N.-C.	West-Tower	Deer	21	Aucune	125,660
N.-C.	Brandon	Maryfield	75	2,450	352,190
P.-C.	Maryfield	Peebles	71	3,380	328,648
P.-C.	À travers Saskatoon	.....	12	Aucune	89,852
P.-C.	Saskatoon	Unity	120	1,590	606,517
			1,115	47,130	6,645,705

DOCUMENT N° 10

CHEMINS DE FER DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN

Lignes dédoublant les voies principales dont on projette l'abandon

Embranchements faisant double emploi

Chemin de fer	De	À	Milles	Population affectée	Valeur nette du matériel récupéré
					$
P.-C.	Grand-Falls, N.-B.	Edmundston, N.-B.	38	Aucune	176,743
N.-C.	Middleton, N.-E.	Granville, N.-E.	22	2,510	91,300
Q.C.	Scott Jct, P.Q.	Joffre, Qué.	19	2,900	83,533
Q.C.	St-Anselme, P.Q.	Karlaka Jct., Qué.	16	300	68,452
N.-C., P.-C.	Shawinigan	Grand'Mère	6	Aucune	21,046
N.-C.	Lachute		6	500	49,905
P.-C.	Payne	Eganville	23	600	95,570
N.-C.	Lyn Jct	Forfar	31	4,700	140,490
N.-C.	Arnprior	Renfrew	17	2,600	68,320
N.-C.-P.-C.	Port-McNicoll	Lindsay	75	6,600	359,074
P.-C.	Lindsay	Drancel	17	2,300	83,052
N.-C.	Napanee	Trenton Jct.	35	4,900	153,640
N.-C.	Peterboro	Millbrook Jct.	13	2,300	47,702
N.-C.	Ronnac	Brinlock	35	3,000	158,021
P.-C.	Listowel	Linwood	16	3,100	77,364
N.-C.	Beech Jct	Selkirk-est	24	Aucune	123,468
P.-C.	Winnipeg	Morris	40	930	187,832
P.-C.	McGregor	Miniota	108	4,020	393,629
P.-C.	Portage-la-Prairie	Gladstone	35	720	161,378
P.-C.	Binscarth	Inglis	24	2,010	112,951
P.-C.	McAuley	Virden	37	1,500	181,961
N.-C.	Holmfield	Deloraine	51	2,040	183,073
P.-C.	Colonsay	Amazon	36	900	173,494
N.-C.	Régina	Moose-Jaw	39	2,230	142,776
N.A.R.	Edmonton	Kerensky	45	2,000	210,155
N.A.R.	Corbondale	Morinville	5	400	47,297
P.-C.	Bruderheim	Edmonton	34	520	154,865
N.-C.	Tofield	Camrose	23	810	78,333
N.-C.	Warden	Alix	22	500	73,374
N.-C.	Burbank	Red-Deer	6	Aucune	22,892
N.-C.	Burbank	Rocky Mt. House	56	3,020	220,934
N.-C.	Barlow Jct.	Granger	47	1,100	224,067
N.-C.	Lake-End	Cowinchan Lake	30	1,200	108,841
N.-C.	Deerholm	Tyup	4	200	14,643
			1,035	60,400	4,489,893

Lignes à faible trafic

Chemin de fer	De	À	Milles	Population affectée	Valeur nette du matériel récupéré
					$
N.-C.	Jct. St-Léonard	Nicolet, P.Q.	15	4,400	51,042
P.-C.	De Beaujeu	Cornwall	29	4,800	125,532
N.-C.	Golden Lake	Pembroke	21	2,900	71,407
N.-C.	Collingwood	Beeton	42	7,800	172,522
N.-C.	Glencoe	Kingscourt Jct.	21	2,000	77,218
N.-C.	Twin City Jct.	Mackies	35	2,300	175,000
N.-C.	Brandon Jct.	Carberry Jct.	23	450	53,541
P.-C.	Forest	Wheatland	17	Aucune	76,105
P.-C.	Brandon	Varcoe	24	1,360	172,057
P.-C.	Gautier	Minnedosa	17	500	81,912
P.-C.	Plum-Coulée	Elm-Creek	40	1,600	191,860
			284	28,010	1,188,196
		Grand total	2,434	135,640	12,323,794

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN

Sommaire des recettes des stations (en 1927) situées sur les lignes du National-Canadien dont on projette l'abandon

—	Longueur en milles	Recettes des stations en 1927
		$
Voies principales faisant double emploi		
St-Jean—Farnham, P.Q.	11	2,261
Federal—Pembroke, Ont.	89	102,060
North-Bay—Meadowside, Ont.	15	4,440
Winnipeg (Terminal Junction)—Hoctor, Man.	64	39,215
Portage-la-Prairie (West Tower)—Deer, Man.	21	5,801
Nipigon—Current, Ont.	68	17,928
Twin-City—James, Ont.	59	29,546
Brandon—Maryfield, Man.	75	179,205
Sudbury Junction—Bala, Ont.	141	79,102
	543	459,558
Embranchements faisant double emploi		
Middleton—Granville, N.-E.	22	28,369
À travers Lachute, P.Q.	6	70,535
Lyn Junction—Fortar, Ont.	31	64,152
Arnprior—Rentrew, Ont.	17	9,684
Midland—Lindsay, Ont.	75	541,680
Napanee—Trenton Junction, Ont.	35	44,426
Peterboro—Millbrook Junction, Ont.	13	8,358
Beach Junction—East Selkirk, Man.	24	20,053
Holmfield—Deloraine, Man.	51	132,579
Regina (Warell)—Moose-Jaw Junction, Sask.	39	90,887
Tofield—Camrose, Alta.	23	88,737
Warden—Alix, Alta.	22	26,737
Burbank—Red-Deer, Alta.	6	73,656
Burbank—Rocky-Mountain-House, Alta.	56	87,200
Barlow—Grainger, Alta.	47	181,068
Lake-End—Cowichan Lake, C.-B.	30	265,957
Deerholme—Tyup, C.-B.	4	.....
	501	1,734,128
Lignes à faible trafic		
Jonction St-Léonard—Nicolet, P.Q.	15	9,793
Golden-Lake—Pembroke, Ont.	21	18,071
Collingwood—Beeton, Ont.	42	141,449
Glencoe—Kingscourt Junction, Ont.	21	32,144
Twin-City—Mackies, Ont.	35	59,583
Brandon Junction—Carberry Junction, Man.	23	33,320
	157	294,360
VOIES PRINCIPALES FAISANT DOUBLE EMPLOI	543	459,558
EMBRANCHEMENTS FAISANT DOUBLE EMPLOI	501	1,734,128
LIGNES À FAIBLE TRAFIC	157	294,360
Total	1,201	2,488,046

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN

Recettes des stations (en 1927) situées sur les lignes du National-Canadien dont on projette l'abandon

Stations situées sur les lignes dont on projette l'abandon	Provinces	Longueur des voies abandonnées	Recettes des stations	Total
			$	$
Middleton—Granville—	N.-É.	22 milles		
Elliott			2,844	
Clarence			810	
Bridgetown			22,439	
Belle-Isle			1,308	
Granville Centre			968	28,369
Jonction St-Léonard—Nicolet—	P.Q.	15 milles		
Ste-Monique			9,793	9,793
St-Jean—Farnham—	P.Q.	11 milles		
Ménardville			1,679	
Versailles			153	
Mt-Johnson			429	2,281
Lachute—	P.Q.	6 milles		
Lachute			70,585	70,585
Golden-Lake—Pembroke—	Ont.	21 milles		
Wioto			5,027	
Locksley			13,044	
National Jct				18,071
Lyn Jct.—Forfar—	Ont.	31 milles		
Forthton			1,097	
Athens			25,713	
Lyndhurst			18,724	
Delta			12,727	
Phillipsville			5,889	64,152
Federal—Pembroke—	Ont.	89 milles		
Bell's Corners			119	
Stratheorn			411	
Malwood			1,427	
Woodlawn			9,617	
Fitzroy			2,331	
Pontiac			785	
Norway-Bay			891	
Bristol			10,144	
Clarendon			396	
Portage-du-Fort			14,825	
Foresters-Falls			15,086	
Beechburg			42,463	
Finchley			3,565	102,060
Arnprior—Renfrew—	Ont.	17 milles		
Glasgow			8,502	
Goshen			1,182	
Horton Pit				9,684
North-Bay—Meadowside—	Ont.	15 milles		
Yellek			72	
Meadowside			4,368	4,440
Sudbury Jct.—Bala—	Ont.	141 milles		
Ardbeg			60,181	
Bolger			26	
Burton			63	
South-Magnetown			168	
North-Magnetown			125	
Drocourt			222	
Mowat			107	
Cranberry-Lake			57	
Cranberry			19	
Key-Harbor			412	
Pickerel-River			3,076	
Hartley-Bay				
Bayswater			122	
Porlock			383	
Burwash			14,034	
Waterfall			107	79,102

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN

Recettes des stations (en 1927) situées sur les lignes du National-Canadien dont on projette l'abandon

Stations situées sur les lignes dont on projette l'abandon	Provinces	Longueur des voies abandonnées	Recettes des stations	Total
			$	$
Midland—Lindsay—	Ont.	75 milles		
Cambrai			2,349	
Grasshill			2,797	
Thomas			744	
Lorneville Jct			5,648	
Beaverton-est			25,204	
Canebridge			207	
Brechin			9,709	
Upper-Grove			3,135	
Atherley			4,327	
Orillia			404,109	
Sheilds			753	
Uthoff			4,412	
Coldwater			12,062	
Waubaushene			12,722	
Victoria-Harbor			53,502	
Tiffin				
Midland				
McMillan				
Tay				
Martyrs-Shrine				541,680
Napanee—Trenton Jct.—	Ont.	35 milles		
Deseronton			41,234	
Mohawk			78	
Thurlow			3,108	
Belleville-sud				
Bayside			6	44,426
Peterboro—Millbrook Jct.—		13 milles		
Fraserville			8,358	8,358
Romac—Brinlock—	Ont.	35 milles		
Canton			151	
Osaca Town			1,494	
Starkeville			7,554	
Orono			14,971	
Tyrone			10,125	
Solina			788	
No. Oshawa			2,708	
Brinlock			6	44,426
Collingwood—Beaton—	Ont.	42 milles		
Nottawa				
Duntroon			7,132	
Glen Huron			6,408	
Creemore			41,750	
Avening			2,269	
Glencairn			5,570	
Lisle			8,948	
Tioga				
Everett			15,777	
Alliston			51,397	
Thompsonville				141,449
Kingscourt Jct.—Glencoe—	Ont.	21 milles		
Shields			753	
Alvinston			31,391	
Souterville				32,144
Nipigon—Current—	Ont.	68 milles		
Robford			284	
Everard				
Coughlin			1,616	
Hurkatt			3,012	
Dorion			5,367	
Ancliff			1,280	
Pearl			330	
Pass-Lake			5,421	
Amethyst			280	
Silver-Harbor			222	
Wild-Goose			116	17,928

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN

Recettes des stations (en 1927) situées sur les lignes du National-Canadien dont on projette l'abandon

Stations situées sur les lignes dont on projette l'abandon	Provinces	Longueur des voies abandonnées	Recettes des stations	Total
			$	$
Twin City—Mackies—	Ont.	35 milles		
Slade-River			17,300	
Stanley			9,225	
Hymers			5,448	
Leeper			2,585	
Nolalu			6,217	
Hillside			2,472	
Silver-Mountain			5,465	
Whitefish			2,236	
Wolfe			810	
Mackies			7,825	59,583
Twin City—James—	Ont.	59 milles		
Jelly			147	
Kakabeka-Falls			7,660	
Hume			104	
Hokomon			2,532	
Cormee			538	
Dog-River			366	
Ellis			899	
Fleet			5,592	
Griff			803	
Horne			73	
Raith			9,774	
Linko			1,038	29,646
Winnipeg (Terminal Jct.)—Hoctor—	Man.	64 milles		
Dugald			10,531	
Glass			784	
Anola			2,310	
Vivian			3,634	
Nourse			.....	
Hazel			1,252	
Contour			.....	
Lewis			1,713	
Elma			18,695	
Alcock			.....	
Hector			293	39,215
Beech Jct.—East Selkirk—	Man.	24 milles		
Beech Jct			.....	
West Transcona			41	
Parkmount			506	
Birds-Hill			.....	
Manlius			469	
Gonor			10,978	
Selkirk-est			8,059	20,053
Brandon Jct.—Carberry Jct.—	Man.	23 milles		
Brandon Jct			905	
Carberry			18,614	
Fairview			6,974	
Petrel			5,027	
Petrel Jct			.....	
Munroe			1,800	
Carberry Jct			.....	33,320
Portage-la-Prairie (West Tower)—Deer—	.....	21 milles		
Arong			1,026	
Bloom			3,171	
Caye			1,035	
Deer			569	5,801

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN

Recettes des stations (en 1927) situées sur les lignes du National-Canadien dont on projette l'abandon

Stations situées sur les lignes dont on projette l'abandon	Provinces	Longueur des voies abandonnées	Recettes des stations	Total
			$	$
Brandon—Mayfield—	Man.	75 milles		
Vilette			5,562	
Merle			1,903	
Terence			95,755	
Ralston			2,848	
Algar			657	
Maon			3,473	
Woodworth			28,049	
Cromer			32,108	
Butler			8,940	179,205
Holmfield—Deloraine—	Man.	51 milles		
Enterprise			12,127	
Lena			20,786	
Wakopa			11,085	
Adelpha			3,762	
Horton			12,041	
Wassewa			12,338	
Mountain Side			10,697	
Hazeldean			4,017	
Coatstone			8,036	
Leige			12,473	
Deloraine			25,267	132,579
Regina (Warrell)—Moose-Jaw Jct.—	Sask.	39 milles		
Sidmar			8,078	
Adams			12,197	
Pattee			11,988	
Keystown			27,265	
Stony Beach			.....	
Eastview			11,060	
Burdick			20,299	90,887
Tofield—Camrose—	Alta.	23 milles		
Bardo			12,246	
Kingman			26,416	
Dinant			50,075	88,737
Warden—Alix—	Alta.	22 milles		
Oberlin			20,244	
Nevis			4,286	
Troon			2,207	26,737
Red-Deer Jct.—Red-Deer: (Burbank)—	Alta.	6 milles		
Red-Deer			73,656	73,656
Burbank—Rocky Mountain House—	Alta.	56 milles		
Burbank			573	
Briggs			193	
Prevo			3,214	
Sylvan-Lake			16,863	
Elspeth			5,657	
Eckville			33,219	
Withrow			2,771	
Leslieville			21,652	
Codner			3,058	
Lodge			.....	
Otway			.....	87,200
Barlow Jct.—Grainger—	Alta.	47 milles		
Hubalta			6,958	
Conrich			19,431	
Delacour			14,084	
Kathyrn			27,564	
Irricana			23,483	
Beiseker			42,216	
Bircham			21,298	
Grainger			26,034	181,068

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN

Recettes des stations (en 1927) situées sur les lignes du National-Canadien dont on projette l'abandon

Stations situées sur les lignes dont on projette l'abandon	Provinces	Longueur des voies abandonnées	Recettes des stations	Total
			$	$
Lake-End—Cowichan-Lake—	C.-B.	30 milles		
Cowichan-Lake			3,223	
Chanlog			104,345	
Camscot			78,081	
Deerholme			48,972	
Kinsol				
Shawinigan Beach			51,336	
Lake-End				265,957
Deerholme—Tyup—	C.-B.	4 milles		
Tyup				

(Les cartes mentionnées au document n° 10 ne sont pas reproduites.)

DOCUMENT N° 11

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Estimation des économies d'entretien et d'exploitation que représenterait l'abandon de certaines lignes

—	ENTRETIEN DES VOIES ET CONSTRUCTIONS			SERVICE DES TRAINS				Total
	Fixes	Directes	Total	Voyageurs	Mixtes	Marchandises	Total	
	$	$	$	$	$	$	$	$
Lignes dans le Nouveau-Brunswick	34,560	.....	34,560	.....	.....	.....	.....	34,560
" Québec	130,200	1,524	131,724	57,190	22,342	36,553	116,085	247,809
" l'Ontario	1,141,500	52,860	1,194,360	224,120	474,319	25,419	723,858	1,918,218
" le Manitoba	576,400	22,522	598,922	81,621	205,115	.....	286,736	885,658
" la Saskatchewan	296,400	12,956	309,356	142,497	24,000	.....	166,497	475,853
" l'Alberta	232,700	8,754	241,454	10,855	96,318	.....	107,173	348,627
" Colombie-Britanique	23,800	1,268	25,068	16,714	.....	.....	16,714	41,782
Total	2,435,560	99,884	2,535,444	532,997	822,094	61,972	1,417,063	3,952,507

DOCUMENT N° 12

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Résumé des économies qui résulteraient d'un nouvel acheminement des trains sur la voie principale

—	Coût par ligne la plus coûteuse	Coût par la ligne meilleur marché	Economie dû au nouvel acheminement
	$	$	$
Utilisation de la voie du N.-C., entre Kamloops-Vancouver comme ligne de marchandises	2,046,964	1,632,794	414,170
Trains venant de l'Alberta-nord et de la Saskatchewan en provenance et à destination de Vancouver	1,565,979	1,024,457	541,522
Acheminement vers les voies principales par les voies les plus courtes des trains des embranchements	.....	.....	178,750
Acheminement des trains du N.-C., de Toronto à Sudbury par le P.-C	818,704	757,526	61,178
Transbordement du fret de la *Northern Navigation Company* aux navires du P.-C	.....	.....	200,000
Transfert du trafic de la compagnie du Pacifique-Canadien à la *Canada Atlantic Transit Co*	.....	.....	100,000
Total	.....	.....	1,495,620

DOCUMENT N° 14

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Estimation des économies dans les frais réels qui résulteraient d'une augmentation de 5 p.c. de la charge moyenne par wagon.

—	N.-C. 1930	P.-C. 1930	Total N.-C— P.-C.
	$	$	$
1,000 tonne-milles payante	16,874,333	12,050,992	28,925,325
1,000 tonne-milles chargé	758,544	531,252	1,289,796
Tonnage moyen par wagon	22·25	22·68	22·43
Diminution des wagons-milles due à l'augmentation de 5 p. 100 de la charge moyenne (000 omis)	.....	.....	61,395
Diminution des tonne-milles de tare (000 omis)	.....	.....	1,227,900
Diminution en tonne-milles (vide) (000 omis)	.....	.....	613,950
Diminution en tonne-milles brute	.....	.....	1,841,850
Estimation des frais directs	.....	.....	$4,144,163

DOCUMENT N° 15

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Evaluation de l'économie qui résulterait de l'accroissement du chargement des trains

Trains-milles de marchandises des chemins de fer Nationaux en 1930	32,076,885
Trains-milles de marchandises du Pacifique-Canadien, en 1930	23,379,420
Total—N.-C. et P.-C	55,456,305
Estimation des train-milles avec une augmentation de 5 p. 100 du chargement	52,815,305
Réduction en train-milles	2,641,000
Epargne due à la réduction des train-milles en 1930	$2,380,000
Economie d'après le volume du trafic de 1931	$2,200,000

DOCUMENT N° 16

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Consolidation des ateliers

—	N.-C.	P.-C.	Total
Nombre total des employés	12,296	10,551	22,847
Nombre moyen des heures de travail par homme par année	1,500	1,500	1,500
Salaire horaire moyen	$ 0 70	$ 0 70	$ 0 70
Total des heures de travail du personnel par année	18,444,000	15,826,500	34,270,500
En supposant une augmentation de 20 p. 100 du rendement—			
Réduction des heures de travail des employés	3,074,000	2,637,750	5,711,750
Evaluation de l'économie annuelle	$ 2,151,800	$ 1,846,425	$ 3,998,225

DOCUMENT N° 17

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Réduction du nombre de trains de voyageurs

—	Entretien direct de la voie et des constructions	Service des trains	Total
		$	$
Service transcontinental	185,460	1,742,385	1,927,845
Service de trains interurbains:			
Montréal–Ottawa	22,540	248,225	270,765
Montréal–Québec	22,353	245,949	268,302
Montréal–Toronto	89,615	860,644	950,259
Toronto–Ottawa	27,354	298,543	325,897
Toronto–London	31,052	302,823	333,875
London–Windsor et Sarnia	34,063	332,743	366,805
Total pour les trains interurbains	226,977	2,288,927	2,515,904
Total	$ 412,437	$ 4,031,312	$ 4,443,749

DOCUMENT N° 18

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Coefficient du matériel et des fournitures en magasins quant au matériel et aux fournitures utilisés en 1930

N.-C. — P.-C. — CHEMINS DE FER DES ÉTATS-UNIS, CATÉGORIE I

—	Matériel en magasins au 31 décembre 1930	Matériel utilisé en 1930	Coefficient du matériel en magasins au matériel utilisé
	$	$	%
Tous les chemins de fer de la catégorie I à l'exclusion des compagnies d'aiguillage	430,789,212	1,076,297,298	40·0
Pennsylvania	33,117,417	155,805,728	21·3
Baltimore & Ohio	15,187,376	56,283,197	27·0
A. T. & S. F.	29,097,945	67,079,643	43·4
Southern Pacific—Lignes du Pacifique	25,856,848	52,369,515	49·4
Northern Pacific	9,459,995	22,658,872	41·7
Chicago & Nor. Western	11,091,876	35,939,112	30·9
Chicago, Burlington & Quincy	14,151,593	43,188,894	32·8
Union Pacific	6,962,371	43,264,122	39·2
National-Canadien	42,088,695	80,064,358	52·8
Pacifique-Canadien	25,445,272	64,031,747	(est.) 39·7
National-Canadien et Pacifique-Canadien réunis	67,533,967	144,096,104	47·6

RÉDUCTION POSSIBLE DES STOCKS DE MATÉRIEL

Par suite de la consolidation du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, la diminution dans les dépenses d'exploitation du chef du "Matériel et des fournitures" s'élèverait à près de $20,000,000 par année. Ces achats totaux tomberaient par conséquent à $124,000,000.

En supposant un coefficient pour le matériel en magasins relativement à celui employé pour le National-Canadien et le Pacifique-Canadien réunis, de 42 p. 100, ou 2 points au-dessus de la moyenne pour les chemins de fer de la première catégorie aux Etats-Unis, le matériel en magasins s'élèverait à $52,000,000, soit une réduction de $15,000,000.

DOCUMENT No 19

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Service des messageries

ÉCONOMIES POSSIBLES AVEC L'EXPLOITATION EN COMMUN

Les économies possibles avec l'exploitation en commun comprennent:

1. La diminution des frais d'inspection.
2. L'abaissement des dépenses aux endroits où se fait sentir la concurrence, — celles qui ressortissent aux agents et au personnel, au service d'enlèvement et de livraison, etc.

RÉDUCTION DES FRAIS D'INSPECTION

Voici les villes où sont situés l'administration des réseaux, leurs bureaux principaux de district et de division et le siège des services de messageries du N.-C. et du P.-C.

ORGANISATION DU N.-C.

Bureaux principaux du réseau — Montréal

District de l'Est	Surintendant général	Montréal
	Surintendant	Moncton
	"	Québec
	"	Montréal
	" (pour la ville)	Montréal
District du centre	Surintendant général	Toronto
	Surintendant	Belleville
	"	Toronto
	" (pour la ville)	Toronto
	"	London
	"	North-Bay
District de l'Ouest	Surintendant général	Winnipeg
	Surintendant	Winnipeg
	" (pour la ville)	Winnipeg
	"	Edmonton

ORGANISATION DU P.-C.

Bureaux principaux du réseau — Toronto

Lignes de l'Est	Surintendant général	Montréal
	Surintendant	Toronto
	"	Montréal
	Surintendant adjoint	Montréal
	" "	St-Jean
Lignes de l'Ouest	Surintendant général	Winnipeg
	" "	Winnipeg
	" "	Vancouver

Les économies dans les dépenses d'inspection comprendraient:

1. La suppression des bureaux principaux d'un réseau.
2. La suppression de deux bureaux de district (Montréal et Winnipeg).
3. La suppression de trois bureaux de division (Montréal, Toronto et Winnipeg).

Dans chaque cas il y aurait probablement certaines dépenses inévitables, telles que pour le paiement de réclamations et du traitement de certains employés aux écritures. Les chiffres du Pacifique-Canadien ne sont pas disponibles, mais en employant ceux du National-Canadien, ce qui précède signifierait une réduction des dépenses d'exploitation (basée sur les statistiques d'août 1931) comme suit:

Messageries—Fin

—	Août 1931	Réduction estimée
	$	$
Bureaux principaux du réseau—Bureaux du gérant général et du directeur du trafic	9,402	7,000
" " de district—Surintendant général à Montréal et service des réclamations	7,781	2,000
" " " Surintendant général à Winnipeg et service des réclamations	4,606	2,600
" " de division—Surintendant, Montréal	1,673	1,000
" " " " Toronto	2,063	1,300
" " " " Winnipeg	2,389	1,800
soit à peu près $190,000 par année.		15,700

RÉDUCTION DANS LA DÉPENSE AUX POINTS ASSUJETTIS À LA CONCURRENCE: Cette réduction à ces points pour les agents, le personnel, le service d'enlèvement et de livraison, etc., est estimée comme suit:

—	Agents, personnel, service de camionnage et de factage, août 1931	Pourcentage de réduction	Economie estimée
	$		$
District de l'Est—			
Halifax	6,100	10	610
St-Jean	4,300	10	430
Employés de trains	6,600	5	330
Québec	6,300	10	630
Ottawa	7,500	10	750
Montréal	51,300	5	2,500
Belleville	1,800	20	360
Brockville	1,300	20	260
Cobourg	600	40	240
Kingston	1,700	20	340
Lindsay	800	40	320
Oshawa	1,600	20	320
Peterboro	1,600	20	320
Port-Hope	800	40	320
Employés de trains	1,000	10	100
District central—			
Galt	780	40	210
Guelph	1,800	20	360
Hamilton	6,800	10	680
Kitchener	2,100	15	310
Toronto	64,400	5	3,220
West Toronto	2,600	15	390
North-Bay	1,800	20	360
Sudbury	1,000	20	200
Fort-William	500	40	200
Port-Arthur	460	40	180
Employés de trains	9,000	10	900
District de l'Ouest—			
Brandon	940	40	380
Portage-la-Prairie	460	40	180
Humboldt	300	40	120
Melfort	410	40	160
Moose-Jaw	600	40	240
Régina	3,300	15	500
Yorkton	400	40	160
Winnipeg	16,500	10	1,650
Biggar	480	40	190
N.-Battleford	900	40	360
Prince-Albert	1,200	20	240
Saskatoon	5,400	10	540
Calgary	3,600	15	540
Edmonton	6,600	10	660
Kamloops	560	40	220
Vancouver	2,800	15	420
Victoria	500	40	200
Employés de trains	10,400	10	1,040
Total basé sur août 1931			22,640

Estimation du total pour 12 mois ..... $ 270,000

En résumant ce qui précède, la réduction de la dépense d'après l'exploitation en commun serait

	Par année
Réduction des frais d'inspection	$ 190,000
" de la dépense aux points de concurrence	270,000
Total	$ 460,000

Cette réduction s'établit à 3·7 p. 100 des dépenses globales d'exploitation des compagnies de messageries réunies (à l'exclusion des "privilèges de messageries") tels que signalés au Bureau fédéral de la Statistique.

DOCUMENT N° 20

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES SERVICES TÉLÉGRAPHIQUES DU PACIFIQUE-CANADIEN ET DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Parmi les économies possibles avec l'exploitation en commun il y aurait:

(1) La réduction des dépenses d'inspection.
(2) L'économie dans l'exploitation et l'entretien.
  (*a*) Installation extérieure.
  (*b*) Bureaux principaux ou dirigeants.
  (*c*) Succursales.
(3) Publicité et sollicitation commerciale.

On présume que l'exploitation en commun ferait disparaître la plus grande partie des faux frais d'un réseau, c'est-à-dire qu'il en résulterait l'économie de presque l'équivalent des traitements d'un gérant général de bureau et de son personnel.

Voici comment se répartit le personnel des services télégraphiques: Personnel dirigeant, 9; personnel, 34; traitements, $128,000; réduction estimée, 75 p. 100 ou $100,000.

L'économie dans les frais de déplacement, loyers, matériel, etc., se totaliserait, disons, à $15,000 par année, soit un total de $115,000.

Par l'exploitation en commun on pourrait abolir le bureau d'un surintendant général, épargnant ainsi près de $30,000 par année en traitements, matériel et autres dépenses. Au lieu d'un total de 15 districts organisés, il pourrait y en avoir, disons, 9 ou 10, d'où économie dans les dépenses entraînées par les bureaux du surintendant, les traitements, le matériel, etc., de $90,000 par année.

Ainsi qu'on l'a vu plus haut les longueurs totales en milles, poteaux et fils sont comme suit:

	N.-C.	P.-C.	Total
Longueur, poteaux	24,828	16,919	41,747
Longueur, fils	169,163	176,236	345,399

Nul doute qu'un grand nombre de lignes télégraphiques font double emploi dans tout le pays entre les principales villes. D'après la base d'une réduction de 10 p. 100 dans la longueur des fils au coût moyen de, disons, $4 par mille-fil sur National-Canadien, la réduction du fait de l'exploitation en commun s'établirait à environ $140,000 par année. La proportion du service télégraphique commercial de cette économie serait d'environ $80,000.

Chaque compagnie a des bureaux télégraphiques principaux dans toutes les grandes villes du Canada. La consolidation physique serait très coûteuse, mais on pourrait espérer que l'exploitation en commun abaisserait les frais d'entretien des bureaux d'au moins 10 p. 100 des dépenses du National-Canadien, ce qui représenterait environ $15,000 par année.

Les frais qui ressortissent aux télégraphistes, commis et messagers, qui sont les principaux pour ces bureaux, varient dans une grande mesure selon le chiffre des affaires. On pourrait espérer que d'une meilleure utilisation de ce personnel résulterait une économie dans les traitements des télégraphistes d'environ $70,000 par année (environ 2½ p. 100), soit un total pour les bureaux télégraphiques principaux d'environ $85,000 par année.

Les dépenses des succursales du National-Canadien se totalisent à $885,000 par année (à l'exclusion des bureaux à commission). De ce montant un total de $600,000 par année provient d'endroits desservis également par le Pacifique-Canadien. L'exploitation en commun devrait entraîner une réduction de probablement le tiers de ce montant, soit $200,000 par année.

Les dépenses du National-Canadien pour la publicité et la sollicitation commerciale se totalisent à $50,000 par année. On pourrait espérer une diminution de 50 p. 100 ou de $25,000 par année. Les compagnies de téléphone font sentir fortement leur concurrence, sans cela il serait possible d'épargner une proportion bien plus forte des dépenses de publicité.

Suit le résumé de l'économie probable ci-dessus:

Dépenses d'inspection:	
Bureaux principaux	$115,000
Surintendants généraux	30,000
Surintendants	90,000
Exploitation et entretien:	
Installation extérieure	80,000
Bureaux principaux	85,000
Succursales	200,000
Publicité et sollicitation	25,000
Total	$625,000

Cette réduction de $625,000 équivaut à près de 7 p. 100 des dépenses totales d'exploitation des services télégraphiques commerciaux réunis du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, telles que signalées au Bureau fédéral de la statistique pour 1930.

DOCUMENT N° 21

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Prix de revient de l'extraction de la houille aux mines de la Rail and River Coal Company, Bellaire, Ohio.

—	Mines	Tonnes produites	Coût total	Prix de revient moyen par tonne
			$	$
Pendant 10 mois	N° 3	607,321	656,902	1·0816
	N° 4	384,708	452,493	1·1762
	N° 6	579,686	637,136	1·0991
Total	.....	1,571,715	1,746,530	1·1112
12 mois basés sur 10 mois	3 mines	1,886,058	2,095,836	1·1112
12 mois basés sur le meilleur mois à chaque mine en 1931	N° 3	875,736	898,236	1·0257 juillet
	N° 4	542,544	587,436	1·0827 octobre
	N° 6	930.804	968,748	1·0407 mai
Total	.....	2,349,084	2,454,420	1·0448
Maximum probable	3 mines	2,500,000	2,600,000	1·040

Production actuelle de 3 mines ..... 1,900,000 tonnes à $1.11
Production maximum probable ..... 2,500,000 tonnes à $1.04

En supposant que le Pacifique-Canadien paie la houille de l'Ohio le même prix que le National-Canadien, la consolidation ferait épargner $0.07 par tonne sur 2,500,000 tonnes, soit $175,000 par année.

DOCUMENT N° 22

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Valeur économique du matériel désaffecté

RÉSUMÉ

Matériel désaffecté des lignes abandonnées (voir document 10)	$12,300,000
Matériel désaffecté du fait de la fermeture d'usines	2,000,000
Matériel désaffecté par la réduction du nombre des trains de voyageurs	11,200,000
Matériel désaffecté par les plus forts chargements de wagons	18,500,000
Matériel désaffecté par les plus forts chargements de trains	3,355,000
Matériel désaffecté par le nouvel acheminement des trains vers la voie principale	1,375,000
	$48,730,000

Valeur économique du matériel désaffecté par la diminution du nombre des trains de voyageurs

Economie projetée dans le service des trains voyageurs	3,500,000	milles-train
Nombre moyen de milles par voyageur, par locomotive, par année	80,000	
Diminution du nombre des locomotives	45	
Valeur moyenne d'une locomotive de trains de voyageurs	$ 60,000	
Valeur des locomotives	$ 2,700,000	
Nombre moyen des wagons à voyageurs remorqués par les locomotives de ces trains	8	
Nombre de wagons à voyageurs non utilisés	340	
Valeur moyenne des wagons à voyageurs	$ 25,000	
Valeur des wagons à voyageurs	$ 8,500,000	
Valeur totale du matériel	$11,200,000	

Matériel désaffecté par les plus forts chargements de wagons

Nombre total des wagons à marchandises appartenant au National-Canadien	128,191	
Nombre total des wagons à marchandises appartenant au Pacifique-Canadien	87,882	
Total	216,073	
Nombre de wagons nécessaires si les chargements sont augmentés de 5 p. 100	205,783	
Wagons que cet accroissement de chargement libère	10,290	
Moyenne de la valeur par wagon	$ 1,800	
Valeur du matériel désaffecté	18,500,000	
Milles-train de marchandises en 1930—National-Canadien	32,076,885	
Milles-train de marchandises en 1930—Pacifique-Canadien	23,379,420	
Total, N.-C. et P.-C	55,456,305	
Estimation des train-milles avec un chargement plus fort de 5 p. 100	52,815,305	
Réduction des train-milles	2,641,000	
Moyenne des locomotive-milles par année—disons	43,000	
Réduction du nombre de locomitives employées	61	
Valeur moyenne des locomotives	$ 55,000	
Valeur des locomotives désaffectées	$ 3,355,000	

Matériel libéré par le nouvel acheminement des trains vers la voie principale

Locomotive-milles de trafic	Acheminement actuel	Acheminement projeté
Kamloops-Vancouver	1,047,540	548,814
Alberta-nord et Sask.-Vancouver	676,381	270,779
Toronto-Sudbury	343,604	267,388
	2,067,525	1,086,981

DOCUMENT N° 23

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Recette et dépense d'exploitation ferroviaire en 1930 du N.-C et du P.-C. réunis

INDEX

	Feuille
Recette—Dépense—Recette nette—Coefficient d'exploitation	1
Recette par comptes primaires	2
Dépense par comptes généraux	3
Dépense par comptes primaires—	
(*a*) Entretien de la voie et des constructions	4
(*b*) Entretien du matériel	5
(*c*) Trafic	6
(*d*) Transport	7–8
(*e*) Divers	9
(*f*) Généralités	9
(*g*) Transport pour placement—Crédit	9

—	Réseau entier du N.-C.	P.-C.	Total N.-C. et P.-C.
	$	$	$
Recette d'exploitation du chemin de fer	250,968,101	180,022,387	430,990,488
Dépense	228,802,428	138,523,657	367,326,085
Recette nette d'exploitation du chemin de fer	22,165,673	41,498,730	63,664,403
Coefficients d'exploitation	91·17%	76·95%	85·23%

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Recettes d'exploitation ferroviaire d'après les comptes primaires du N.-C. et du P.-C. réunis, 1930

Recettes d'exploitation ferroviaire	Réseau entier du N.-C.	P.-C.	Total N.-C. et P.-C.
	$	$	$
(1) *Transport par rail*—			
101 Marchandises	181,206,063	126,594,790	306,800,853
101a Contribution de l'Etat d'après la Loi des tarifs de transport des marchandises dans les provinces Maritimes	2,362,205	.....	2,362,205
102 Voyageurs	32,331,622	27,712,095	60,043,717
103 Surcharge	186,943	230,777	417,720
104 Wagons-lits	2,459,030	3,264,194	5,723,224
105 Wagons-salons et wagons à fauteuils	345,840	240,331	586,171
106 Wagons-poste	3,922,525	3,673,117	7,595,642
107 et 107a Messageries	13,357,727	5,465,184	18,822,911
108 Autres trains de voyageurs	85,442	28,302	113,744
109 Lait	703,117	396,989	1,100,106
110 Aiguillage	2,725,485	1,870,495	4,595,980
111 Service spécial—Trains	98,371	78,840	177,211
112 Autres trains de marchandises	6,755	36,701	43,454
113 Transbordements—marchandises	10,018	.....	10,018
114 —voyageurs	22,586	.....	22,586
115 —voitures et bétail	40,694	.....	40,698
116 —autres	2,028	.....	2,026
(2) *Transport par eau*—			
121 Marchandises	.....	1,332,084	1,332,084
122 Voyageurs	.....	389,623	389,623
123 Surcharge	.....	1,399	1,399
124 Autre service de voyageurs	.....	.....	.....
125 Poste	.....	20,036	20,036
126 Messageries	.....	14,378	14,378
127 Service spécial	.....	.....	.....
128 Autre	.....	30,026	30,026
(3) *Recettes accidentelles*—			
131 Wagons-restaurants et wagons-buffets	1,607,055	1,621,703	3,228,758
132 Hôtels et restaurants	.....	320,906	320,906
133 Privilèges de gares, trains et navires	170,941	46,088	217,029
134 Consigne	62,599	84,647	147,246
135 Entreposage—marchandises	215,952	189,259	405,211
136 Entreposage—bagages	37,541	34,269	71,810
137 Stationnement	484,874	216,509	701,383
138 et 138a Télégraphe et téléphone	5,887,594	.....	5,887,594
139 Elévateur à grain	309,576	728,041	1,037,617
140 Parc à bétail	.....	.....	.....
141 Energie	3,363	.....	3,363
142 Loyers d'édifices, etc	326,036	945,350	1,271,386
143 Divers	1,377,060	5,293,961	6,671,021
(4) *Aménagement commun*—			
151 Aménagement commun—Crédit	676,084	172,901	848,985
152 Aménagement commun—Débit	57,022	10,609	67,631
Total des recettes d'exploitation ferroviaire	250,968,101	180,022,387	430,990,488

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Dépenses d'exploitation ferroviaire d'après les comptes généraux du N.-C. et du P.-C. réunis, 1930

Recettes d'exploitation ferroviaire	Réseau entier du N.-C.	P.-C.	Total N.-C. et P.-C.
	$	$	$
Dépenses d'exploitation ferroviaire—			
Entretien de la voie et des constructions	47,962,358	25,043,282	73,005,640
Entretien du matériel	49,367,985	30,022,641	79,390,628
Trafic	8,684,121	10,149,656	18,833,777
Transport par rail	112,259,304	65,962,202	178,221,506
Transport par eau	.....	1,029,035	1,029,035
Opérations diverses	2,637,753	2,595,402	5,233,155
Généralités	9,323,712	3,721,439	13,045,151
Transport pour placement—Crédit	1,432,805	.....	1,432,805
Total des dépenses d'exploitation ferroviaire	228,802,428	138,523,657	367,326,085

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Recettes d'exploitation ferroviaire d'après les comptes primaires du N.-C. et du P.-C. réunis, 1930

	Recettes d'exploitation ferroviaire	Réseau entier du N.-C.	P.-C.	Total N.-C. et P.-C.
		$	$	$
	Entretien de la voie et des constructions—			
201	Surveillance	3,944,725	1,277,241	5,221,966
202	Entretien de l'emprise	5,514,142	3,532,673	9,046,815
204	Tubes pour lignes souterraines d'énergie	.....	.....	.....
206	Tunnels et passages inférieurs	48,841	38,340	87,181
208	Ponts, ponts à chevalets et ponceaux	2,343,226	1,317,008	3,660,234
210	Structures aériennes	.....	.....	.....
212	Traverses	6,933,126	2,374,676	9,307,802
214	Rails	3,457,606	509,370	3,966,976
216	Autres matériaux de voie	2,304,531	1,148,936	3,453,467
218	Ballast	585,590	584,726	1,170,316
220	Pose de voies et revêtement	12,242,256	7,656,319	19,898,575
221	Clôtures d'emprise	465,883	300,208	766,091
223	Clôtures pare-neige et pare-sable et protections contre la neige	135,482	61,116	196,598
225	Passages à niveau et écriteaux	633,724	267,656	901,380
227	Gares et bureaux	1,959,658	1,315,003	3,274,661
229	Edifices sur l'emprise	176,197	94,919	271,116
231	Postes d'alimentation d'eau	514,103	345,236	859,339
233	Postes à combustible	168,224	146,027	314,251
235	Ateliers et remises à locomotives	1,533,513	713,998	2,247,511
237	Elévateurs à grain	6,800	39,799	46,599
239	Entrepôts	.....	2,101	2,101
241	Quais et bassins	222,784	81,227	304,011
243	Quais à charbon et à minerai	3,781	17,362	21,145
245	Usines à gaz	42	.....	42
247 et 247a	Lignes télégraphiques et téléphoniques	1,405,036	980,313	2,385,349
249	Signaux et enclenchements	620,059	526,790	1,146,849
251	Usine d'énergie, barrages, etc	.....	.....	.....
253	Usines génératrices	3,948	.....	3,948
255	Sous-postes d'énergie	1,037	.....	1,037
257	Systèmes de transmission d'énergie	9,773	.....	9,773
259	Systèmes distributeurs d'énergie	36,190	.....	36,190
261	Poteaux et accessoires de ligne d'énergie	20,682	.....	20,682
263	Conduites souterraines	.....	.....	.....
265	Constructions diverses	3,372	37,191	40,563
267	Pavages	426	.....	426
269	Machines d'emprise	261,098	119,766	380,864
271	Petits outils et fournitures	600,227	248,534	848,761
272	Enlèvement de la neige, de la glace et du sable	1,720,734	952,271	2,673,005
273	Répartitions pour améliorations publiques	75,692	31,750	107,442
274	Accidents aux personnes	493,455	207,185	700,640
275	Assurances	90,712	.....	90,712
276	Papeterie et impressions	73,586	24,456	98,042
277	Autres dépenses	18,384	1,289	19,673
278	Entretien des voies communes, parcs, etc.—Débit	682,560	382,586	1,065,146
279	Entretien des voies communes, parcs, etc.—Crédit	1,458,837	292,790	1,751,627
	Dépréciation des lignes des États-Unis seulement	109,986	.....	109,986
	Total	47,962,358	25,043,282	73,005,640

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Recettes d'exploitation feroviaire d'après les comptes primaires du N.-C. et du C.-P. réunis, 1930

	Recettes d'exploitation ferroviaire	Réseau entier du N.-C.	P.-C.	Total N.-C. et P.-C.
		$	$	$
	Entretien de l'outillage—			
301	Surveillance	2,014,954	635,844	2,650,798
302	Machines d'atelier	1,548,619	1,306,631	2,855,250
304	Machines d'usines génératrices	107,258	.....	107,258
306	Appareils de sous-postes d'énergie	925	.....	925
308	Locomotives à vapeur—Réparations	16,802,088	9,767,458	26,569,546
310	" " Mises au rancart	346,019	.....	346,019
311	Autres locomotives—Réparations	63,275	.....	63,275
313	" " Mises au rancart	.....	.....	.....
314	Wagons à marchandises—Réparations	15,493,858	11,219,315	26,713,173
316	" " Mises au rancart	2,131,158	.....	2,131,158
317	Wagons à voyageurs—Réparations	6,367,474	5,753,391	12,120,865
319	" " Mises au rancart	97,941	.....	97,941
320	Outillage moteur de wagons—Réparations	228,217	18,323	246,540
322	" " Renouvellements	.....	.....	.....
323	Matériel flottant—Réparations	232,593	88,838	321,431
325	" " Mises au rancart	1,665	.....	1,665
326	Matériel de service—Réparations	1,462,845	977,770	2,440,615
328	" " Mises au rancart	79,728	.....	79,728
329	Matériel divers—Réparations	24,787	7,526	32,313
331	" " Mises au rancart	2,733	.....	2,733
332	Accidents aux personnes	385,801	160,937	546,738
333	Assurances	182,816	.....	182,816
334	Papeterie et impressions	53,742	27,763	81,505
335	Autres dépenses	21,087	3,761	24,848
336	Entretien du matériel utilisé en commun aux têtes de ligne—Débit	75,808	68,518	144,326
337	Entretien du matériel utilisé en commun aux têtes de ligne—Crédit	213,574	13,434	227,008
	Dépréciation, lignes aux États-Unis seulement	1,518,562	.....	1,518,562
329a	Messagerie	337,605	.....	337,605
	Total	49,367,985	30,022,641	79,390,626

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Recettes d'exploitation ferroviaire d'après les comptes primaires du N.-C. et du P.-C. réunis, 1930

	Recettes d'exploitation ferroviaire	Réseau entier du N.-C.	P.-C.	Total N.-C. et P.-C.
		$	$	$
Trafic—				
351	Surveillance	2,218,625	1,361,495	3,580,120
352	Agences extérieures	3,188,010	4,986,674	8,174,684
353	Publicité	1,875,004	2,934,672	4,809,676
353	Radio	.....	.....	.....
354	Associations de circulation	111,071	116,436	227,507
355	Bureaux industriels	149,586	.....	149,586
356	Colonisation, agriculture et ressources naturelles	545,110	81,437	626,547
357	Assurances	261	.....	261
358	Impressions et papeterie	423,422	408,130	831,552
359	Autres dépenses	173,032	260,813	433,845
	Total	8,684,121	10,149,656	18,833,777

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Recettes d'exploitation ferroviaire d'après les comptes primaires du N.-C. et du P.-C. réunis, 1930

	Recettes d'exploitation ferroviaire	Réseau entier du N.-C.	P.-C.	Total N.-C. et P.-C.
		$	$	$
	Transport par rail—			
371	Surveillance	4,109,520	2,354,570	6,464,090
372	Mouvement des trains	1,512,189	1,146,118	2,658,307
373	Personnel des stations	17,139,173	11,096,149	28,235,322
374	Bureaux de pesage, d'inspection et de stationnement	84,493	32,736	117,229
375	Quais à charbon et à minerai	91	.....	91
376	Fournitures et frais des gares et stations	1,414,482	885,796	2,300,278
377	Chefs et commis de gares	2,946,491	1,064,359	4,010,850
378	Conducteurs et serre-freins des gares	5,139,388	3,442,910	8,582,298
379	Préposés aux signaux et aiguilles des gares	701,789	258,918	960,707
380	Conducteurs de locomotives des gares	3,729,073	2,362,295	6,091,368
381	Wattmen des gares	35,310	.....	35,310
382	Combustible pour locomotives de manœuvre	3,994,487	2,149,898	6,144,385
383	Force motrice pour manœuvres en gares—Produite	9,233	.....	9,233
384	Force motrice pour manœuvres en gares—Achetée	59,402	.....	59,402
385	Eau pour locomotives de manœuvre	189,674	95,771	285,445
386	Lubrifiant pour locomotives de manœuvre	46,697	18,494	65,191
387	Autres fournitures pour locomotives de manœuvre	34,465	15,251	49,716
388	Frais des remises à locomotives—Gares	1,626,554	406,424	2,032,978
389	Fournitures et frais de gares	134,455	84,975	219,430
390	Exploitation des gares en commun—Débit	1,511,039	972,734	2,483,773
391	" " " Crédit	1,534,420	604,232	2,138,652
392	Mécaniciens de trains	10,481,369	8,020,652	18,502,021
393	Wattmen de trains	143,692	11,061	154,753
394	Combustible pour locomotives des trains	17,242,894	12,138,696	29,381,590
395	Force motrice pour trains—Produite	11,923	.....	11,923
396	" " Achetée	43,653	8,416	52,069
397	Eau pour locomotives de trains	1,046,346	717,462	1,763,808
398	Lubrifiants	312,097	179,825	491,922
399	Autres fournitures pour locomotives de trains	181,746	114,185	295,931
400	Frais des remises à locomotives de trains	3,967,630	2,718,794	6,686,424
401	Employés de trains	11,840,185	8,268,805	20,108,990
402	Fournitures et frais des trains	6,011,556	3,441,553	9,453,109
403	Exploitation des wagons-lits	1,291,801	1,982,979	3,274,780
404	Manœuvre des signaux et enclenchements	628,535	303,718	932,253
405	Protection des passages à niveau	677,917	140,950	818,867
406	Service des ponts-levis	119,262	31,560	150,822
407	Service des télégraphes et des téléphones	4,720,254	404,010	5,124,264
408	Service du matériel flottant	1,142,704	.....	1,142,704
409	Service de messagerie	6,239,097	.....	6,239,097
410	Impressions et papeterie	571,594	411,692	983,286
411	Autres dépenses	246,039	37,559	283,598
412	Exploitation des voies et propriétés en commun—Débit	258,774	217,866	476,640
413	Exploitation des voies et propriétés en commun—Crédit	544,713	174,914	719,627
414	Assurances	76,060	.....	76,060
415	Déblayage des accidents	315,027	89,309	404,336
416	Dommages à la propriété	105,239	27,895	133,134
417	" aux bestiaux et à l'emprise	60,338	39,842	100,180
418	Pertes et dommages—Marchandises	974,234	607,041	1,581,275
419	" " Bagages	6,652	4,611	11,263
420	Accidents aux personnes	1,203,817	435,471	1,639,288
	Total pour le transport par rail	112,259,304	65,962,202	178,221,506

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSOLIDATION DES CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-C, NADIEN

Recettes d'exploitation ferroviaire d'après les comptes primaires du N.-C. et du P.-C. réunis, 1930

	Recettes d'exploitation ferroviaire	Réseau entier du N.-C.	P.-C.	Total N.-C. et P.-C.
		$	$	$
Transport par eau—				
431	Exploitation des navires		901,237	901,237
432	Exploitation des têtes de ligne		69,578	69,578
433	Recettes accidentelles		58,220	58,220
	Total pour le transport par eau		1,029,035	1,029,035
	Total pour le transport par rail	112,259,304	65,962,202	178,221,506
	Total pour le transport—Par rail et par eau	112,259,304	66,991,237	179,250,541
Opérations diverses—				
441	Service de wagons-restaurants et de wagons-buffets	2,515,585	2,183,079	4,698,664
442	Hôtels et restaurants		294,039	294,039
443	Elévateurs à grain	63,344	118,284	181,628
444	Parcs à bestiaux			
445	Vente d'énergie produite	23,667		23,667
446	Autres opérations diverses	35,158		35,158
	Total	2,637,753	2,595,402	5,233,155
Dépenses générales—				
451	Appointements et frais du haut personnel	1,109,945	446,589	1,556,534
452	" " des commis et aides	4,031,378	1,722,409	5,753,787
453	Fournitures et frais du bureau principal	600,493	153,644	754,137
454	Contentieux	565,227	273,941	839,168
455	Assurances	856	340,556	341,412
456	Service de secours	27,500		27,500
457	Pensions	2,158,117		2,158,117
458	Impressions et papeterie	171,967	145,166	317,133
459	Frais d'évaluation	111,284		111,284
460	Autres dépenses	526,438	622,055	1,148,493
461	Propriétés en commun, générales—Débit	30,435	17,081	47,516
462	" " " Crédit	9,927		9,927
	Total	9,323,712	3,721,439	13,045,151
	Transport pour placement—Crédit	1,432,805		1,432,805
	Total des dépenses d'exploitation ferroviaire	228,802,428	138,523,657	365,326,085

1938

SÉNAT DU CANADA

TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

S'ENQUÉRIR DES MOYENS LES PLUS EFFICACES DE REMÉDIER À LA SITUATION EXTRÊMEMENT GRAVE DES CHEMINS DE FER AU PAYS ET D'ALLÉGER LES LOURDES CHARGES FINANCIÈRES QUI EN RÉSULTENT, ET EN FAIRE RAPPORT

N° 12

Présidents conjoints:
Le très honorable George P. Graham, C.P., et
l'honorable C.-P. Beaubien, C.R.

TÉMOINS:

Sir Edward Beatty, G.B.E., président du conseil d'administration et de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien.
M. T. C. Macnabb, surintendant général du Chemin de fer du Pacifique-Canadien pour le district du Nouveau-Brunswick.

PIÈCE PRODUITE

N° 51. État sur l'économie pouvant résulter de l'unification présenté par sir Edward Beatty à la Commission royale d'enquête sur les chemins de fer et les transports.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1939

ORDRE D'INSTITUTION

(Extrait des procès verbaux du Sénat, 30 mars 1938)

Résolu: Qu'un Comité du Sénat soit institué pour s'enquérir des moyens de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, et que lui soit conféré le pouvoir de requérir des personnes et des documents; et que ledit Comité se compose de vingt sénateurs.

Ordonné: Que ledit Comité spécial soit composé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hugessen, Horsey, Jones, Hardy, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

Le MARDI 24 mai 1938.

Le Comité spécial institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, se réunit à 10 h. 30 du matin.

COPRÉSIDENTS: Le très hon. George P. Graham et l'honorable C. P. Beaubien.

Le colonel O. M. Biggar, C.R., avocat du Comité.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Que proposez-vous pour ce matin, monsieur Biggar?

M. BIGGAR: Monsieur le président, sir Edward Beatty, président du conseil d'administration et de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, est présent ce matin. Nous pouvons l'entendre, s'il plaît au Comité.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Allons-nous entendre sir Edward Beatty?

L'hon. M. DANDURAND: Je désirerais tout d'abord faire une déclaration par le ministère des journaux. Le Comité a décidé l'autre jour que toutes les personnes désireuses de se faire entendre devraient avant tout faire tenir au président ou à M. Biggar un exposé écrit, succinct de ce qu'elles ont à dire. J'ai fait cette proposition, appuyée par mon très honorable ami, le sénateur Meighen. Mais j'ai omis d'ajouter que cet exposé ne devrait pas contenir plus de deux cents mots. Nous déciderons en temps voulu si les exposés que nous recevrons méritent étude. Un certain nombre de lettres me sont venues de personnes désireuses de se faire entendre. Un homme m'écrit, par exemple, qu'il désire se faire accompagner, pour appuyer ses déclarations, de quelques témoins présentement à New-York et originaires d'Europe. Nous désirons tout d'abord savoir ce que sont ces déclarations. Je le répète, l'énoncé de ces exposés d'opinions ne devrait pas dépasser deux cents mots.

SIR EDWARD BEATTY, président du conseil d'administration et de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, est appelé.

M. Biggar:

D. Sir Edward, vous avez, je crois, fait rédiger un mémoire qui expose la situation dans ses grandes lignes et vous désireriez faire de vive voix vos propres commentaires à ce sujet?—R. En effet.

D. Vous avez communiqué aux membres du Comité copie de ce mémoire?—R. Oui.

D. Je vous laisse la parole.—R. (Il lit):

Honorables membres du Comité:

Ce n'est pas mon intention de vous entretenir longuement des événements qui ont amené la situation dont on a confié l'étude à votre Comité. D'un autre côté permettez-moi, pour me faciliter l'abord de la question, de vous énumérer brièvement certains faits historiques.

HISTORIQUE:

Le Pacifique-Canadien n'est pas une entreprise d'un genre ordinaire. C'est une institution formée, dans un dessein national, conjointement par le gouvernement du Canada et certains capitalistes invités par le gouvernement à venir l'aider à remplir les termes d'un contrat dont dépendait l'existence du Dominion en tant que nation.

Les circonstances qui ont entouré la construction du Pacifique-Canadien vous sont familières sans doute. Pour réaliser l'union des colonies dispersées de l'Amérique britannique du Nord un contrat est intervenu entre leurs gouvernements et une partie de ce contrat comportait la construction de deux chemins de fer. L'un devait relier les provinces Maritimes au Canada central, utilisant à cette fin un tracé qui, pour être entièrement sur le sol canadien, devait de toute nécessité être peu économique. Il fut entendu que le chemin de fer serait construit aux frais de l'Etat et l'Intercolonial a ainsi été construit.

L'autre chemin de fer projeté devait relier le Canada central et au moyen de l'Intercolonial, les provinces Maritimes, à la province de la Colombie-Anglaise.

L'histoire de ce projet peut se résumer en quelques mots. Le gouvernement du Canada avait entrepris de l'exécuter aux frais de l'Etat mais malheureusement les difficultés de construction et les dépenses qui s'ensuivirent démontrèrent que la tâche pourrait grever trop lourdement les finances d'un pays jeune et être d'exécution si longue que le but n'en serait pas atteint. Ces difficultés devinrent si sérieuses que le gouvernement du temps dut abandonner cette forme de projet et inviter le capital privé à participer à l'entreprise.

Comme vous le savez le premier chemin de fer au Canada a été le Grand-Tronc, corporation financée en Angleterre qui, pour obtenir un tracé commode entre le centre-ouest des Etats-Unis et le littoral américain, avait jugé à propos de passer sur le sol canadien; de cette façon plutôt indirecte, la compagnie est devenue un facteur important dans l'industrie des transports des provinces actuelles d'Ontario et de Québec. On offrit à la compagnie de participer à la construction d'un réseau transcontinental; mais comme ses dirigeants ne croyaient pas que le projet fût économique si la voie était construite entièrement sur le sol canadien, le Grand-Tronc rejeta l'invitation et, bien plus, usa de sa vaste influence sur les marchés financiers d'Angleterre pour jeter du doute sur les chances de succès d'une compagnie qui construirait ses voies entièrement sur le sol du Dominion.

Le gouvernement du Dominion, considérant cette condition comme essentielle à la construction d'un réseau transcontinental national, abandonna ses pourparlers avec le Grand-Tronc et réussit à inciter un groupe d'hommes d'affaires canadiens à tenter cette aventure hardie: la construction d'un chemin de fer de Montréal jusqu'à l'embouchure du Fraser.

C'est donc un fait indéniable que le Pacifique-Canadien est le premier et le plus important de tous les travaux publics du Dominion du Canada. Ses rapports avec le gouvernement furent établis par un contrat formel, dont les modalités ont été modifiées de temps à autre, et la compagnie occupe, en droit et en fait, la situation d'une entreprise publique édifiée principalement pour assurer au pays des facilités suffisantes de transport. Le gouvernement du temps se rendait compte que le capital privé engagé à cette fin avait droit à un bénéfice légitime. La meilleure preuve c'est que le gouvernement a consenti à transférer au syndicat la partie terminée du chemin de fer ainsi qu'un montant d'argent et des terres de la Couronne, non pas comme don mais bien comme condition du contrat.

A l'époque de cette transaction, les commentaires portaient seulement sur la hardiesse avec laquelle le syndicat avait assumé ses obligations. Heureusement pour lui et pour le Dominion, l'entreprise rapporta un modeste bénéfice et le

syndicat, par l'intermédiaire de son successeur, le Pacifique-Canadien, a réussi à remplir les engagements onéreux qu'il avait pris, non seulement au pied de la lettre mais bien au delà.

Ce n'est pas mon intention, si votre honorable Comité le permet d'exposer plus longuement les causes qui ont amené le problème ferroviaire actuel et qui m'ont porté à y chercher une solution. Avec votre permission, je vais me restreindre à expliquer l'origine, la nature et les effets de la solution que j'ai à suggérer.

LE PLAN SHAUGHNESSY:

Comme vous le savez, lord Shaughnessy, dans un mémoire adressé au gouvernement le 16 avril 1921, a fait la première suggestion formelle, de la part du Pacifique-Canadien, concernant l'exploitation unifiée des deux réseaux. A cette époque le pays émergeait des premiers effets de la Grande Guerre et les perspectives économiques étaient très incertaines. Dans ses grandes lignes la suggestion comportait que les voies du Pacifique-Canadien deviendraient la propriété du gouvernement; que le gouvernement consentirait en retour à garantir à perpétuité un dividende annuel fixe aux actionnaires du Pacifique-Canadien. On avait aussi suggéré que pour éviter tout danger d'intervention politique, le Pacifique-Canadien pourrait se charger de l'exploitation des réseaux combinés.

LE COMITÉ DU SÉNAT, 1925:

En 1925 un comité de votre Chambre a été nommé pour considérer la question de nouveau, et le rapport qu'on adopta contenait les recommandations suivantes: La fusion des deux réseaux pour fins d'administration et d'exploitation, sous la direction de quinze administrateurs — dont cinq seraient nommés par le Pacifique-Canadien, cinq par le gouvernement et cinq choisis par les dix autres; la réorganisation du capital du National-Canadien; la garantie d'un certain dividende sur le stock du Pacifique-Canadien, et, advenant un excédent de revenu qu'un dividende égal à celui du Pacifique-Canadien soit versé au gouvernement sur le nouveau capital des chemins de fer de l'Etat. Après le paiement de ces dividendes, tout excédent serait divisé entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien proportionnellement à l'évaluation des deux réseaux. Ce rapport a reçu l'approbation de votre honorable Chambre.

Il arriva qu'en 1925 se produisit un retour temporaire de la prospérité dans l'univers; l'urgence du problème ferroviaire fut oublié. C'était le début de la période où le gouvernement autorisa de très grosses dépenses en rapport avec ses chemins de fer.

LA COMMISSION ROYALE, 1931-2:

En 1931 la dépression des affaires démontra clairement que le problème des chemins de fer existait encore; un jour que je discutais la question avec feu sir Henry Thornton, je lui suggérai de proposer une commission royale pour aviser aux moyens d'alléger les déficits des chemins de fer. Ce fut à la suite de cette conversation que fut nommée la commission royale pour enquêter sur les chemins de fer et les transports au Canada.

A cause des tendances mêmes de l'enquête, je ne m'attendais pas à ce que la commission royale ferait un rapport où l'idée d'unification était mise de côté sous prétexte que le temps n'était pas opportun. C'est un fait reconnu—il en est même fait mention au rapport—que l'opinion de la commission était divisée. Le pays venait seulement de ressentir les premières atteintes de la dépression et, en 1932, on entendait dire fréquemment que dans un an ou deux le Dominion connaîtrait une période d'expansion et de prospérité telle qu'il n'avait jamais connue. A la vérité ils n'étaient pas rares ceux qui espéraient vraiment que l'amélioration des affaires rendrait bientôt profitable l'exploitation du National-Canadien.

Dans les circonstances la commission royale recommanda un système prévoyant une collaboration plus ou moins forcée entre les compagnies de chemin de fer.

Je demande à votre honorable Comité de noter que l'assertion si souvent répétée que la commission royale a condamné l'unification n'est pas exacte. Quelques membres de la commission,—aux termes mêmes du rapport,—"auraient préféré un plan qui dégagerait entièrement le gouvernement du Canada de toute responsabilité, ou de tout intérêt direct, dans l'administration d'un réseau en concurrence." Ce rapport était franchement un compromis; on y est arrivé parce que, disait-on, la commission espérait qu'il apporterait prochainement un soulagement à la trésorerie fédérale. De plus, la commission disait " Nous nous sentons obligés, pour remplir un devoir public, de donner un grave avertissement aux citoyens du Canada. A moins que le pays ne soit prêt à adopter le plan que nous avons proposé, ou d'autres mesures également efficaces, pour assurer l'exploitation économique des deux réseaux, et ainsi non seulement alléger le fardeau qui pèse sur la trésorerie fédérale, mais améliorer la situation financière du chemin de fer privé, les seules alternatives seraient de comprimer les dépenses publiques ailleurs ou d'accroître le fardeau que supportent les industries du pays en imposant de nouvelles taxes. Si l'on n'adopte pas l'une ou l'autre de ces mesures,—et il y a des limites évidentes à leur mise à exécution,—la stabilité même des finances du pays et le crédit du Pacifique-Canadien seront compromis, avec de sérieux résultats pour les citoyens du Canada et pour ceux qui ont engagé leurs économies dans ce chemin de fer."

Au cours de son enquête, la commission royale entendit, entre autres témoignages, celui de feu sir Henry Thornton et le mien. En rendant ces témoignages, nous avons cherché tous deux à répondre à certaines demandes spécifiques de quelques membres de la commission, ainsi qu'à traiter la question d'une façon générale. Sir Joseph Flavelle, par exemple, exprima le désir d'obtenir des renseignements sur les économies qu'était susceptible de produire l'unification des chemins de fer.

Le président d'alors du National-Canadien fit ressortir plusieurs points. D'abord, que la dépression des affaires en 1931-1932 bien que n'étant qu'un aboutissement, ne faisait qu'aggraver une situation existante. Deuxièmement, que les chemins de fer canadiens, à son avis, "subventionnaient à même leurs revenus les expéditeurs de trains du Canada" et que, "en tant que le National-Canadien est concerné", le public "peut avoir un bas tarif de transport, une exploitation improfitable et des impôts plus lourds, ou un tarif de transport plus élevé, une exploitation profitable et des impôts plus légers." Il appuya particulièrement sur le fait que les tarifs canadiens de transport sont plus bas que ceux des Etats-Unis. Il fit remarquer que les deux réseaux concurrents doivent maintenir la même échelle de tarifs de marchandises. En troisième lieu, il déclara que la politique désirable pour les chemins de fer serait "d'en arriver à une entente pour se diviser le trafic d'une façon équitable." Il affirma "qu'en temps de prospérité ou de crise il n'y a jamais d'excuse pour le gaspillage", et il insista que le fait qu'un des avantages de la dépression serait qu'elle ferait comprendre aux chemins de fer la nécessité d'éviter une concurrence ruineuse. Quatrièmement, il proposa l'unification des bureaux de billets locaux, la mise en commun des services de voyageurs, la coordination des services de marchandises, l'élimination des voies parallèles, la consolidation des compagnies de télégraphe et des hôtelleries, l'usage conjoint des terminus et l'échange de droits de passage lorsqu'il serait économique de le faire. Finalement, le président exposa à la commission les difficultés que l'intervention politique imposait au National-Canadien.

Pour ma part, j'ai proposé à la commission royale un plan qu'au cours des études que nous fîmes plus tard, devint connu sous le nom d'unification.

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

UNIFICATION:

Il n'y a que quelques points généraux que je considère comme essentiels à un plan d'unification ferroviaire. L'un d'eux c'est que les deux compagnies gardent la propriété de leur entreprise actuelle. Ce n'est pas mon intention de suggérer que le Canadien-National soit transféré au Pacifique-Canadien ou que le Pacifique-Canadien soit transféré à l'Etat. Les titres des compagnies demeureraient entre les mains des détenteurs actuels. Il n'est aucunement question de la valeur des propriétés ni de la refonte du capital.

Un autre point c'est que je n'ai pas suggéré qu'on garantisse un rapport sur le stock ou toute autre partie du capital du Pacifique-Canadien. Je le répète parce que je suis convaincu qu'il ne sera pas nécessaire de garantir l'intérêt sur les débentures et les obligations du Pacifique-Canadien. Quant aux dividendes, je ne vois pas la nécessité d'accorder aux actionnaires une protection autre qu'une chance raisonnable de faire un profit convenable sur leur mise dans la compagnie.

Le troisième point cardinal est que chaque groupe de propriétaires devrait continuer de recevoir, après l'unification, les bénéfices nets que, d'après l'expérience passée, leur compagnie aurait reçus si elle était demeurée indépendante, et que les bénéfices nets supplémentaires rendus possibles par l'unification devraient être partagés entre eux d'une façon équitable. J'assume que le gouvernement bénéficierait directement d'au moins la moitié des économies qui en résulteraient. Evidemment, les détails en peuvent être précisés au moment de la passation du contrat.

Mon quatrième point est que des mesures soient prises pour empêcher que la compagnie, une fois unifiée, néglige son devoir en tant que corps public ou prive un groupement d'un service ferroviaire nécessaire. Ceci, bien entendu, peut facilement s'arranger en étendant, si nécessaire, les pouvoirs de la Commission des chemins de fer. Puis-je vous rappeler que la commission, grâce aux vastes pouvoirs qu'elle possède, réglemente la suppression des trains, la fermeture des gares et l'abandon des voies.

La cinquième considération, et sous certains aspects, la plus importante, c'est que les droits des employés de chemins de fer devraient être amplement protégés. Je me propose, avec votre permission, de traiter plus longuement de cette question plus tard. Le Pacifique-Canadien n'accepterait d'ailleurs aucun plan d'unification qui ne comporterait pas de précautions suffisantes à cet égard.

On a critiqué mon plan sous prétexte qu'il n'était pas assez précis; je suis convaincu que les conditions que je viens de poser sont suffisamment claires et précises pour garantir la protection des intérêts du public dans tout plan d'unification qui serait adopté. Les suggestions que j'ai présentées sont assez définies pour constituer la base d'un contrat qu'on pourrait conclure rapidement si des négociations s'engageaient entre des représentants accrédités du gouvernement et du Pacifique-Canadien. Lorsque, comme je l'espère, ces négociations seront entamées, il est possible que des questions de détails se présenteront à l'examen; elles devront être étudiées au fur et à mesure. Je ne vois pas comment je puis faire des suggestions plus précises avant que le résultat de ces négociations nous soit connu.

Evidemment aucun contrat ne peut être conclu avant que les agents aient conféré avec leurs mandants. Ceux qui représenteront le Pacifique-Canadien devront obtenir l'autorisation de ses propriétaires et les représentants du gouvernement devront être autorisés par le gouvernement au pouvoir. Prétendre que tout accord conclu de cette façon ne serait pas dans l'intérêt public, c'est avancer, je crois, que notre système de gouvernement démocratique et responsable ne fonctionne pas.

Les avantages de l'unification sont évidents. Ils comprendraient d'abord un allégement considérable du fardeau qui pèse sur notre Echiquier. A vrai dire, nous pouvons difficilement nous attendre à ce que l'unification libère la Trésorerie

de tous ces fardeaux, produits de la situation ferroviaire actuelle. Seul un changement radical dans les conditions économiques mondiales et canadiennes pourrait amener ce résultat. Toutefois, je suis convaincu que l'unification nous serait d'un grand apport dans cette direction.

Deuxièmement, l'unification permettrait au Pacifique-Canadien de rétribuer raisonnablement un capital prudemment engagé et j'ai confiance que point n'est besoin de faire ressortir toute l'importance de ce fait pour le pays aussi bien que pour les épargnants eux-mêmes.

Troisièmement, les économies découlant de l'unification permettraient mieux aux deux réseaux de procéder au remodelage, à la modernisation et à l'amélioration inévitables des services ferroviaires du Dominion. En qualité de dirigeant de chemin de fer, je puis vous assurer que nous devons continuer à nous attaquer à cette tâche, mais dans les circonstances actuelles, nos efforts sont entravés.

En quatrième lieu, la stabilisation de l'industrie ferroviaire nous aidera à éliminer les dangers qui menacent de nous forcer de plus en plus à abandonner les lignes où le trafic est peu considérable. On a dit tant de choses au sujet de l'abandon de voies sous l'unification que je dois vous rappeler que les deux réseaux sont de plus en plus contraints à cause de leur situation financière, de chercher à abandonner des lignes et que, malgré les obstacles que nous devons surmonter pour en obtenir la permission, ces abandons deviennent inévitables. J'avoue, à mon grand regret, que nombre de groupements du Canada ne pourront obtenir à l'avenir un service ferroviaire régulier à moins qu'on fasse quelque chose pour libérer les deux chemins de fer de leurs angoisses financières.

Cinquièmement, l'unification permettrait de stabiliser, d'une manière que j'ose espérer durable, le travail des employés de chemins de fer. A l'heure actuelle ce groupe important de nos citoyens est engagé dans une industrie dont la situation économique est précaire. Pour le moment, le gouvernement réussit à faire face à la situation en comblant chaque année de lourds déficits. Ceci ne peut continuer indéfiniment et je me crois en mesure de dire que personne ne peut se considérer l'ami des employés de chemins de fer plus que celui qui s'efforce de sauver de l'insolvabilité l'industrie dont ils dépendent.

Sur ce point je puis dire que je n'entretiens aucune crainte sur les perspectives du Pacifique-Canadien. Grâce à une sévère économie, la compagnie a pu surmonter les difficultés des dernières années et j'envisage l'avenir avec confiance.

Il y a d'autres avantages accessoires qui ne sont pas sans importance. Je suis sûr que tous les membres de la Chambre canadienne verraient d'un œil favorable la disparition de la question des chemins de fer du terrain politique. Un autre avantage, c'est qu'un réseau unifié serait en meilleure posture de déjouer la concurrence d'autres moyens de transport avec beaucoup plus de facilité qu'aujourd'hui.

ESTIMATION DES ÉCONOMIES:

Naturellement on s'informe beaucoup de l'exactitude des diverses estimations d'économies qu'on a soumises. Pour ma part, j'ai souvent mentionné le fait qu'un comité composé de nos chefs de départements, était arrivé, après un examen fouillé, à la conclusion que dans des conditions analogues à celles de 1930 les réseaux unifiés pourraient faire une économie de $75,300,000 par année.

Je serais disposé à reconnaître l'exactitude de ces chiffres vu le nombre considérable des services qui font double emploi. Votre Comité peut cependant désirer quelques éclaircissements sur la base et les méthodes utilisées dans ce calcul; sans être trop technique je vais tâcher de vous expliquer l'origine de ces chiffres. Des estimations d'économies ont été soumises par le Pacifique-Canadien et le National-Canadien à la demande de la commission royale. Trois estimations ont été préparées—$75,300,000 par le Pacifique-Canadien, sur la base de 1930; $50,340,000 par le National-Canadien, sur la base de 1931 — pres-

que le niveau du trafic de 1937, et $56,440,000 par le National-Canadien sur la base d'une année de trafic normal, calculés à 30 p. 100 au-dessus de 1931 ou presque l'équivalent du trafic de 1930.

Je vais maintenant vous décrire exactement la méthode que nous avons suivie en préparant ces estimations.

Quand la commission royale demanda au Pacifique-Canadien de présenter une estimation monétaire des lignes qui font double emploi, nous avons formé un comité composé des chefs des départements de l'exploitation, du génie, du trafic, de la mécanique et de la comptabilité aux fins de préparer une réponse à la question de la commission.

Nos officiers firent un relevé séparé des services de surveillance des deux chemins de fer et firent en même temps un plan de l'organisation de la nouvelle compagnie après unification des réseaux; ils étudièrent la situation et la fonction des différentes voies ferrées; les services des trains de voyageurs et de marchandises; enfin, les terminus et les usines. Des officiers compétents étudièrent chacun leur aspect de la question. Lorsqu'une information concernant un point particulier n'avait pas été obtenue, l'officier senior du territoire en cause était consulté. En d'autres termes, les ressources de notre organisation tout entière furent mises à la disposition de ce comité. Nos officiers réalisèrent qu'il ne s'agissait pas de déterminer à l'extrême le chiffre des économies mais plutôt le montant raisonnable auquel on pouvait s'attendre dans des conditions normales.

En plus des économies découlant de l'unification des services d'exploitation, il y aurait d'autres avantages. Il faut aussi tenir compte de la diminution dans les dépenses futures de capital. Lorsque des changements s'imposent par suite de la croissance normal du trafic ou de sa transformation, il est moins coûteux d'agrandir une installation que d'en agrandir deux. Ce raisonnement s'applique aussi bien à tous projets d'extensions et d'améliorations nécessaires pour adapter le réseau, de temps à autre, à l'usage de machines et méthodes nouvelles. Je considère ce point comme l'un des facteurs les plus importants de l'unification et qui serait susceptible de produire de grandes économies.

Comme vous le savez, notre estimation fut présentée en même temps que les deux du National-Canadien. L'une de ces estimations révélait une économie de $56,440,000 basée sur une année où le trafic serait de 30% au-dessus de 1931. Comme ce trafic est à peu près le niveau du trafic de 1930, il semble raisonnable de comparer notre chiffre de $75,300,000 avec l'évaluation de $56,-440,000 du National-Canadien.

Un examen attentif des deux estimations révèle que tous deux mentionnent des économies provenant de la compression des frais généraux d'administration, de la sollicitation de trafic, de publicité et de surveillance régionale; de l'abandon de voies; de la modification de la route du trafic; de l'augmentation du chargement des wagons et des trains; de la coordination des travaux de réparation; de chargements dans les services de trains de voyageurs; de l'exploitation en commun des terminus de marchandises et de voyageurs; de la consolidation des services de messageries et de télégraphes; de la réduction des frais de comptabilité et autres dépenses. Certains itemms apparaissent dans une estimation et ne se retrouvent pas dans l'autre, mais si l'on considère que deux méthodes différentes de compilation ont été suivies, la similitude remarquable des résultats obtenus est une preuve irréfutable qu'au moment de l'enquête de la commission royale les officiers autorisés des deux compagnies s'accordaient pour déclarer que les économies possibles étaient considérables.

Il faut cependant faire remarquer que les officiers du National-Canadien, en présentant leurs estimations basées sur l'expérience acquise lors de la consolidation des propriétés du National-Canadien, ont exprimé l'opinion qu'à défaut du stimulant de la concurrence d'un autre réseau leur évaluation d'économies était jusqu'à un certain point sujette à révision et que ces projets d'économies

pourraient susciter de l'opposition de la part du public et des employés. Quant à moi, tout en réalisant ce problème, j'ai cru et je crois encore que la nécessité où nous nous trouvons exige une décision et que ces économies peuvent se réaliser, si elles sont appliquées judicieusement et graduellement, sans nuire aux expéditeurs, aux groupements intéressés ou aux employés de chemin de fer. Dans une allocation prononcée en 1926, j'attirais l'attention de ces difficultés, mais à cause des événements qui se sont déroulés depuis, je suis convaincu qu'il n'y a plus d'autre alternative que celle d'unifier les réseaux. Des officiers expérimentés de notre compagnie sont prêts à témoigner sur ce point si le Comité désire les entendre.

Certaines gens admettent que ces estimations pouvaient être justes à l'époque de l'enquête de la commission royale, mais on prétend que les deux compagnies ont fait depuis de telles économies que les estimations de 1932 ne sont plus exactes.

Ce raisonnement indique qu'on n'a pas bien saisi la question. Les estimations de 1932 avaient été préparées dans le but de démontrer les économies qui pouvaient résulter d'une action commune seulement et non pas les économies que pourrait faire chaque réseau individuellement; par conséquent, ces évaluations sont aussi vraies aujourd'hui qu'alors. Sans doute on admettra que des améliorations dans la technique ferroviaire ont modifié la situation jusqu'à un certain point, mais il n'y a que deux facteurs nouveaux ou importants susceptibles de changer le montant des économies: (*a*) les économies réalisées à date par suite des mesures de coopération qui représentent une somme de $1,771,000 par année si l'on inclut les projets en cours ou sur lesquels on s'est entendu; (*b*) des variations dans les services qui font double emploi et qui changent suivant la densité du trafic. En ce qui a trait au trafic, ces estimations reposaient sur une année normale, 1930; par conséquent on peut encore se baser sur ces estimations. En 1938, les économies seraient moindres mais dans une année où le trafic serait plus considérable qu'en 1930, elles seraient plus élevées. L'année 1930 étant une année moyenne peut donc encore servir de base pour nos calculs. Ceux qui nous demandent de nous servir du niveau du trafic durant 1927 ou 1932 comme base normale doivent admettre que des estimations basées sur le niveau inférieur de 1930 sont raisonnables et nullement exagérées.

Je ne vous infligerai pas la tâche de parcourir avec moi le témoignage que j'ai donné devant la Commission royale ou la masse de détails rassemblés par notre comité au cours de son travail. La conclusion à laquelle nous sommes arrivés ne doit pas nécessairement être considérée comme un plan définitif auquel nous sommes attachés; elle reflète simplement l'opinion d'un groupe de nos officiers supérieurs quant aux économies réalisables. Devant la commission royale j'ai fait ressortir le fait que certaines de nos estimations ne pourraient se réaliser en pratique mais que, d'un autre côté, beaucoup d'économies possibles n'étaient pas mentionnées parce qu'il n'était pas possible d'en fixer la valeur, bien qu'on fut certain de les obtenir. La nature de ces économies vous sera expliquée. Les conclusions du comité étaient destinées à l'information de la commission royale; la tâche a été entreprise sérieusement et exécutée avec compétence et les résultats peuvent être acceptés comme une conclusion raisonnable et éclairée de la part d'hommes habitués à résoudre les problèmes que présenterait l'adoption du plan d'unification. C'est une évaluation qui favorise le projet d'unification mais ce n'est pas là le seul argument en sa faveur.

Un article de l'estimation, qui n'est que d'importance secondaire en ce qui concerne le montant des économies réalisables mais qui a provoqué le plus de débats, c'est celui de l'abandon des voies; il serait désirable de l'examiner sous son vrai jour. Ce n'est qu'un des vingt articles généraux qui ont été étudiés. La commission avait demandé aux deux réseaux combien de milles de chemins de fer ils croyaient pouvoir abandonner s'il étaient réunis sous une seule administration. Il était naturel que chaque réseau inclût dans son estimation les économies provenant des abandons de voies sur lesquels la commission avait enquêté. Le

Pacifique-Canadien avait estimé à $14,888,000 les économies à réaliser sur l'entretien de la voie; l'examen de l'évaluation indique qu'une partie seulement de cette économie proviendrait du fait que des voies parallèles pourraient être éliminées sur une distance d'environ 5,000 milles, ce qui amènerait une économie d'entretien d'environ $7,000,000 soit à peu près $1,400 par mille. Ce chiffre est à rapprocher d'une dépense moyenne d'entretien en 1930 de $1,672 le mille sur le réseau du Pacifique-Canadien et de $2,028 sur le réseau du National-Canadien. Le National-Canadien estimait les abandons de voies à 2,434 milles. Ce n'est pas une question d'intérêt vital que nous poursuivions l'abandon des voies d'après l'échelle générale que j'ai mentionnée ou d'après l'échelle apparaissant au plan du National-Canadien. Là où deux lignes principales sont parallèles, même si l'on décidait de n'en abandonner aucune, on pourrait réaliser de sérieuses économies en modifiant le degré d'entretien de l'une et en cessant de l'améliorer à l'avenir. La Commission des chemins de fer protège maintenant le public contre tout abandon de voies et il serait futile d'essayer d'anticiper ses décisions.

Un autre point. Nous avons été très intéressés d'apprendre que la commission royale a été informée qu'une somme de $30,000,000 à $35,000,000 par année pourrait être épargnée grâce à des mesures de coopération forcée. C'est peut-être la raison pour laquelle la commission a recommandé d'avoir d'abord recours à cette coopération forcée. Plus tard je présenterai quelques-unes des raisons qui expliquent pourquoi cette coopération n'a pas apporté la solution du problème mais, pour le moment, je puis me permettre de dire que si la coopération était poussée à un point où elle produirait d'importantes économies et si on employait les mêmes mesures que celles qui sont préconisées par le plan d'unification, le fait qu'on pourrait économiser $35,000,00 par la coopération prouve assez bien qu'une somme beaucoup plus considérable pourrait être économisée par une complète unification. Comme en font foi les témoignages devant la commission, les économies estimées à $30,000,000 ou $35,000,000 par année ne tenaient pas compte des économies qu'on pouvait obtenir en éliminant les doubles emplois dans le personnel de l'administration, de la surveillance, de la sollicitation, de la comptabilité et du génie et en mettant complètement en commun les services du transport de marchandises, d'express et autres, comme il serait possible de le faire après l'unification complète des réseaux.

Je présume que votre honorable Comité désirera approfondir cette question; quand vous le désirez je me ferai un plaisir d'expliquer en détail notre évaluation et d'amener devant vous ceux de nos officiers qui possèdent le mieux cette question pour expliquer les méthodes suivies dans leurs recherches et les résultats qu'on est en droit d'espérer.

Je n'ai pas hésité à prendre 1930 comme base moyenne parce que le plan d'unification prendra quelques années pour s'accomplir. Je pense que votre honorable Comité conviendra que nous pouvons espérer le retour de conditions économiques qui ramèneront le volume du trafic de 1930 avant que l'unification devienne un fait accompli. A vrai dire, je crains, si cet espoir est vain, qu'on devra avoir recours à des mesures beaucoup plus graves que l'unification pour résoudre le problème ferroviaire du pays.

ON N'OFFRE PAS D'AUTRE SOLUTION:

Une chose qui m'intéresse c'est qu'à venir jusqu'à présent aucune alternative n'a été présentée—sauf la coopération. Le plan suggéré au rapport du comité du Sénat en 1925 était l'unification. Ce qui se rapproche le plus de l'alternative offerte jusqu'ici, c'est de prendre patience et d'attendre que le retour de la prospérité vienne effacer les déficits des chemins de fer.

Sur ce point je n'ai qu'une chose à dire—c'est la même prophétie qui, depuis le rapport Drayton-Acworth recommandant au gouvernement de prendre à sa charge tous les réseaux qui forment maintenant le National-Canadien, sert encore à ceux qui s'opposent à un geste décisif pour résoudre le problème ferroviaire.

En recommandant la fusion du Nord-Canadien, du Grand-Tronc, du Grand-Tronc-Pacifique et des chemins de fer du gouvernement canadien en 1917, la Commission Drayton-Acworth déclarait:

> "Si alors nous prenons comme point de départ un déficit d'environ $12,500,000 par année...; si nous prenons pour acquis que ce déficit n'augmentera pas sensiblement dans un an ou deux mais que d'un autre côté il ne diminuera pas...; les chemins de fer du Dominion, pour être solvables, auront besoin d'un revenu brut supplémentaire de quelque $50,000,000 et de conserver comme revenu net un quart de ce montant. Les revenus bruts actuels sont bien supérieurs à $100,000,000 et il n'est pas téméraire d'espérer qu'ils pourront s'accroître de 50 pour cent au cours de six ou sept ans si le Canada continue de progresser à un rythme normal."

Cinq ans plus tard, en 1922, les revenus bruts avaient plus que doublé mais le déficit avait plus que quadruplé en atteignant $58,000,000. En dépit de cela des optimistes prétendaient encore "qu'un trafic suffisant pour soutenir le réseau national pouvait se produire dans une période raisonnable de progrès normal." En 1926, quand les revenus atteignaient $270,000,000 le déficit était encore de quelque $30,000,000, mais on affirmait alors "que le jour approchait rapidement où le National-Canadien cesserait d'être un fardeau pour le peuple canadien." Il est arrivé beaucoup d'événements entre 1926 et 1932; une année, les revenus étaient de presque trois fois plus élevés qu'en 1917 mais même alors on accusait un déficit de près de $30,000,000. En 1932 le déficit était presque l'équivalent des recette brutes de 1917 mais on persista à répéter que: "Si aujourd'hui les revenus bruts suivaient le cours normal, nous ferions un bénéfice suffisant pour défrayer l'intérêt sur tous les titres que détient le public." A noter que cette prédiction ne tient pas compte de l'intérêt sur les avances de fonds faites par le gouvernement aux chemins de fer de l'Etat.

En 1935 on disait: "Ce n'est pas une diminution dans la quantité des voies ferrées qu'il faut pour résoudre le problème ferroviaire du Canada, mais plus de fret", et en 1937: "La solution du problème ferroviaire du Canada ne consiste pas à comprimer davantage les frais d'exploitation mais à stimuler le trafic et à établir au moyen de réglementation des taux raisonnables pour son transport."

J'ai toujours été d'opinion qu'il fallait aborder le problème à la lumière de la situation présente. Comme ces prédictions ne se sont pas réalisées, je suggère que nous attaquions le problème en tenant meilleur compte des réalités.

LES DIFFICULTÉS DE LA COOPÉRATION:

On a souvent laissé entendre, vu les conséquences de l'unification que plusieurs considèrent comme dangereuses, que le devoir s'impose aux chemins de fer d'expliquer pourquoi la méthode de coopération telle que prescrite par la Loi du National-Canadien et Pacifique-Canadien de 1933 n'a pas été appliquée plus largement qu'elle ne l'a été.

Votre Comité a déjà passé en revue la marche de la coopération obligatoire telle que recommandée par la commission royale et qui a été ordonnée par la Loi du National-Canadien et Pacifique-Canadien de 1933. Vous savez que plusieurs projets de coopération ont été examinés, et que quelques-uns ont été acceptés, puis mis en œuvre par les deux compagnies.

En outre, certains projets ont été mis à l'étude, et ensuite abandonnés parce que les représentants de l'une et de l'autre compagnies les ont trouvés inadmissibles du point de vue économique.

Toutefois, d'autres projets furent trouvés favorables et obtinrent leur approbation, mais ils ne sont pas encore entrés dans la pratique. D'autres encore sont à l'étude ou attendent considération.

En plus de ce travail du Comité mixte de coopération les chemins de fer se sont entendus pour considérer l'unification des services de messageries et de télégraphes, mais lors de la présentation du projet au Parlement, des objections furent soulevées et le gouvernement dut retirer les bills à cet effet.

Récemment, des négociations directes entreprises sous l'empire de cette loi, permirent d'en arriver à une entente pour faire face à la situation créée à Vancouver par la construction, en cette ville, d'un nouvel hôtel.

En aucun cas, ni l'un ni l'autre des chemins de fer n'a invoqué son droit de demander l'institution d'un tribunal pour décider le bien-fondé d'un projet sur lequel on n'a pu tomber d'accord.

Je puis vous assurer que le Pacifique-Canadien a pris au sérieux les obligations que lui impose cette loi et je présume qu'il en fut ainsi du National-Canadien. Si donc, on considère l'insignifiance des économies accomplies par la coopération prescrite par cette loi, je crois avoir raison de dire que le système doit présenter quelque chose de défectueux dans sa conception, sinon dans son exécution, bien que celle-ci ait été d'une lenteur désappointante.

La chose ne me surprend pas. Coopération et compétition ont rarement eu la réputation de faire bon ménage. Coopération et obligation semblent encore moins aptes au bon compagnonnage. En fait, les deux grandes compagnies de chemin de fer du pays sont rivales en affaires. Il est inévitable que toute tentative d'unifier leurs services pièce à pièce rencontre certaines difficultés. Vous remarquerez combien ces incompatibles constituent un pauvre succédané à l'unification.

En vertu de cette loi deux compagnies rivales sont appelées à coopérer tout en conservant leur indépendance au point de vue exploitation. L'unification, telle qu'envisagée ici, est un projet par lequel les propriétés et les services des deux chemins de fer seront confiés à une seule organisation d'exploitation suivant des conditions qui pourront être déterminées plus tard. Comme je l'ai déjà dit, le projet, tel que suggéré maintenant, laisse la propriété des biens aux possesseurs actuels pour être exploitée conjointement dans l'intérêt commun. La différence essentielle entre les deux projets c'est qu'ils se distinguent par les moyens employés pour éliminer les doubles emplois.

Alors que l'unification est un plan général qui, une fois adopté en principe par l'administration centrale, est ensuite étendu à tout le système ferroviaire, la coopération, elle, est une tentative d'accomplir des projets séparés d'unification dont chacun doit en définitive être soumis à l'approbation de l'administration.

Chaque fois qu'on étudie une mesure de coopération, on découvre que l'une des difficultés pour accomplir toute l'économie possible est que, pour y arriver, il faudrait aussi consolider d'autres services. Par exemple, là où on a des trains en commun, l'avantage s'en trouve restreint du fait qu'on doit encore avoir recours aux services de gares et d'ateliers qui, eux, n'ont pas été mis en commun. En certains cas, la mise en œuvre d'un projet par ailleurs souhaitable, devient pour ce motif impraticable; en d'autres cas, ceci veut dire qu'une mise en commun ainsi restreinte et telle que finalement adoptée, ne produit pas toutes les économies qu'on aurait pu en attendre.

L'unification, au contraire, part de ce principe que toutes les économies possibles doivent être accomplies dans les limites du projet que l'on adopte en fin de compte. Donc, peu importe que vous commenciez par mettre en commun les ateliers ou les trains. Dès que l'on découvre une difficulté à cette mise en commun d'un service, du fait qu'un autre genre de service n'a pas été mis en commun, on peut y remédier tout de suite. Toutes les économies possibles, non seulement apparaissent automatiquement, mais elles sont plus faciles à réaliser.

En outre, les officiers chargés d'accomplir l'unification n'ont de limites à leurs activités que les règles des affaires, les termes du contrat d'unification et les dispositions de la loi qui l'autorise. Par contre, les officiers chargés d'obtenir une

coopération partielle et réduite entre les services se trouvent nécessairement astreints à l'obligation de ne rien faire qui puisse être préjudiciable au maintien d'une forte compétition, chez l'organisation qui les emploie.

Prenons un cas: Donner aux officiers des deux compagnies instruction de coopérer en dirigeant leurs trains sur une gare ou une autre procurera certaines économies. Ils doivent, sans cesse garder présent à l'esprit le fait que ce changement de direction des trains vers un terminus ou une jonction, affectera certainement le choix des voyageurs dans la route à prendre, lorsqu'ils auront à voyager plus loin en dehors du territoire compris dans le projet de coopération. Il appert clairement combien une coopération intelligente se trouve sérieusement entravée si l'on compare ce cas avec celui où les officiers ont reçu des instructions générales de faire disparaître les lignes qui font double emploi et tous les services qui s'y rapportent.

Le manque de l'une ou de l'autre compagnie à réclamer la constitution d'un tribunal pour décider d'un point de détail sur lequel on n'a pu s'entendre pour établir la coopération, est assez naturel.

Je dirai ici, messieurs, si vous me le permettez, que si nous avons commis une faute en ne demandant pas la création d'un tribunal, je dois porter ma part de responsabilité. J'eus de nombreuses discussions avec le juge Fullerton et M. Hungerford, et je crois que réellement nous étions du même avis, à savoir, que nous n'avancerions pas la cause de la coopération si nous inaugurions ce système. Je ne crois pouvoir mieux exprimer l'idée que ne l'a fait le National-Canadien dans ses rapports annuels de 1934 et de 1935. Peut-être ces parties des rapports ont-ils été déposés ici?

M. BIGGAR: Non.

Le TÉMOIN: Alors, il serait peut-être bon de donner lecture de ces extraits. Le premier est tiré du rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada, 1934, page 8:

> La loi de 1933 prévoit la création de tribunaux, dont le président sera celui de la Commission des chemins de fer du Canada, tribunaux auxquels serait soumise toute dispute entre les deux chemins de fer. Au cours de l'année écoulée l'occasion s'est présentée une fois d'avoir recours à un tel tribunal, mais le Comité de régie a cru que pour sa première année d'administration il devait tendre à un maximum de coopération entre les deux chemins de fer sans recours à une intervention étrangère, et que ce recours à un tribunal ne devrait s'effectuer que lorsque les négociations des deux compagnies échouent complètement. Et même dans ce dernier cas il ne faut pas oublier l'effet que ce recours pourrait avoir sur d'autres questions à l'étude ou pouvant surgir. Tout en désirant que les fins anticipées par la loi soient accomplies le plus tôt possible, le Comité de régie s'est rangé à cette opinion que malgré quelques retards les résultats obtenus par le règlement amical de ces questions litigieuses, s'il était possible, serait en fin de compte plus à l'avantage des deux parties et de la politique de coopération que ceux obtenus à la suite du verdict d'un tribunal. Il faut tenir compte des points de vue divergents de chaque compagnie et du fait que dans chaque cas les difficultés qui confrontent une compagnie ne sont pas nécessairement celles que l'autre a à surmonter, et fussent-elles semblables, qu'il peut y avoir des degrés de différence entre elles. Il ne faut pas oublier non plus, que si certaines mesures coopératives ont été décidées de consentement mutuel en 1933, elles se prêtaient relativement peu à la controverse et que toute extension du plan de coopération doit nécessairement faire surgir des problèmes de plus en plus délicats et compliqués dont la solution nécessite beaucoup de patience et de bonne

volonté. Ces problèmes sont inséparables de toute action commune, mais naturellement ne diminuent en rien les avantages que cette action vise à obtenir.

Comprenant bien la portée de ces avantages quand on peut les avoir et désireux de les obtenir, si possible, à l'amiable et librement, les Régisseurs se proposent de continuer à discuter les problèmes actuellement à l'étude suivant les principes admis par les deux compagnies, avec l'espoir que le recours à un tribunal ne sera pas nécessaire ou s'il devient nécessaire, qu'il le sera dans le moins de cas possibles.

Puis, dans leur rapport annuel de 1935, page 8, on trouve le commentaire suivant:

Les rapports précédents ont parlé de l'effet de l'*Emergency Railroad Transportation Act of 1933* sur nos lignes aux Etats-Unis. Le but visé par cette loi est le même que celui visé par le Canadian National-Canadian Pacific Act. Malgré la mise sur pied d'une organisation considérable et le désir exprimé par le Coordinateur fédéral que les chemins de fer conduisent de nombreuses enquêtes et fournissent une multitude de renseignements, aucune mesure de coordination n'a été adoptée. Ceci démontre encore une fois les difficultés à surmonter, difficultés que les Réseaux anglais ont aussi rencontrées.

Maintenant, je continue la lecture de mon mémoire:

Les officiers des deux organisations sont, chaque jour, en relations constantes au sujet de plusieurs affaires. Ils sont plutôt habitués à s'entendre et ils devraient pouvoir éviter de recourir à la contrainte pour forcer un compétiteur ami à accepter une entente qu'il n'aime pas. Puis, finalement, comme chacun des chemins de fer aurait, au cours des discussions qui l'ont mené à une impasse, fait toutes les concessions que ses officiers jugeaient intelligentes du point de vue des affaires, ni l'un ni l'autre ne désirerait encourir le risque d'un désavantage additionnel. C'est bien en effet ce qui résulterait pour l'une ou l'autre des parties en cause, quelle que soit la décision d'un tribunal d'arbitrage. Le régime de la coopération verrait ainsi s'accroître ses difficultés, chaque partie étant constamment dans la crainte de voir s'établir un précédent défavorable. Cela ressemblerait à un litige et ne saurait créer une atmosphère propre à une coopération cordiale et efficace.

On en arrive à ce paradoxe final que, plus nos efforts réussiront, par la coopération, à unifier les propriétés et les services, plus les conditions nécessaires seront impossibles à atteindre. Nous en viendrions à ce point, en effet, que la grande majorité de nos services de trains seraient, par tout le pays, mis en commun sur des routes communes. Mais on aurait alors le spectacle extraordinaire d'un double personnel travaillant à l'exploitation en commun d'un réseau de chemins de fer et dirigé par deux bureaux principaux et deux administrations.

Nous aurions le tableau de deux groupes de vendeurs en compétition l'un avec l'autre et cherchant à obtenir voyageurs et marchandises pour les transporter à bord des mêmes trains.

COOPÉRATION OU UNIFICATION

On nous avertit que les objections à l'unification, je l'ai mentionné, sont très sérieuses. Examinons-les, une par une, et voyons comment la coopération les surmonterait.

Première objection: L'unification créerait un système de transport qu'il serait hors de la possibilité d'une seule administration et d'une seule gestion de mener à bonne fin. Je m'inscris en faux contre cette assertion; voyons comment la coopération traiterait cet aspect du problème. Poussée au point où elle

assurerait une réelle économie, elle créerait, en somme, un réseau fusionné qui, au lieu d'être exploité par un seul bureau d'administration et une seule direction, le serait par deux. Je pense que votre honorable Comité se rendra compte que, s'il est impossible à une seule administration de conduire avec succès le transport ferroviaire par tout le Canada, au moyen d'un seul réseau de chemins de fer réunis, il le sera d'autant plus à deux administrations de le faire simultanément et en coopération.

Seconde objection: L'unification créerait un monopole qui négligerait les intérêts de l'expéditeur et du voyageur. Je suis bien persuadé que l'établissement de ce que nous pourrions appeler un double monopole, exploitant le même réseau de chemins de fer, loin d'éviter ce danger, rendrait, de par la division de ses responsabilités, notre service ferroviaire, en ce pays, inefficace, produirait des tarifs inutilement élevés ou avilirait le standard du service.

Autre objection: L'unification pourrait priver certaines localités du Canada d'un service de chemin de fer. En tant que la coopération serait dans ses effets, identique à l'unification, rien ne serait changé. Le désavantage serait plutôt, jusqu'à un certain point, que la coopération ne saurait être, même dans sa forme la plus complète, une unification totale. Ainsi, sous le régime coopératif, les chemins de fer ne pourraient avoir autant de latitude pour adapter leurs services aux divers besoins des groupements ou localités que sous le régime de l'unification.

Lorsque nous arrivons à considérer l'effet de ces deux méthodes sur l'intérêt des employés, je dois insister sur le fait que le maintien des deux administrations séparées et les entrevues inhérentes à la coopération comparées à celles de l'unification, rendraient inopérantes les mesures de protection complètes et à long terme qui protègent les intérêts des employés. Ces mesures, à mon avis, doivent être et seront mises en pratique sous une unification intelligente et à base d'affaires.

Certes, il est manifeste que les employés de chemins de fer auxquels on a fait entendre que le système actuel leur donnerait plus de sécurité dans leur emploi que le système de la rationalisation, se rendent bien compte que la coopération n'est rien d'autre, lors même qu'il serait possible de l'étendre sur une plus grande échelle, qu'une unification déguisée où l'on garde tous les employés supérieurs et où l'économie du personnel se fait au détriment du travailleur. Aussi le *Saskatoon Star Phœnix* du 28 mars 1938 rapporte qu'à une assemblée du conseil mixte des unions des employés de chemins de fer de Saskatoon, on demanda le rappel de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Il doit être évident que la coopération portée au degré où elle deviendrait efficace aurait les mêmes conséquences qu'une administration unifiée par rapport au déplacement du travail. Entreprise jusqu'au point où elle est préconisé par ses partisans, elle affecterait les intérêts du travail presque autant que l'unification. Dans mon opinion, c'en serait les résultats sans obtenir toutefois les avantages qu'on pourrait attendre de mesures prudentes et protectrices de l'ouvrier. Sous le régime de la coopération, les mesures instituées dans l'intérêt du travailleur doivent dans chaque cas être déterminées suivant les circonstances de chaque acte de coopération. De cette façon on se prive des avantages généraux d'un accommodement que permettrait une administration unifiée, grâce à une entente entre les représentants de l'administration et ceux des employés.

Sans doute la coopération apporterait un avantage—si votre Comité considère la chose comme un avantage—le maintien de l'indépendance nominale des deux organisations. Mais cette indépendance, en fait, ne saurait être réelle, car il est aussi difficile de démêler physiquement des bouts de voies ferrées, des services ou des terminus de chemin de fer mis en commun par suite de coopération que de le faire dans le cas d'une unification.

Actuellement la coopération tend à conserver une existence propre aux conseils d'administration et au personnel supérieur des deux compagnies. Quant aux employés qui, par tout le pays, sont préposés au service des trains, aux

hangars à marchandises, aux ateliers ou à l'entretien de la voie, la coopération aussi bien que l'unification en réduit le nombre. La coopération réussira, en effet, d'autant mieux qu'elle s'approchera, dans ses conséquences, de l'unification. Sous le régime de la coopération les employés supérieurs et à salaire élevé ne sauraient cependant être affectés; ils resteraient au service de chacun des corps administratifs séparés qui dirigeraient ensemble l'entreprise avec son personnel réduit.

Le Pacifique-Canadien a toujours été anxieux de pratiquer la coopération. La difficulté fut de trouver où l'appliquer. Notre désir de coopération est démontré par le fait que les $1,135,000, qui représentent l'économie annuelle nette accomplie jusqu'ici par la coopération, constituent 30 p. 100 de la somme que les services affectés coûtaient antérieurement aux deux compagnies. C'est là, sans doute, un taux d'économie intéressant; le désir de notre compagnie de voir adopter un meilleur plan ne nous a certes pas empêchés de pratiquer la coopération jusqu'à ses limites pratiques. Convaincus comme nous le sommes que la consolidation générale des services des deux chemins de fer est en définitive inévitable, les officiers de notre compagnie n'ont évidemment aucun désir de bloquer des mesures particulières là où on peut les adopter.

LE MONOPOLE

Une des objections que l'on soulève, c'est que l'unification créerait un monopole du transport qui pourrait opérer au détriment du public. Qu'un monopole soit ainsi formé dans le champ relativement restreint du transport ferroviaire, c'est exact. D'autre part, il faut se rappeler que de tels monopoles ne sont pas si rares, actuellement, au Canada.

Le Pacifique-Canadien possède un monopole presque absolu dans la région de Kootenay, en Colombie-Britannique; dans le sud de l'Alberta et le sud-ouest de la Saskatchewan. Le National-Canadien jouit d'un complet monopole entre Edmonton et Prince-Rupert; Edmonton et Kamloops, dans presque tout le nord de la Saskatchewan et du Manitoba; dans la région comprise entre Winnipeg et Québec; dans celle du lac St-Jean, district de Québec; dans le nord du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse; et aussi dans la province de l'Ile du Prince-Edouard. Le Pacifique-Canadien a, à son tour, le monopole du transport ferroviaire dans un territoire au sud de la ligne transcontinentale du National-Canadien, depuis Nipigon jusqu'à Sudbury; dans le territoire compris entre Sudbury et le Sault-Ste-Marie; entre Sherbrooke et St-Jean, N.-B., sur la ligne dite "Short Line" et dans le sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse. Ce sont là des exemples de monopoles à peu près complets. Dans ces régions, bien que les lignes de transit puissent se faire compétition, comme telles, les lignes locales ne le peuvent absolument pas. Ni les taux, ni le standard de service établis en ces régions ne peuvent le moindrement être affectés par la compétition entre les chemins de fer canadiens. Par exemple, quoi que fasse le Pacifique-Canadien, il lui est impossible d'influencer les taux ou le confort d'un passager sur la ligne Edmonton-Prince-Rupert; de même est-il impossible au National-Canadien, quoi qu'il fasse, de changer le sort du voyageur ou de l'expéditeur entre Lethbridge et Calgary. Le Pacifique-Canadien n'a absolument aucune influence sur les taux ou le stantard de service du National-Canadien entre Cochrane et Québec. Le chemin de fer du Témiscamingue et Ontario-Nord a un monopole absolu dans une vaste et importante région du nord de l'Ontario. Cependant, les taux et le standard de service de ces lignes, dans les régions mentionnées, sont sur la même base que ceux des régions où la compétition est pleinement développée.

LES TAUX DE TRANSPORT-MARCHANDISES

En fait, toute idée que l'existence de deux chemins de fer peut affecter les taux de transport-marchandises et forcer les compagnies à les tenir à bas niveau devrait disparaître en présence du fait qu'il y a plusieurs années un mouvement

politique contre les taux de transport du grain établis par le Pacifique-Canadien, dans l'Ouest, servit à arracher au gouvernement des subsides pour une entreprise rivale lancée par des particuliers pour la construction du Nord-Canadien. On répétait couramment que le Pacifique-Canadien volait les fermiers de l'Ouest et les promoteurs du Nord-Canadien firent de grandes promesses de diminution des taux. Il est indéniable qu'une diminution temporaire s'ensuivit, dans le temps, sur le Pacifique-Canadien. Les effets en furent passagers. Le chemin de fer qui devait forcer le Pacifique-Canadien à abaisser ses taux fit banqueroute, passa aux mains du gouvernement et fait maintenant partie du réseau du National-Canadien. Les taux ainsi établis s'avérèrent trop bas pour soutenir ensuite le Grand-Tronc-Pacifique, de sorte que, aujourd'hui, le Pacifique-Canadien est la seule de ces compagnies qui soit solvable. En outre, l'avènement de la guerre et les perturbations économiques qui s'ensuivirent eurent pour conséquence d'empêcher le Nord-Canadien de maintenir les taux de transport de grain qu'il avait établis, et lorsqu'ils se stabilisèrent sur leur base actuelle, on perdit tout souvenir de cette page de notre histoire.

Le meilleur témoignage, peut-être, qui prouve que l'existence de deux chemins de fer ne garantit pas l'abaissement des taux de transport-marchandises, peut s'extraire d'une déclaration d'un employé supérieur du National-Canadien. Dans son témoignage devant la commission royale, cet officier, cherchant une alternative à l'unification, disait: "il faut envisager la situation avec courage; les taux doivent être assez élevés pour payer les frais du service, être répartis équitablement et être libres de restrictions statutaires."

C'est peut-être une façon de tenter de résoudre le problème ferroviaire, mais dans mon opinion, ce n'est pas la bonne. Il ne me paraît pas avantageux d'essayer d'augmenter les taux de transport en Canada afin de maintenir des services qui font double emploi. J'ai toujours préféré essayer d'éliminer le gaspillage afin de donner au public un service à un prix aussi bas que possible. Il peut devenir nécessaire de temps à autre d'augmenter les taux de transport suivant les fluctuations dans les conditions économiques mais, en tant que je sache, il est possible de résoudre le problème ferroviaire par d'autres moyens que ceux qui sont recommandés par cet officier du National-Canadien. A tout événement, il semble raisonnable de croire que la disparition du National-Canadien comme entité distincte n'affectera pas les tendances vers l'augmentation des taux de marchandises.

Les taux des voyageurs et des marchandises, au Canada, ne sont pas établis par les compagnies de chemin de fer en compétition l'une avec l'autre. Ces taux sont fixés par les chemins de fer—et il est heureux pour le peuple canadien qu'il en soit ainsi—dans le but avoué de les maintenir au niveau des besoins économiques de la nation.

Les taux de transport-marchandises, en général, sont abaissés et maintenus tels, parce que les administrations ferroviaires concentrent tous leurs efforts vers la solution intelligente et stable d'un problème difficile. Ces taux, au Canada, sont aussi bas que dans tout autre pays d'importance et beaucoup plus bas que dans tous les pays, excepté les Etats-Unis qui rivalisent avec nous dans la conquête des marchés extérieurs. Par exemple, le taux moyen pour transporter un boisseau de grain sur une distance moyenne de 750 milles, depuis son point de production jusqu'à un port quelconque est inférieur à 13c. au Canada. Mes renseignements m'indiquent un taux de 11c. .74 pour un parcours de 144 milles en Argentine, et 8c. pour un parcours de 88 milles en Australie.

La situation, du point de vue des affaires, est toute naturelle. En effet, le grain canadien est livré sur les marchés du monde en compétition avec celui des autres pays; aussi les chemins de fer canadiens doivent établir des taux basés sur le coût du transport et de la manutention, le tout en relation avec les taux océaniques et les taux très bas des élévateurs s'ils veulent atteindre leur but.

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

Comme, au Canada, la distance à parcourir sur rails est beaucoup plus importante qu'en Argentine ou en Australie, les taux des chemins de fer canadiens doivent être beaucoup plus bas que dans ces pays compétiteurs.

C'est là un exemple type des influences qui déterminent réellement les taux des chemins de fer canadiens. Certes, dans le cas particulier des taux de grain, il est vrai que leur établissement sur une base statutaire les rend relativement inflexibles en les empêchant de s'élever lorsque le trafic pourrait le supporter et en empêchant aussi, par comparaison, de les abaisser lorsque les charges existantes semblent difficiles à supporter.

Comme résultat de ce système, les chemins de fer canadiens, sans y être obligés et dans un effort pour protéger leur trafic, durent, entre le 1er janvier 1930 et le 30 juin 1934, réduire au delà de cent taux de fret pour chaque taux qui fut augmenté.

STANDARD DE SERVICES

Il en a été ainsi du standard de service. Par exemple, lorsque la climatisation fut inaugurée dans les wagons de chemins de fer canadiens, les compagnies firent face aux dépenses supplémentaires sans, pour cela, augmenter le taux des billets de voyageurs. Comme les chemins de fer canadiens sont situés en Amérique du Nord, leurs services de voyageurs doivent être tenus sur le même pied que ceux des chemins de fer américains. Aussi dès que la climatisation devint générale aux Etats-Unis, elle devait inévitablement être adoptée au Canada pour les longs parcours. Ce changement dans le standard de service s'opéra sans qu'on eut à recourir à la compétition ou à un décret de la Commission des chemins de fer.

FACTEURS DE LA COMPÉTITION:

Après tout, cet état de choses est normal. Le volume du transport ferroviaire, tant des marchandises que des voyageurs, est exposé à se voir limité par deux facteurs principaux. L'un provient de la concurrence des autres modes de transport. Ainsi les transports routiers qu'on a subventionnés ont détourné des chemins de fer quantité de voyageurs qui se servent maintenant de leur propre voiture ou, à un degré moindre, des autobus. Ce mode de transport a aussi enlevé aux chemins de fer une quantité de marchandises qu'on ne saurait estimer exactement. Il est même encore plus difficile d'obtenir des statistiques concernant la concurrence de nos grandes voies fluviales. Bien qu'il ne soit pas possible de démontrer avec exactitude les effets de cette forme de compétition sur le trafic des chemins de fer, je suis certain que vous réalisez son importance. En plus, le canal de Panama a créé une situation qui a forcé les chemins de fer, afin de conserver le transport transcontinental des marchandises, de maintenir, pour ce genre de trafic, une échelle de taux en bas de la normale. Lorsque vous entendez dire, par exemple, qu'on peut expédier des marchandises de Montréal à Vancouver à meilleur compte qu'à Edmonton, rappelez-vous que ce n'est pas le désir des chemins de fer qu'il en soit ainsi. C'est parce que la concurrence extérieure les y force. Une des raisons pour laquelle un abaissement de taux ne saurait être effectué là où la compétition routière ou fluviale ne se fait pas sentir, est que cette concurrence a fait baisser plusieurs autres taux à un niveau beaucoup plus bas qu'ils devraient l'être.

Un autre facteur qui tend à maintenir bas les taux de chemin de fer est généralement perdu de vue. Lorsqu'on voyage ou qu'on expédie de la marchandise, c'est qu'on désire le faire; on ne le pourrait pas si les taux étaient trop élevés. Le principal but de tout chemin de fer est donc de fixer des taux aussi bas que les besoins de revenus le permettent et, aussi, suffisamment bas pour permettre au public de voyager et d'expédier de la marchandise librement. En

temps de crise et lorsque les prix sont bas, les taux de chemin de fer doivent l'être aussi. Avec des temps meilleurs, on peut envisager une légère hausse. Mais, en tout temps, une trop grande évaluation amène une chute des affaires.

LE CONTRÔLE PUBLIC:

Je n'ai évidemment pas l'intention de prétendre que la Commission des chemins de fer n'est pas d'une précieuse utilité. Je suis, au contraire, d'avis que les services d'utilité publique qui sont des demi-monopoles, devraient, en tout temps, être soumis aux ordonnances d'un tribunal qui les empêche d'exploiter le public ou de négliger ses intérêts, lorsqu'il s'agit de taux ou de standard de service. J'ai, d'ailleurs, souvent suggéré d'étendre les pouvoirs de cette commission chaque fois que la nécessité s'en fait sentir.

Puis-je ajouter qu'une condition nécessaire à l'unification est que le gouvernement canadien reste propriétaire du National-Canadien? Ceci implique que l'opinion publique continuera à influencer d'une façon marquée la politique des deux réseaux. Si les chemins de fer tentaient jamais d'opprimer le public à l'aide de leur monopole, ce ne pourrait être, sous le régime de l'unification, qu'avec le consentement du gouvernement. Je vous demande si vous seriez disposés à tolérer pareils abus de la part d'un tel monopole et si vous n'êtes pas convaincus de votre pouvoir de les prévenir.

Pour plusieurs, le mot monopole a un sens funeste. Dans le cas présent, c'est évidemment un argument destiné à effrayer le public; mais il perd beaucoup de son aspect terrifiant quand on songe que, dans la circonstance, le monopole serait strictement contrôlé par un corps public. L'opinion publique par elle-même a plus d'influence, de nos jours, dans la conduite des grandes entreprises qu'elle n'en a jamais eue et, par ailleurs, l'attitude des directeurs de chemins de fer vis-à-vis leurs responsabilités est entièrement différente de ce qu'elle était il y a quinze ou vingt ans. Ces facteurs ajoutés aux pertes énormes des douze dernières années, sous un régime de compétition, méritent d'être étudiés sérieusement lorsque l'on pèse les objections qui ont été faites contre l'unification.

LES EMPLOYÉS ET L'UNIFICATION:

La principale objection que l'on peut soulever contre l'unification est qu'elle pourrait avoir un effet défavorable sur les intérêts des employés. Je crois qu'il faut examiner cette question à fond, mais cet examen nous révèlera que les craintes entretenues à ce sujet par les adversaires de l'unification n'ont aucun fondement.

L'unification ne vaudra qu'en autant qu'elle signifiera, en dernière analyse, une réduction dans le nombre des employés. Aussi il n'est pas surprenant de voir, non seulement les employés de chemin de fer eux-même, mais encore tous les bons citoyens exprimer le désir d'obtenir quelques détails sur cette diminution possible d'emploi que comporterait l'unification.

Tout le progrès de la civilisation moderne procède du désir d'économiser le travail. Toute machine que l'on invente résulte d'une tentative de remplacer le travail superflu par du travail utile. D'autre part, puisque les principales économies résulteront en définitive de la diminution des emplois, il est de mon devoir de donner là-dessus des explications aussi claires que possible.

Laissez-moi d'abord exposer un fait mathématique; la moyenne de déperdition annuelle du personnel du Pacifique-Canadien est d'environ 5 p. 100. En d'autres termes, 5 p. 100 de nos employés, durant cette période, ou meurent, ou atteignent l'âge de la retraite, ou changent d'emploi, ou nous quittent pour d'autres raisons. On calcule qu'avec l'unification, l'économie du travail sera de 15 à 17 p. 100. En prenant pour acquis que la moyenne annuelle de déperdition du personnel est la même au Canadien-National, on peut prévoir que, dans les cinq ans qui devront s'écouler avant que l'unification soit complétée, le seul fait de ne

pas engager de nouveaux employés amènera une réduction de personnel dans les deux chemins de fer plus considérable que l'épargne de travail qui résultera de l'unification elle-même.

Pour illustrer le fait d'une autre façon, disons que plus de 20 p. 100 des employés actuels du Pacifique-Canadien ont cinq ans ou moins de service. Si nous tentions l'impossible et essayions d'opérer toutes ces économies de travail du jour au lendemain, l'unification une fois accomplie, le nombre des déplacements ne dépasserait pas celui de nos employés qui ont cinq ans ou moins de service.

Il serait malhonnête de ma part de prétendre que ce seul exposé devrait suffire à dissiper l'appréhension de ceux qui craignent, pour les employés, les quelques inconvénients d'importance secondaire et d'ordre temporaire que comporterait la rationalisation de nos chemins de fer.

Il est vrai que, durant le temps requis pour accomplir l'unification il y aura plus d'employés qui laisseront le service qu'il ne sera nécessaire pour réaliser les économies escomptées. Ceci ne veut pas dire, toutefois, que personne ne perdra son emploi. Le fait, par exemple, qu'un mécanicien de locomotive se retire ne donne pas une situation immédiate à un comptable ou à un vérificateur des marchandises que l'unification aurait mis à pied. Mais, il y aurait certainement des compensations. L'une est que nous aurions sous la main les forces entières des deux chemins de fer, ce qui permettrait à l'unification de diriger vers un emploi utile l'employé qui serait de trop ailleurs, bien plus facilement que sous le régime d'indépendance des deux organisations.

Je pense que nous ne réalisons pas assez que les employés des chemins de fer canadiens ont été généreusement traités au point de vue salaire. Par exemple, si l'on compare les conditions dans ce pays avec celles des Etats-Unis, on trouve que le nombre des employés de chemin de fer, au Canada, était en 1936 de 14.5 p. 100 moindre qu'en 1916. Aux Etats-Unis, la diminution de personnel aux chemins de fer de première classe fut de 35.3 p. 100. Je constate de plus que les chemins de fer du Canada emploient 40 p. 100 de travailleurs de plus par unité de revenu que les chemins de fer de première classe aux Etats-Unis. Ces conditions proviennent, jusqu'à un certain point, de la différence qui existe, au point de vue économique, entre les deux pays, comme la densité de la population et du trafic, la quantité des lignes de transport peu achalandées, les diverses espèces de trafic et les effets de la compétition routière et fluviale. Les chiffres que je viens de citer, toutefois, indiquent clairement que l'administration des chemins de fer canadiens n'a pas exagéré ses économies au point de vue des travailleurs.

En fait, les relations qui ont toujours existé en ce pays entre l'administration des chemins de fer et le travail me portent à prédire avec certitude que quelle que soit l'administration qui régira l'unification, les travailleurs seront traités avec justice et j'ai confiance que si malgré nos efforts quelqu'un perd son emploi par suite de l'unification, la nouvelle administration aura l'appui de l'opinion publique lorsqu'elle voudra indemniser celui qui aura été déplacé ou qu'elle cherchera à lui trouver un autre emploi.

Il me plairait beaucoup de faire une promesse définie au sujet de l'indemnité qu'on devra accorder dans ce cas mais vous comprendrez que la chose n'est pas facile à faire de la part d'une seule partie intéressée surtout à ce stage de la discussion. Je ne saurais honnêtement engager la responsabilité du gouvernement représentant les propriétaires du National-Canadien et définir la politique qu'il devra suivre à l'égard des employés. Pour ma part, je ne consentirais à aucun plan d'unification qui ne contiendrait pas la solution du problème.

Nous connaissons des précédents qui nous démontrent que l'on peut unifier des chemins de fer et pratiquer des économies sans pour cela léser les travailleurs. Quand les chemins de fer de l'Angleterre se sont fusionnés on a pris des mesures

pour protéger le personnel durant la période de transition. On sait que ces mesures eurent du succès et que en général on a pu réduire le nombre des employés sans excéder le taux normal de la déperdition annuelle du personnel.

De même aux Etats-Unis on pourvoit à des mesures spéciales pour protéger les employés durant les périodes de coordination; en mai 1936 les grandes compagnies de chemins de fer en sont venues à des ententes précises avec les représentants des unions de cheminots. Ces ententes pourvoient à l'indemnisation des employés déplacés par la réalisation du plan de coordination.

Je ne dis pas qu'il serait possible d'appliquer exactement les mêmes mesures au Canada, car les conditions dans ces trois pays diffèrent sensiblement. Je ne puis assurer non plus que les deux réseaux canadiens adopteront la même politique à l'égard des travailleurs après l'unification. Ce que je puis assurer c'est que les chemins de fer unifiés au Canada feront de leur mieux pour adopter la politique la plus pratique et la plus bienfaisante; tout autre procédé serait contraire à la politique sociale suivie par les deux chemins de fer dans le passé.

Je crois sincèrement que les effets de l'unification sur la main-d'œuvre et ses intérêts n'ont pas été bien compris; quand tous les côtés de la question seront connus, il deviendra impossible aux adversaires de la rationalisation ferroviaire de se servir de ce fantôme.

S'il fallait ajouter foi au tableau de l'unification tel qu'on le trace quelquefois, votre honorable Comité pourrait s'attendre à voir un grand nombre d'employés mis à pied aussitôt que serait conclu le pacte d'unification. Ce n'est pas exact.

Si l'on examine les effets probables de l'unification au point de vue des économies de travail et qu'on les compare à la déperdition normale du personnel, on constatera qu'il y aura beaucoup plus de vacances créées par cette déperdition annuelle que par le congédiement d'employés résultant de l'unification. Si l'on estime que les économies de travail possibles sous l'unification se feraient au taux de 25 p. 100 pour les deux premières années, de 20 p. 100 pour la troisième année, de 15 p. 100 pour la quatrième et la cinquième année, en tenant compte que la déperdition annuelle de personnel est d'environ 5 p. 100 et même si nous réussissions durant ces cinq ans à réduire le coût annuel de notre main-d'œuvre de 17 p. 100, il faudrait que les chemins de fer engagent 993 employés durant la première année jusqu'à 2,015 employés durant la cinquième année, — soit une moyenne de près de 1,500 hommes par année, — et ce, en plus du nombre d'employés qui seraient déplacés par suite des économies résultant de l'unification.

En d'autres termes, avec la main-d'œuvre au niveau de 1937 il y aurait 22,506 postes de fermés à la fin de la période de cinq ans comme résultat des économies, mais d'un autre côté il y aurait 29,947 postes d'ouverts à cause de l'attribution annuelle de 5 p. 100; l'excédent se chiffrant donc à 7,441 positions.

Ceci ne tient pas compte de l'augmentation de personnel que pourrait amener l'amélioration des affaires. Si le volume de trafic se relevait au niveau de 1930, on estime qu'il faudrait 25,000 employés de plus que ne l'exigerait le niveau de trafic de 1937.

Après l'accomplissement de l'unification, de nouvelles positions s'ouvriront chaque année au taux normal de 5 p. 100 comme par le passé.

Je puis vous assurer que dans tout plan d'unification acceptable au Pacifique-Canadien on s'occupera du petit nombre de cas où il sera difficile de garder les employés actuels; vous pouvez rejeter la crainte que la main-d'œuvre souffre d'un congédiement en masse comme résultat du plan d'unification.

CONCLUSION:

J'ai essayé de répondre en détail aux objections que soulève l'unification. Puis-je maintenant traiter la question d'une manière un peu plus vaste? Nous entendons dire, par exemple, que tel village craint de perdre quelques-uns de ses

habitants, que tel commerçant croit que ses affaires seront défavorablement affectées, et que, malgré toutes les mesures prises pour sauvegarder la main-d'œuvre, nous devrons en définitive envisager le fait que l'unification est destinée à réduire le nombre des employés de chemins de fer.

N'est-il pas évident que ces objections sont plutôt des objections au progrès économique? Quand l'automobile a remplacé la voiture à chevaux, quand le navire à vapeur a fait mettre au rancart le bateau à voile, les mêmes résultats se produisirent. Ceux qui soulèvent ces objections semblent croire que les tapageurs qui réduirent en pièces les métiers inventés en Angleterre il y a au delà d'un siècle sous le prétexte qu'ils prenaient la place des ouvriers, étaient de meilleurs économistes que Adam Smith.

ADAM SMITH:

La seule raison qui doit nous faire accepter l'unification est qu'il est dans l'intérêt national de le faire et l'intérêt national l'exige parce que chaque mesure qui contribuera à réduire le coût du transport au Canada est d'intérêt national. L'intérêt national l'exige parce que les finances publiques de ce pays ont besoin d'un régrèvement, et l'unification le produira. C'est pour ces raisons que j'en suis venu à la conclusion que l'unification ne peut être évitée.

Ce n'est pas la première fois qu'on s'efforce de faire des économies en Canada en éliminant des voies de chemins de fer parallèles. Après que le gouvernement eut acquis les réseaux qui forment maintenant le National-Canadien, il chercha à effectuer des économies et à améliorer les services en les fusionnant. Ce genre de fusion qui groupait les chemins de fer sous un même propriétaire, différait radicalement du programme que je trace en ce moment, mais en réalité, nous poursuivions le même but d'économie.

J'aurais préféré ne pas voir d'unification. Le Pacifique-Canadien est une organisation qui a été développée d'une façon scientifique; tous ses officiers et employés en sont fiers. Par le fait de l'unification il perdra son identité — et ce sera un réel chagrin pour ceux de nous qui ont passé leur vie à son service.

En dépit de la forte concurrence que lui fait l'Etat dans le domaine du transport, concurrence que je considère peu sage, je crois que le Pacifique-Canadien peut survivre tout en conservant son indépendance. Loin d'être avide de mettre la main sur le réseau de l'Etat, comme le prétendent certains critiques, j'éprouve beaucoup de regret de constater que seule l'unification pourra surmonter le plus grand danger que je connaisse pour l'avenir du pays.

Dans un récent discours public j'ai déclaré que l'unification est inévitable Le bien-être public l'exige.

M. Biggar:

D. Ce mémoire est très complet et j'imagine que vous désirez y ajouter en nous entretenant de cette économie possible de $75,300,000?—R. Oui, monsieur.

D. Mais vous voudrez bien reconnaître avec moi qu'il serait opportun d'étudier dès maintenant certains aspects du principe général avant d'aborder votre exposé des données économiques.

Il serait peut-être à propos d'entrer un peu plus avant dans l'exposé des trois modes de coopération dont il fut question au Comité ou que ce dernier a étudié. D'abord la coopération purement volontaire; deuxièmement, la coopération appuyée sur des prérogatives coercitives pouvant s'exercer par l'initiative de la compagnie de chemin de fer, mais pas directement par cette dernière; et troisièmement, une coopération, dont il fut simplement question en passant, appuyée sur des prérogatives coercitives pouvant s'exercer par un organisme prenant lui-même l'initiative.—R. Oui.

D. Vous avez parlé des deux premiers modes dans votre mémoire. Auriez-vous quelque chose à ajouter sur le troisième?—R. Le troisième comporte, à

mon sens, la création d'un tribunal de coordination chargé d'étudier les mesures d'action commune et qui, après examen de la question avec les chemins de fer intéressés, et si ces derniers ne peuvent en venir à une entente, aurait tout pouvoir d'ordonner leur mise en vigueur.

D. L'initiative devrait absolument venir d'ailleurs que des chemins de fer? —R. Ce mode fut l'objet, comme vous le savez, d'un essai aux Etats-Unis sous une forme modifiée. En réalité M. Eastman ne disposait pas de beaucoup d'autorité du chef des statuts; toutefois, il fit tout le possible pour l'appliquer sans recours à la rigueur ou à la coercition. Mon opposition à ce mode vient de ce qu'il ferait reposer sur cet organisme indépendant toute la responsabilité de l'administration tout en échappant aux conséquences. Je ne m'exprimerais pas ainsi naturellement s'il s'agissait d'un unique chemin de fer ou de deux chemins de fer exploités en commun. Mais étant donné que le Pacifique-Canadien fonctionne concurremment avec le National-Canadien et que, en vertu de sa charte, toute responsabilité retombe sur son conseil d'administration, il serait peu sage et peut-être injuste que notre compagnie dût obéir aux ordres d'un organisme indépendant en matière d'administration. Je ne vois pas qu'il soit sage de substituer le jugement, disons, de ces messieurs ou de ce monsieur au jugement des représentants de nos actionnaires. Je dois reconnaître cependant que ce que je dis ne repose sur aucun précédent connu. Je ne connais aucun pays au monde où l'on constate l'existence d'un tel état de chose ou que l'on y ait fait cette expérience dans la mesure que vous désignez ou laisser entrevoir.

La coopération est chose excellente. La coopération coercitive est chose toute différente. Nous l'avons étudiée devant la commission royale; je crois aussi l'avoir étudiée de concert avec le Sénat en 1933 quand ce dernier adopta cette loi, et j'en ai démontré les dangers et les embarras. Je ne suis nullement désappointé, — en fait, je suis désappointé en un certain sens mais non surpris, — de constater que sous le régime hybride que nous avons adopté en 1933 les résultats ne soient pas plus satisfaisants. Je ne veux pas vous laisser entendre qu'à mon sens on ne puisse plus rien améliorer. Ce n'est pas ma pensée. Je suis au contraire d'avis que nous pouvons aller de l'avant et je crois, comme l'a dit un témoin l'autre jour, que, si l'on ne tient pas compte du temps, il est possible avec les années d'économiser davantage par la coopération volontaire. Je ne crois pas à la possibilité de faire mieux par la coopération coercitive. Je doute du jugement d'un tribunal indépendant qui entreprendrait l'examen d'un cas isolé dont les répercussions atteindraient tout le réseau d'une compagnie. Je ne crois pas sage de permettre une telle liberté d'action à une institution particulière qui, aux termes de la loi et du chef d'un engagement pris envers le gouvernement a établi une forme reconnue de responsabilité.

L'hon. M. Horsey:

D. Dans votre témoignage rendu devant la commission royale vous avez exposé une partie de votre mémoire actuel. Il existe toutefois un autre aspect fort important relatif au côté financier.—R. Nous y viendrons plus tard.

D. Il s'agit de savoir comment s'effectuerait le partage des recettes. Le Comité désirerait peut-être connaître tout votre témoignage d'alors.

M. BIGGAR: Nous allons étudier toute la question.

L'hon. M. Calder:

D. Puis-je poser une question sur un point que l'on vient de soulever? Si nous étudions la carte entre Sudbury et Winnipeg, les deux compagnies ont examiné ensemble pendant quelque temps la possibilité de s'entendre sur un plan permettant d'économiser. Elles ne purent s'accorder. Supposons l'existence d'un tribunal imposant un *modus vivendi,* lequel ne satisferait aucune des deux com-

pagnies, ce vous semblerait très regrettable?—R. Oui, car après tout et vu les circonstances actuelles, il nous faut constituer le principe d'action de ces deux compagnies, et les deux conseils d'administration ne peuvent éluder cette responsabilité. Alors, ces deux conseils ayant été mis sur pied par qui de droit à cette fin, je ne crois pas que personne doit être autorisé à les remplacer.

D. Donc, sans votre consentement la coercition vous semble ne devoir jamais exister?—R. A mon avis, la coercition ne ferait rien de beaucoup mieux que les chemins de fer mêmes.

M. Biggar:

D. Si nous recourons à l'autre procédé ou à un procédé possible pas encore envisagé mais que l'on a proposé, à savoir, au lieu d'un organisme extérieur doté du pouvoir de coercition, un organisme extérieur quelconque, disons une nouvelle commission appelée à lancer l'idée ou à se mettre à l'étude de ces questions de coopération pour ensuite se contenter de communiquer au Parlement les résultats obtenus sous son égide, qu'en penseriez-vous?—R. Je ne m'y opposerais nullement, colonel Biggar. Je ne vois aucun mal dans une telle mesure.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Y aurait-il là quelque avantage?—R. Tout dépendrait de l'habileté de la personne choisie en chaque occurrence pour persuader les chemins de fer d'agir de telle et telle façon. Ce serait une démarche conciliatoire. Aucune des deux compagnies n'y pourrait trouver à redire. Je dirai plus; il arrive parfois, comme vous le savez, sénateur Graham, qu'une personne de l'extérieur fasse une proposition que l'on puisse adopter après examen personnel et à laquelle on puisse répondre par un consentement. Cette personne a ses procédés bien à soi qui sont nouveaux et si elle agit en toute bonne foi, elle peut, à mon avis, aider à la conclusion d'un accord.

D. Elle n'agirait pas à la manière forte?—R. Non. Et tout naturellement les chemins de fer devraient entretenir des sentiments du plus grand respect pour les mérites de cette personne. Il faudrait que cette dernière fût connue comme compétente, honnête et intelligente, et une fois qu'elle aurait gagné la confiance des chemins de fer, elle pourrait probablement aider à la roue.

M. Biggar:

D. Quel serait votre sentiment sur les restrictions à imposer dans ce cas? Cela dépasserait-il de beaucoup les limites de la coopération volontaire?—R. Oui, au sens que je vais vous soumettre. Comme vous le savez, la loi Lemieux prévoit l'établissement de commissions. Ces commissions établissent leurs conclusions, pas toujours unanimes malheureusement, qui deviennent publiques et exercent une certaine influence sur l'opinion publique, laquelle à son tour nous fait sentir son influence. Cette restriction posée, si l'on rendait compte au public des efforts de cette personne, de l'attitude des parties en cause et des conclusions de l'arbitre, le résultat en serait probablement heureux.

D. Et alors serait-il équitable de comparer les résultats à obtenir d'un tel procédé à ceux de la coopération volontaire et de l'unification respectivement?—R. A mon avis, la coopération volontaire n'en serait nullement gênée, étant donné que tout compte fait ce ne serait qu'un moyen d'obtenir cette coopération volontaire. Ce procédé ne vaudrait certainement pas l'unification dans l'administration. Je devrais peut-être ajouter, colonel Biggar, que l'emploi des mots "unification" et "consolidation" prête quelque peu à confusion, très souvent même. La différence entre les deux est probablement fort mince. Je crois savoir que les tribunaux ont établi que ni l'un ni l'autre de ces mots n'est un terme de loi; ils sont tout au plus des termes de commerce.

D. Exactement.—R. Mais ici nous ne parlons pas du tout d'unification ni de consolidation. Nous parlons simplement d'une compagnie utilisée comme administratrice de ces deux compagnies. Il ne s'agit pas ici d'une consolidation du matériel en ce sens que les deux compagnies ne viennent pas à n'en constituer qu'une. Il n'y a pas davantage de consolidation financière ou corporative. Il ne s'agit que d'un organisme que nous mettons nous-mêmes volontairement sur pied pour administrer deux compagnies au lieu d'une seule.

D. A mon avis, il est devenu apparent en cette enceinte que l'une des principales difficultés pour obtenir le consentement à une coopération repose dans l'aversion, aversion parfaitement compréhensible, de la part des représentants des deux chemins de fer de marcher la main dans la main dans une entreprise qui pourrait dégénérer en une diminution du réseau de chacune d'elles, ou comme vous le dites vous-même, je crois, dans votre mémoire, "une situation devant affaiblir considérablement toute son armature de compétition"?—R. Oui.

D. Avec cette unique compagnie administrative, l'une de ses premières initiatives ne serait-elle pas d'en agir ainsi envers le matériel et le personnel des établissements de chacun des deux chemins de fer?—R. Oui, sans doute.

D. Ainsi donc, du point de vue d'une entité indépendante, la conséquence d'une administration unifiée serait sans aucun doute de mutiler chacun des réseaux comme réseau physique pouvant concurrencer l'autre?—R. Dans une certaine mesure vous avez raison, vu qu'il n'y aurait plus de concurrence et que la caisse serait commune; les deux compagnies auraient intérêt à obtenir des résultats communs.

D. Supposons que vous vous trouviez dans une telle situation et qu'il se soit produit une mutilation considérable de chacun des réseaux considéré comme entité distincte, comment pourrez-vous jamais revenir à l'état premier?

L'hon. M. DANDURAND: Pour séparer les éléments de l'omelette?

M. Biggar:

D. Comment allez-vous pouvoir séparer tous les éléments de l'omelette, comme dit le sénateur Dandurand?—R. Ce serait très difficile mais non impossible. Mais n'oubliez pas que cette idée d'unification dans l'administration est envisagée comme solution permanente de la question ferroviaire au Canada. Si l'on faisait intervenir des questions d'unification temporaire dans l'administration, nous verrions du coup surgir un tout autre problème. Je ne dis pas que la séparation l'un de l'autre serait impossible mais elle serait exceptionnellement difficile. En effet, s'il est vrai que certaines choses resteraient telles quelles, quelles que fussent les circonstances, il s'en trouverait beaucoup d'autres qui changeraient avec l'unification, et qui persisteraient à différer, quel que fût l'effort de disjonction, vu qu'il serait tellement à l'avantage des chemins de fer qu'elles restassent telles quelles. Mais je n'ai jamais envisagé l'idée de séparation en cette affaire. J'ai considéré que si jamais nous en venions à la conclusion qu'il importe d'établir l'unité d'administration de ces compagnies, ce serait pour toujours. Quant aux procédés à adopter pour reprendre chacun le sien, et aux circonstances qui surgiraient si une telle unification s'effectuait pour un temps seulement, je me fais fort de dire au Comité plus tard, s'il le désire, comment, à mon avis, la chose pourrait se faire de façon pratique.

D. Pour un temps seulement?—R. Oui, pour un temps assez court.

D. Vous nous rendriez ainsi un grand service.—R. Mais je ne suis pas prêt à faire ce travail tout de suite car je ne crois pas avoir présents à l'esprit tous les embarras ou tous les avantages possibles des initiatives à prendre pour faciliter le travail; mais je serais certainement disposé à faire cet examen avant la fin des travaux du Comité.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Si j'ai bonne mémoire, un avocat de premier ordre, une personne ayant déjà travaillé à l'un des chemins de fer en qualité d'employé supérieur, a soumis, quelque temps passé, à un comité du Sénat un plan de fusion temporaire.—R. En effet, sénateur Graham; ce fut quand vous étiez à étudier cette loi en 1933. Son nom est Ruel. Il avait imaginé un plan d'unification valant pour un temps fort court et fonctionnant par ce qu'il appelait des conventions de confiance.

L'hon. M. Horsey:

D. Pour combien d'années?—R. Pour dix ans, monsieur. Je n'ai naturellement jamais approuvé le plan de M. Ruel parce qu'il visait une durée trop courte. Nous eussions à peine eu le temps d'atteindre le terme de nos économies et de nous mettre en mesure d'envisager l'avenir, que déjà nous eussions eu à nous séparer de nouveau. Or, une telle éventualité aurait certainement restreint considérablement le chiffre d'économies possibles.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. C'était certainement là l'une des pierres d'achoppement. Si la chose avait été possible, vous auriez eu à peine le temps de constater la somme d'économies à effectuer que déjà vous eussiez eu à vous séparer de nouveau?—R. Cette éventualité serait, à mon avis, une cause de faillite pour tout plan comportant une trop courte durée.

L'hon. M. Dandurand:

D. Il proposait la création d'une réserve annuelle qui se fût accumulée et eût pu servir, le temps venu de se séparer ou de ramener les deux chemins de fer à leur individualité antérieure.—R. Oui. Il l'appelait, je crois, un plan de réhabilitation. La chose est possible, mais si le plan valait pour une durée assez longue, les embarras s'en trouveraient amoindris chaque année.

L'hon. M. Calder:

D. Sir Edward, dans votre plan personnel d'administration unique il ne s'effectuerait en réalité aucune économie importante à moins de consolider tous les éléments des deux chemins de fer, unifier les trains, cesser d'utiliser certaines voies, avoir des ateliers communs, des bureaux de messageries et de télégraphe communs, et le reste; et plus vous étendriez ce plan, plus vous effectueriez d'économies—R. Exactement.

D. Et à moins de continuer ainsi assez longtemps cette unification, vous ne pourriez allez fort loin en matière d'économie?—R. Nous irions loin; nous commencerions tout de suite à économiser. Nous disions, par exemple, qu'il y faudrait une période de cinq ans.

D. Mais ce procédé de consolidation des services et de tout sur l'ensemble des opérations devrait persister?—R. Oui.

D. Et la possibilité de démêler le tout par la suite serait de plus en plus grande?—R. Elle serait de plus en plus difficile.

D. Toujours?—R. Oui.

D. Vous proposez donc que si l'on accepte le principe de l'unification dans l'administration, cette unification soit permanente?—R. Oui, monsieur.

D. Et les deux compagnies conserveraient leur entité?—R. Oui.

D. Pourtant et de toute nécessité les deux réseaux auraient à se fondre de plus en plus l'un dans l'autre, et cela pour toujours?—R. Nous arriverions sans doute à un moment où la chose serait possible; en effet nous épuiserions probablement nos économies dans les cinq ou dix premières années puis nous aurions en mains un plan bien établi confié à un organisme administratif, composé de personnes désignées par l'Etat et par nous-mêmes.

D. Dans ce cas toute la question me semble converger vers la répartition du produit des économies—R. Et cette répartition ne peut s'effectuer, monsieur le sénateur, que par entente entre les propriétaires mêmes des chemins de fer.

M. Biggar:

D. Sir Edward, voulez-vous étudier la question un peu au point de vue non seulement des chemins de fer comme tels, — en effet, nous employons l'expression " Pacifique-Canadien " et " National-Canadien " et lui faisons embrasser beaucoup de choses, — mais aussi au point de vue d'abord des actionnaires et des obligataires du Pacifique-Canadien, peut-être aussi au point de vue des obligataires du National-Canadien, car il s'en trouve parmi la population.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur Biggar, voulez-vous me permettre de poser ici une question précise?

D. Pour quantité d'émissions du National-Canadien, les chemins de fer Nationaux du Canada ne portent aucune responsabilité en tant que compagnie; l'Etat ne porte peut-être, lui non plus, aucune responsabilité. La responsabilité vis-à-vis des détenteurs de titres est une responsabilité de la part de la compagnie même qui a construit le réseau. Le problème ne se pose pas pour le Pacifique-Canadien, car j'imagine que la compagnie est en tout temps responsable de ses propres émissions?—R. Notre situation, à ce sujet, est absolument confortable, monsieur.

D. Venons-en maintenant au National-Canadien. Supposons une émission visant une voie donnée, ou un certain nombre de voies dont l'une doit être, soit abandonnée, soit ramenée aux proportions d'une simple voie locale, alors qu'auparavant elle constituait une voie d'un rendement beaucoup plus considérable, l'objectif étant de réduire les travaux d'entretien et d'effectuer les économies possibles. A ce compte, il surgirait du coup une responsabilité de la part de tout le réseau pour ces titres. Si nous traitons la propriété qui effectue une émission autrement qu'on ne se proposait de la traiter lors de sa construction, nous pouvons difficilement faire autre chose que d'assumer la responsabilité de l'émission. Vous êtes-vous demandé si oui ou non il serait nécessaire de faire englober par la Compagnie des chemins de fer Nationaux toutes les émissions de ces compagnies individuelles, advenant l'adoption de l'administration unifiée?—R. Non, monsieur. J'avais conclu que la garantie réelle appuyant l'émission d'obligations était le gouvernement du Canada.

D. Dans peu de cas, vous le savez?—R. Oh! il serait facile de l'obtenir. En réalité, elle existe.

D. C'est justement là la question que je vous ai posée. Devrait-on conclure que le pays devient le garant de tous les titres du National-Canadien?—R. Probablement.

D. Je le crois aussi.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je ne vois pas comment on pourrait l'éviter.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. La situation resterait la même?—R. Non, la situation demeurerait la même. C'est nous qui déboursons présentement.

M. Biggar:

D. Voulez-vous dire que l'unification ne changerait rien au réseau du National?—R. Non, il n'y aurait rien de changé.

D. Venons-en maintenant à la situation des actionnaires du Pacifique-Canadien et de ses obligataires; votre sentiment, j'imagine, est que le résultat de ces économies sera considéré comme devant se perpétuer si longtemps que les revenus des actionnaires du Pacifique-Canadien seront assurés pour un temps

indéfini?—R. Je le crois. Je désirerais ajouter qu'il serait facile, ou qu'il devrait être facile, si les actionnaires ont foi en leur conseil d'administration, d'obtenir son approbation à cette convention. La situation est celle-ci: le Pacifique-Canadien possède pour $335,000,000 d'actions ordinaires, valeur au pair; et pour $137,000,000 d'actions privilégiées non cumulatives à 4 p. 100. Soit un total de $472,000,000. Or, ces actions sont aux mains des actionnaires de la compagnie qui ont le droit d'approuver ou non la convention. Mais supposons qu'ils approuvent cette convention à cause des avantages que cette unification assure à leur réseau et à leurs revenus.

D. Et la raison de leur adhésion probable serait que, eu égard à ces économies, ils pourraient caresser l'espoir de toucher indéfiniment un bénéfice de ces actions?—R. Exactement. Ils considéreraient leur avenir plus assuré.

D. Pour toute la vie sinon davantage—R. Nous avons aussi d'autres titres. Nous détenons des obligations qui constituent un premier droit statutaire sur l'actif de la compagnie du chef d'un amendement à notre charte adopté en 1889. Nous avons aussi des titres pour une valeur de $150,000,000 toutes garanties par le dépôt de ces obligations perpétuelles. Soit en tout $446,000,000. Nous avons naturellement en sus des obligations sur notre matériel; elles aussi, comme vous le savez, sont garanties de la manière ordinaire et assurent par elles-mêmes leur propre sécurité. Enfin nous possédons, — leur nombre est relativement assez faible présentement, — des certificats d'effets courants tirés du revenu non encore perçu de la vente de nos terres. Si le Pacifique-Canadien pouvait s'assurer que cette convention ne comportera aucune opposition de la part d'aucun de nos détenteurs de titres, il deviendrait très facile d'obtenir leur consentement car le Pacifique-Canadien lui-même est libre de tout lien. Les voies que nous louons en ont. L'un de ces chemins de fer que nous avons abandonnés l'autre jour par entente était loué et nous avons obtenu le consentement à l'abandon de la part de l'autre compagnie.

D. De votre locataire?—R. Oui. Le pourcentage de ce chiffre d'ensemble au Pacifique-Canadien est très faible. J'ai ici une note indiquant le nombre de milles compris dans le projet d'abandon de nos lignes louées. Ce nombre est de 300 sur un chiffre total de 1,548 milles, soit à peu près le cinquième. Le public détient, en sus de ce que nous possédons nous-mêmes, pour $44,700,000 d'obligations. Si l'on applique ce chiffre au cinquième, on constate qu'il comporte à peine $9,000,000 de capital au regard du chiffre global.

D. En effet.—R. Je ne vois aucune difficulté à obtenir l'approbation de n'importe quel détenteur de titres du Pacifique-Canadien, car, en dernière analyse, sa situation se trouve améliorée du chef de l'augmentation de la faculté de gain futur de sa propre compagnie. Je n'entrevois donc aucun embarras à ce sujet. Comme vous le savez, aux termes de notre Loi des obligations,—et c'est justement où notre situation se trouve si confortable,—pour ce qui est des obligations, si nous retardons le versement des intérêts échus de plus de quatre-vingt-dix jours, les obligataires deviennent de ce chef actionnaires, obtiennent le droit de vote et prennent en mains les destinées de la compagnie. Aucune procédure judiciaire ou autre n'est nécessaire pour arriver à ce résultat. Notre situation est donc simple, grâce à la nature de notre charte.

Le très hon. M. Meighen:

D. Je présume que la Compagnie du National-Canadien ou le gouvernement du Canada,—inutile d'établir une distinction,—est en réalité responsable des émissions du tronçon indépendant de chemin de fer, vu que l'unique issue est la banqueroute du chemin de fer dès le jour de sa fermeture. Ce qui revient à dire que le gouvernement du Canada est vraiment responsable si l'on projette de fermer le chemin?—R. Oui.

D. Et cette faculté de se libérer de cette responsabilité à tout événement se trouverait augmentée du fait des économies que vous prévoyez?—R. Oui, monsieur.

D. Je comprends.

M. BIGGAR: Monsieur le président, ceci règle tout ce que j'avais à demander à sir Edward sur cette unification considérée comme projet.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Les membres du Comité, en fait les membres du Sénat étrangers au Comité désirent-ils poser des questions sur cet aspect de l'unification?

L'hon. M. McRae:

D. Oui, monsieur le président. Sir Edward, je conclus que l'unification, pour produire les meilleurs résultats, doit exister à perpétuité?—R. A peu près; en tout cas pour très longtemps.

D. Il faudrait cinq ans pour obtenir l'économie prévue. Il me semble alors que l'Etat aurait à se préparer à combler un assez gros déficit pendant au moins cinq ans pour sa part d'association.—R. Pour son propre chemin de fer. Tout dépendrait naturellement, monsieur le sénateur, de la promptitude avec laquelle nous obtiendrions des économies, des conditions du trafic et le reste.

D. Et puis, il y a autre chose, à savoir, l'argent nécessaire aux améliorations, au remplacement et tout.

M. BIGGAR: J'y viendrai, monsieur le sénateur, quand j'en serai au compte de capital.

L'hon. M. McRAE: Parfait.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Nous déblayons au fur et à mesure que nous avançons, sénateur.

L'hon. M. HAIG: A-t-on répondu à la question du sénateur Horsey?

L'hon. M. HORSEY: Je ne le crois pas.

Le TÉMOIN: Non; le colonel Biggar y arrive.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): A-t-on d'autres questions à poser?

L'hon. M. Haig:

D. Je désirerais demander ceci à sir Edward Beatty. Pour faire suite à la question du sénateur McRae, l'unification n'entraînerait, sauf erreur, aucune responsabilité nouvelle de la part de l'Etat pour les déficits des chemins de fer Nationaux du Canada?—R. Oh! non, monsieur; il se trouverait absolument relevé de toute responsabilité.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Rien d'autre à demander?

M. BIGGAR: Monsieur le président, j'allais aborder la question du capital requis pour le réseau placé sous une administration unifiée.

L'hon. M. McRae:

D. J'aurais une autre question à poser à propos d'unification. Cette dernière se confine-t-elle strictement aux chemins de fer canadiens ou embrasse-t-elle le réseau américain des deux compagnies?—R. Nous avons présentement, au Pacifique-Canadien, une très modeste étendue de chemins de fer aux Etats-Unis. Nos réseaux *Soo, Duluth, South Shore and Atlantic,* et le Spokane International sont absolument distincts.

D. Ces réseaux entreraient-ils dans l'unification ou cette dernière ne viserait-elle que les réseaux canadiens?—R. Que les réseaux canadiens.

L'hon. M. Haig:

D. L'unification embrasserait les réseaux du National-Canadien aux Etats-Unis?—R. Oui. Le Chicago constitue partie intégrante de son réseau; le Vermont Central aussi.

L'hon. M. Calder:

D. L'unification ne viserait pas les vaisseaux?—R. Pas nécessairement.

M. Biggar:

D. Vous avez, sir Edward, parlé dans votre mémoire de la nécessité de faire des déboursés pour remodeler, moderniser et améliorer le service, et vous avez laissé entendre qu'on y arriverait plus facilement par l'unification que par l'état de choses actuel. Voudriez-vous nous dire comment ce serait plus facile?—R. C'est toute la différence qu'il y a entre deux et un. A notre avis nous aurions beaucoup moins à dépenser pour moderniser les deux réseaux unifiés que pour moderniser séparément chacun d'eux luttant l'un contre l'autre. Quant au prélèvement de l'argent, il existe tout naturellement plus d'un moyen d'y arriver. Par exemple, si nous construisions ensemble une nouvelle voie de chemin de fer les frais seraient communs, les recettes de ce chemin de fer devant aller à la caisse commune.

Le très hon. M. Meighen:

D. Supposons que cette nouvelle voie alimenterait le Pacifique-Canadien?—R. Ce serait tout comme, puisque nous encaisserions tous deux les recettes.

D. En effet. Cet aspect de la question me poursuit depuis quelque temps. Il est vrai que les recettes seraient communes, mais cet alimentateur ajouterait à la valeur permanente du réseau du Pacifique-Canadien. Chaque réseau de la communauté conserverait cependant son actif liquide bien à soi?—R. Rappelez-vous, sénateur Meighen, que je ne prévois pas la disjonction des deux réseaux.

D. Moi non plus.

L'hon. M. Dandurand:

D. Qui fournirait l'argent?—R. Les deux compagnies, les propriétaires.

D. Sous quelle garantie?—R. Tout dépendrait de l'importance de ces déboursés. Nous pourrions facilement fournir l'argent à même nos propres ressources, l'un et l'autre. Si la voie à construire avait quelque étendue, nous effectuerions une émission garantie par le Pacifique-Canadien et le gouvernement canadien.

M. Biggar:

D. Mais quand vous parlez de modernisation et d'amélioration du service, entraîneraient-elles des déboursés nécessitant une émission?—R. Pas nécessairement; elles se couvriraient à même les ressources des deux réseaux des propriétaires.

D. Et à même l'augmentation du surplus en caisse?—R. Oui.

D. Ce que vous proposez au sénateur Dandurand est que s'il fallait faire une émission, cette dernière viendrait conjointement des deux chemins de fer?—R. Oui.

D. Songiez-vous alors à une émission ayant le pas sur les émissions ordinaires?—R. Oh! non.

D. Ou égale aux autres émissions?—R. L'exemple le plus simple que je puisse vous en fournir, monsieur Biggar, est celui-ci: Supposons que nous décidions de construire un chemin de fer dans le nord de la Saskatchewan pour faire face au développement minier nouveau...

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Pourquoi pas dans l'Alberta?—R. Nous y sommes présentement. Permettez-moi de vous suggérer ceci à condition que cela reste entre nous. Supposons que nous construisions un débouché à la Rivière-de-la-Paix. L'affaire serait très facile d'exécution, car ce serait une voie de chemin de fer distincte et indépendante. Nous effectuerions une émission pour ce chemin de fer, une émission ordinaire d'obligations. Nous aurions probablement à fournir des garanties,—je parle du Pacifique-Canadien et de l'Etat,—mais rien ne serait changé à la situation des chemins de fer du nord de l'Alberta. Nous n'en aurions aucun embarras. A mon avis, la plupart de nos entreprises futures effectuées sous l'égide de cette unification seraient absolument en commun.

M. Biggar:

D. Et la plupart d'entre elles, hors les entreprises spéciales, telles que la construction de nouvelles voies, seraient effectuées à même les recettes plutôt que par émissions?—R. Oui.

D. Avez-vous là la réponse à votre question, monsieur McRae?

L'hon. M. McRae: Pas exactement.

L'hon. M. McRae:

D. Quand vous parlez de "recettes", vous savez que l'Etat n'en encaissera aucunes pour les cinq années futures et que selon toutes probabilités l'Etat aura à fournir sa part de l'argent. Il y aurait probablement des recettes à encaisser par le Pacifique-Canadien?—R. Mais, monsieur le sénateur, l'Etat encaissera sa part de recettes nettes, quoi qu'il arrive.

D. Pour le laps de temps. Mais pour les déboursés à effectuer, l'Etat aurait à avancer sa quote-part d'argent?—R. Ce serait le cas pour les deux, lui et nous.

D. Je ne vois pas comment vous pouvez réussir à disjoindre ces deux avances de fonds, sir Edward, si la convention doit durer à perpétuité; et à ce sujet je désire vous poser une question. Croyez-vous que la population du Canada soit assez considérable pour justifier l'existence de plus d'un chemin de fer transcontinental de première classe à travers tout le pays?—R. Non, pas avec le nombre de milles de pays à couvrir.

D. N'est-ce pas dans ses parties reculées que ce pays devrait posséder un service de chemin de fer moderne et de toute première classe; or, s'il fallait dépenser plusieurs millions de dollars pour conserver notre trafic touristique, il faudrait aller de l'avant pour vous maintenir à la hauteur des circonstances?—R. Aucun doute qu'il reste des dépenses à faire sur les chemins de fer. Un chemin de fer n'est jamais terminé, et dans les circonstances toujours mobiles où nous vivons présentement, et même en temps de crise, nous ayons toujours devant nous la perspective d'autres dépenses de capital à effectuer pour fins de modernisation et d'achat de nouveau matériel.

D. En effet. N'ai-je donc pas raison alors de supposer que nous serions au moins justifiables d'établir un, et un seul, chemin de fer transcontinental moderne à travers le pays?—R. Sans aucun doute, monsieur; ce fut la conclusion adoptée il y a quinze ans, et ce fut celle de lord Shaughnessy.

D. Ne s'ensuit-il pas la nécessité de changements draconiens dans nos régimes ferroviaires actuels afin de faire de tous des alimenteurs, plus ou moins, de ce chemin de fer, car ce dernier sera appelé à assurer les services essentiels? Il est impossible de maintenir deux chemins de fer. Il me semble donc que l'unification entraînera fatalement dans le parcours actuel des chemins de fer des modifications très, très considérables en étendue et de longue portée en matière d'économie. Et alors surgit la question de savoir s'il va falloir y engloutir des millions et des millions pour y parvenir. Le chômage existe dans le pays; or, cette nouvelle

entreprise dont je parle pourrait être hâtée en vue d'alléger le chômage. A mon avis, il pourrait résulter de grands avantages de l'unification qui comporterait en soi la construction d'une route transcontinentale, la plus parfaite, entreprise possible grâce à l'utilisation d'un certain nombre de milles de chaque chemin de fer à certains endroits mais tous pris sur un réseau ou sur un autre, si bien qu'en fin de compte il faudrait y engager plusieurs millions. Vais-je trop loin ou rencontré-je ainsi votre pensée?—R. Non, monsieur le sénateur, vous n'allez pas trop loin. A mon avis, l'entreprise va se poursuivre pendant des années. Mais puis-je ajouter ceci qui ne cadre pas parfaitement avec la pensée du colonel? Nous avons fixé une période de cinq ans. Naturellement ce n'est pas là une durée certaine. Nous convenons tous que probablement l'affaire pourrait assez facilement se régler en cinq ans, mais il faudrait peut-être sept ou huit ans, et alors la question du chômage ou de la main-d'œuvre n'existerait plus pour nous.

L'hon. M. Calder:

D. Sir Edward, votre plan revient à ceci, comme je le comprends: pour ce qui a trait à vos têtes dirigeantes, il leur faudrait abandonner l'idée que leur réseau lutte contre votre réseau?—R. Absolument.

D. Cette idée disparaîtrait?—R. Ce serait le résultat.

D. Et vous aborderiez l'entreprise avec ces sentiments; il n'y aurait qu'un unique personnel de dirigeants et tant de centaines de mille milles de chemins de fer; et le sentiment de ces dirigeants serait de mettre en bon état chacune des parties du réseau sans se demander si elles sont du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien, afin qu'elles puissent donner tout le rendement possible au moindre coût possible?—R. Exactement; c'est là, dans ses grandes lignes, l'idée directrice du projet.

D. Maintenant et après les témoignages entendus sur la coopération, il y a deux personnels de dirigeants désireux d'effectuer des économies mais gardant toujours cette arrière-pensée: "Ceci est notre chemin de fer, et cela leur chemin de fer; il nous faut veiller très sérieusement à ne pas laisser aller ceci et cela; et ainsi de suite." Voilà la différence entre les deux situations?—R. Oui, monsieur.

D. Pour ce qui est du régime actuel?—R. La façon humaine d'envisager le problème diffère du tout au tout.

D. Exactement.

Le très hon. M. Meighen:

D. Sir Edward, en supposant que les frais d'entretien sortent d'une même caisse, comme je le présume, pouvez-vous nous dire comment le gouvernement, ou le National-Canadien, s'assurerait qu'une juste répartition de ces frais d'entretien des voies irait aux voies du National-Canadien?—R. Ce serait, à l'époque, monsieur Meighen, une entreprise commune.

D. Je sais. C'est exact. Toutefois nous avons nos chemins de fer et vous avez les vôtres, et il faudrait établir certaines dispositions à l'effet de maintenir nos chemins sur un pied d'égalité avec les vôtres, et *vice versa*.—R. Vous pouvez vous en rapporter en toute sécurité à une commission mixte chargée d'établir le budget pour l'ensemble des chemins de fer de façon à assurer le maximum d'économies et le maximum de recettes pour les deux compagnies.

L'hon. M. Black:

D. J'imagine que la Commission des transports, ou quel que soit son nom, demeurerait l'organisme de commande?—R. Oui, monsieur.

D. Il entrerait dans ses fonctions de voir qu'il n'y eût pas de passe-droit ni en faveur du National-Canadien ni en faveur du Pacifique-Canadien?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, non.

L'hon. M. CALDER: Si je comprends bien sir Edward, monsieur Meighen, il caresse l'idée que cet état de choses doit être permanent.

Quelques hon. SÉNATEURS: Certainement.

L'hon. M. CALDER: Il suit que les personnes en charge de l'entretien des voies n'auraient aucune raison de favoriser l'une au détriment de l'autre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas, autant amener la fusion tout de suite. Sir Edward songe plutôt qu'avec l'unification dans l'administration pour un certain temps, les avantages seraient tels que le public se montrerait favorable à la permanence. Toutefois, un tel procédé comporte l'entretien de nos chemins de fer.

Le TÉMOIN: Oui, mais pas sur une plus grande échelle que maintenant. Vous avez un conseil d'administration du National-Canadien, et ce conseil a son mot à dire dans l'allocation des crédits nécessaires à l'entretien de votre réseau. Il y aurait le même conseil pour surveiller les chemins de fer et il vous faudrait vous reposer sur son jugement et son honnêteté.

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous ne seriez pas disposé à nous laisser entrevoir ce que serait la composition de ce conseil?—R. Il serait d'égale force. J'ai proposé en 1925 de nous laisser choisir cinq membres de cet organisme, d'en choisir vous-mêmes cinq et de laisser à ces dix le soin d'en choisir cinq autres.

D. Ce choix nécessiterait beaucoup de prudence.—R. Je m'efforce de ne pas faire de politique en cette affaire.

L'hon. M. Horsey:

D. A votre avis les recettes nettes suffiraient-elles à acquitter toutes les dépenses et les charges fixes du Pacifique-Canadien et en même temps acquitter les intérêts dus à la population...—R. Oui, monsieur, avec les années.

D. Avec les années. Mais si nous envisageons la chose d'un œil pessimiste et supposons que les revenus nets ne suffiraient pas à acquitter le tout, l'Etat n'encourt-il pas une autre responsabilité, étant donné que l'unification est permanente?—R. Je ne le crois pas pour la raison suivante: la répartition des revenus nets communs doit être convenue à l'avance, et peut se prêter à révision pour un certain nombre d'années. Mais je suis persuadé que ces revenus ne descendront jamais assez bas...

D. Je le crois aussi, mais nous devons prévoir toutes les éventualités.—R. Notre charte dit...

M. Biggar:

D. Supposons qu'ils soient si peu élevés avec l'unification, comment seront-ils sous le régime de la séparation?—R. Ils seront certainement pires. Mais s'ils tombaient assez bas pour ne pas suffire à acquitter les charges fixes du Pacifique-Canadien, qu'arriverait-il alors?

L'hon. M. Horsey:

D. Quelle était la situation en 1937?—R. Nous avons en 1937 acquitté nos charges fixes.

D. Les revenus seraient-ils suffisants pour assurer au National-Canadien de $8,000,000 à $10,000,000?

L'hon. M. HAIG: $8,000,000.

Le TÉMOIN: Notre situation fut celle-ci l'année dernière. Nos recettes nettes furent de $23,742,000; nos autres revenus furent de $11,629,000, soit un total de $35,371,000. Nos charges fixes furent de $24,041,000; nos avances à l'embranchement du Sault, $1,868,000. Nous avons porté au compte de surplus $9,462,000.

L'hon. M. McRae:

D. Que furent vos revenus pour vos voies canadiennes?—R. Je parle des voies canadiennes.

D. Vos chiffres sont de $11,000,000?—R. Oui, au compte spécial.

D. Ce dernier mis de côté, quels seraient les revenus nets?—R. Voulez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

D. Sans parler du compte spécial, quels furent les revenus nets, en dehors du compte spécial et de la voie du Sault?—R. L'an dernier, nos revenus égalaient à peu près nos dépenses.

L'hon. M. Hugessen:

D. Votre situation est que, ne portant que des obligations perpétuelles sur votre réseau, l'unique résultat serait que si les revenus nets tombaient au-dessous du chiffre requis, les obligataires remplaceraient les actionnaires?—R. Oui, monsieur.

D. Et ils éliraient cinq des membres au conseil?—R. Oui, monsieur.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'ils le désiraient.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Vous dites que l'unification pourrait s'étendre sur cinq à sept années?—R. Oui, monsieur.

D. Mais pourrions-nous nous attendre à quelques économies?—R. Elles commenceraient sans retard.

D. Et elles augmenteraient d'année en année?—R. Nous ferions les plus pressantes tout d'abord et c'est justement pourquoi nous avancerions probablement plus vite en ce sens les deux ou trois premières années que dans les trois et quatre et dans les quatre et cinq années suivantes.

M. Biggar:

D. On a prévu une autre difficulté avec l'unification, et c'est l'administration de cette vaste organisation dont les revenus et les dépenses seraient du même ordre que ceux de l'Etat et dont le nombre d'employés dépasserait de cinq fois celui des fonctionnaires. Qu'auriez-vous à dire à ce sujet?—R. L'importance de l'organisation et de l'administration ne m'émeut nullement. Si vous consultez cette carte, vons constaterez que les deux chemins de fer sont parallèles sur toute l'étendue du pays, bien que souvent un peu distants l'un de l'autre. Il n'est pas plus difficile de couvrir 4,000 milles de chemin dans l'Alberta ou la Saskatchewan que 2,000 milles. C'est affaire d'organisation. Or, la nôtre est à peu près la même que celle du National-Canadien. C'est une question géographique.

Si maintenant vous me dites: "Que faites-vous de votre conseil d'administration?"—La question nous fut posée par la commission royale en ces termes: "Pouvez-vous confier l'administration à un homme ayant la confiance du public qui est partie, en qualité de copropriétaire, à cette convention?" Je ne crois pas qu'un seul homme au Canada ne se considère pas honoré de faire partie du conseil d'administration. A mon avis, nous pourrions réussir à faire entrer volontairement dans le conseil les hommes les plus intelligents et les plus honnêtes. S'il est impossible de donner sa confiance à des hommes de cette trempe pour administrer cette entreprise, c'est que nous sommes tombés très bas au Canada. A mon sens, ils méritent notre confiance. Les employés de chemins de fer et les employés supérieurs des chemins de fer du Canada sont d'un calibre absolument supérieur. J'ai peut-être mes idées propres à ce sujet comme sur d'autres, mais j'ai vécu avec eux toute ma vie ou à peu près. J'appartiens au Pacifique-Canadien depuis près de trente-sept ans et j'en suis le président depuis presque vingt ans. Notre personnel est excellent et je mettrais toute ma confiance en lui pour coopérer à une exploitation unifiée de cette nature.

M. Loree m'a posé la question suivante devant la commission royale et devant sir Joseph Flavelle: "Croyez-vous pouvoir mettre la main sur un homme comme celui dont vous parlez, je veux dire un bon président du conseil d'administration, un bon président de chemins de fer?" A quoi j'ai répondu: "Nous le pouvons, je crois." M. Loree a ajouté: "Il y a danger à confier à un petit groupe d'hommes une trop grande puissance." J'ai répondu: "Il n'y a qu'un président pour 125,000,000 d'habitants aux Etats-Unis." A quoi il rétorqua: "Oui, mais certains d'entre nous le voient d'un mauvais œil."

Quelques hon. SÉNATEURS: Oh! oh!

Le TÉMOIN: Mais l'ampleur est pure affaire d'organisation scientifique et de choix de personnel compétent.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Voulez-vous que nous allions un peu plus au fond des choses, car il existe une très forte opposition à l'unification de la part de ceux qui croient que l'on va ainsi créer un Etat dans l'Etat? Qu'avez-vous à répondre à ceci?—R. Ma première réponse sera que de toute évidence l'administration unifiée ne peut s'accomplir sans tout d'abord l'assentiment des propriétaires des deux compagnies. Ensuite, cette unification ne peut s'accomplir sans l'assentiment du Parlement. Je ne sache pas que le Parlement ne puisse poser des conditions de nature à empêcher l'accomplissement du mal que vous appréhendez.

D. Je ne l'appréhende pas personnellement. On a émis cette idée.—R. De plus, nous songeons toujours à l'existence d'un tribunal tout-puissant, je veux dire une honorable commission des chemins de fer ou des transports qui exercera des pouvoirs très étendus d'arbitre entre les chemins de fer et les intérêts du public. Cette commission possède déjà d'assez vastes attributions, bien que celles-ci puissent être augmentées et le personnel amélioré. Je ne décrie pas, en parlant ainsi, la Commission des chemins de fer, mais si l'on doit lui confier de nouveaux problèmes à régler, il devient évident qu'il faille tenir compte du personnel.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Certains parmi nous croient que l'institution d'un conseil d'administration par trop nombreux nuirait à son efficacité, qu'il n'aurait pas une compréhension juste de ses fonctions et que très souvent il ne se soucierait pas assez d'assister aux réunions. En d'autres termes, il serait trop difficile d'intéresser les membres à leur tâche et de les maintenir en contact. Par ailleurs si cette commission était peu nombreuse, elle ne représenterait pas, prétend-on, toutes les parties du pays. Je ne partage pas trop cet avis. J'ai éprouvé les deux, et j'ai plus confiance à un conseil d'administration peu nombreux.—R. Vous avez probablement raison. Il faut au sein du conseil d'administration un comité exécutif; or, si ce conseil compte quinze membres, il pourrait comporter un comité exécutif de six membres, comme chez nous. Notre conseil d'administration est composé de dix-huit membres; il compte des représentants d'Angleterre et de tout le pays. Mais avec un conseil nombreux, de maniement difficile, impossible à réunir, et ses membres éloignés du centre d'administration, ceux-ci ne rendent pas grand service pratique à la compagnie.

L'hon. M. Horsey:

D. Les tarifs de transport seraient-ils, à votre avis et en moyenne, aussi bas qu'aujourd'hui avec un unique transcontinental au lieu de deux? Sur certains points du pays non touchés par la concurrence, les tarifs étaient identiques, mais supposons que nous n'ayons pas eu deux transcontinentaux?—R. Je ne crois pas que les tarifs aient été réduits du fait de manœuvres de la part de l'un ou l'autre des deux chemins de fer contre son concurrent.

D. Ce n'est pas la question.—R. Je parle uniquement des chemins de fer. Par ailleurs je reconnais que les autres modes de transport, par eaux et par route, leur nuiront toujours.

D. La concurrence agira sur les tarifs?—R. Oui.

M. Biggar:

D. On a soulevé une autre considération pour s'opposer à toute idée d'unification, et c'est celle de l'amoindrissement d'efficacité du service due à l'absence de concurrence non entre les deux chemins de fer en soi mais entre les membres individuels de l'administration considérés comme quantités opposées par tout le pays.—R. A parler franc, cette considération m'a toujours fait réfléchir. Je me souviens, quand lord Shaughnessy écrivit sa lettre de 1921 au gouvernement, que nous avons très souvent approfondi cet aspect de la question; je lui disais: "Je crains que les hommes les plus fiables au monde ne viennent à se négliger s'ils ne sentent pas l'éperon de la concurrence." A quoi il a répondu: "Ce ne devrait pas être; en tout cas il importe de courir le risque." En Angleterre on a une toute autre conception de la chose. On y a réuni un certain nombre de services; on y a réparti les chemins de fer par zones, et l'efficacité du service ne fut jamais aussi grande auparavant. Tout le monde l'admet en Angleterre, et on a à peu près jeté par-dessus bord toute idée de concurrence considérée comme facteur prédominant d'efficacité.

L'hon. M. Dandurand:

D. Vous partagiez les mêmes vues en 1926?—R. Oui, et j'ai parlé de même devant le comité du Sénat, monsieur. J'ai aussi énuméré toutes mes craintes devant le comité du Sénat. Mais dans l'entre-temps, ces douze dernières années, il s'est perdu beaucoup d'argent, et l'attitude de notre population à l'endroit de la responsablité et des obligations publiques est plus favorable qu'elle ne le fut jamais. A mon avis, l'opinion publique est une force régulatrice plus grande pour obtenir l'efficacité que ne peut l'être une simple concurrence entre chemins de fer. A tout événement, impossible de briser la concurrence, car elle s'exerce par les camions, dans l'air et sur les eaux par les services de transport.

M. Biggar:

D. Et la concurrence sera très active de leur part?—R. Oui. Je crois aussi que l'aiguillon du rendement est un facteur plus fort qu'il ne le fut jamais.

L'hon. M. Calder:

D. A mon avis, la situation comporte un point qu'il nous importe d'éclaircir absolument pour la satisfaction du public, et c'est celui de savoir si oui ou non le matériel des deux compagnies va se trouver confondu l'un dans l'autre et ce sur une grande échelle. Je sais que le sentiment opposé à l'unification est très considérable, vu la crainte que les deux réseaux ne perdent leur identité du fait de la fusion. Or, à quoi tend le plan d'unification de sir Edward? Tend-il virtuellement à la fusion? Si oui, il nous importe d'en instruire le Parlement et la population. Le sénateur Meighen a parlé de l'opportunité de conserver le matériel du National-Canadien dans son état actuel ou à peu près, à savoir: qu'il faudrait voir à assurer tout l'argent nécessaire pour que le réseau du National-Canadien fût entretenu dans un certain état de bon fonctionnement. Mais, à ce que je crois voir, il n'en sera pas ainsi fait si l'on adopte le plan d'unification de sir Edward. De toute nécessité, par cette fusion ces réseaux sont appelés à se confondre de plus en plus, et ce sans jamais cesser, si l'on veut effectuer des économies.—R. Ces réseaux seront utilisés plus en commun et c'est tout. Ce sera une exploitation en commun.

D. Mais pour le matériel des chemins de fer, ateliers, messageries, lignes télégraphiques et le reste, tout cela sera confondu en un seul tout et une partie en sera détruite au cours de l'unification. On détruira, par exemple, des milles de lignes télégraphiques jugées inutiles. Tout cela ne laissera le matériel de l'une ni de l'autre compagnie en son état actuel. Il importe de bien s'entendre à ce sujet, autrement nous ne saurons où nous nous acheminons.

M. BIGGAR: J'avais cru que sir Edward avait parfaitement expliqué cela en répondant à ma question première.

D. A propos de la question du sénateur Calder, avez-vous quelque chose à ajouter à ce que vous lui avez répondu à ce sujet?—R. Non, monsieur. Mon plan comporte essentiellement l'administration en commun, toute discrétion étant laissée à la compagnie administratrice sur les mesures à adopter pour effectuer des économies et améliorer le service.

L'hon. M. Dandurand:

D. Et la disjonction serait à jamais rendue impossible?—R. Je le crois. Elle ne serait pas impossible, monsieur le sénateur, mais très difficile.

L'hon. M. Calter:

D. Prenons Ottawa, par exemple. Supposons que l'on décide d'utiliser un unique atelier dans cette ville. Il en existe deux présentement. Il faudrait alors abandonner, détruire l'autre qui cesserait pour toujours d'exister. Bref, l'unification ne laisserait ni le Pacifique-Canadien, ni le National-Canadien dans leur état primitif.—R. Il en serait de même avec la coopération. Mais n'oubliez pas, monsieur le sénateur, que la mise en commun des services des compagnies de chemins de fer est la chose la plus ordinaire que je connaisse dans l'Amérique du Nord. Ainsi il existe des stations communes. Il s'est dépensé des millions, assez maladroitement à mon avis dans certains cas, pour la construction de têtes de lignes coûteuses. A tout événement, un service commun s'effectue à ces termini, et il en fut toujours ainsi. A mon sens, l'unification dans l'administration veut simplement dire que le nouveau conseil d'administration représentera les deux compagnies de chemins de fer et que si dans sa sagesse il juge à propos de prendre quelque initiative dans l'intérêt du public ou des chemins de fer, il la prendra, qu'elle entraîne ou non la destruction de certain matériel.

L'hon. M. BALLANTYNE: Monsieur le président, puis-je dire un mot? La vraie raison qui nous a fait convoquer sir Edward est la situation financière fort compromise de ce pays et les déficits considérables des chemins de fer auxquels on doit faire face d'année en année. Si ces deux compagnies de chemins de fer étaient des entreprises manufacturières perdant beaucoup d'argent, elles se joindraient en vue d'effacer les déficits et d'améliorer les ateliers et la qualité de la production; en d'autres termes, elles chercheraient à réduire le prix de revient et à mieux servir le public, la clientèle. Une fusion bien établie constitue vraiment un avantage pour le consommateur. Certains pensent autrement et affirment que, quand une fusion d'intérêt prend trop d'importance, elle demande une fusion de trop gros capitaux, ce qui tourne au détriment du public. Mais rien de tel ne fut encore prouvé dans le cas de la fusion d'entreprises manufacturières.

Or, le problème des chemins de fer en est un d'affaires. Comme sir Edward l'a si clairement démontré dans sa déclaration de ce matin, l'unique dessein de son plan d'unification est de fournir un meilleur service de chemins de fer. Ce qui veut dire qu'avec le temps ce service sera assuré à un coût de revient moins élevé et que le pays sera soulagé de son fardeau actuel terriblement lourd à porter. Tout naturellement, il serait impossible de dissocier les deux chemins de fer si on les unissait, tout comme il est impossible de dissocier des établissement manufacturiers. Nous ne saurions, je crois, étudier cette question sans tenir compte de son côté financier. C'est ce qui, en fin de compte, importe le plus.

Je ne pense pas que le point important soit celui dont a parlé le sénateur Calder, à savoir, le sort réservé à telle ou telle ligne. Il nous faut plutôt nous occuper des véritables intérêts du peuple canadien. Pour ma part, je veux remercier sir Edward du merveilleux exposé qu'il nous a fait ce matin. La plupart des gens, je crois, commencent à comprendre qu'il faut aborder ce problème et que l'unification des chemins de fer présente la seule solution. Il faut, une fois pour toutes, se bien mettre dans la tête que l'unification des chemins de fer ne serait pas une mesure passagère. On a clairement démontré ici, ce matin, que ce serait une mesure permanente et qu'elle servirait au plus grand bien du peuple canadien.

L'hon. M. DANDURAND: Je ferais remarquer à mon honorable ami que sir Edward n'a pas encore terminé son exposé.

L'hon. M. MURDOCK: Un mot s'il vous plaît. Notre ami, monsieur le président Beaubien, a soulevé toute cette enquête dans le but de venir en aide au contribuable délaissé et de le soulager d'un fardeau de 50 à 75 millions de dollars par année. Nous avons passé la matinée à écouter patiemment pensant qu'on nous indiquerait des moyens de lui venir en aide. On a parlé de revenus assurés pour celui-ci ou celui-là, mais pas du pauvre contribuable ni de la manière de le soulager. C'est pourtant ce point-là que j'aurais voulu voir étudier.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): C'est à vous, je pense, que s'adresse cette question, sir Edward. Vous avez la parole.

Le TÉMOIN: Le sénateur Murdock peut être certain que nous aborderons cette question plus tard et que nous le ferons avec toute la franchise dont nous sommes capables.

L'hon. M. Robinson:

D. A propos des dettes, des émissions d'obligations et autres obligations du Pacifique-Canadien, voulez-vous dire que lorsque l'intérêt n'est pas payé sur ces obligations, les détenteurs deviennent simplement des actionnaires ordinaires? —R. Pour le Pacifique-Canadien proprement dit, oui, monsieur.

D. On a parlé de concurrence. Sir Edward a dit qu'il avait tout d'abord craint que sans concurrence même les meilleurs hommes seraient exposés au laisser-aller, mais il ajouta que cette crainte avait été mise de côte en Grande-Bretagne. J'allais lui demander si la venue du Nord-Canadien dans l'Ouest n'avait pas révolutionné le Pacifique-Canadien lui-même, qui, alors avait une assez mauvaise...—R. Réputation?

D. Et se trouvait en mauvaises affaires?—R. Il n'y a pas de doute. Quant aux conditions qui existaient vers 1890, avec le monopole, je dois avouer que quelques-unes des plaintes étaient justifiées et que nous n'avons pas toujours agi comme nous aurions dû le faire. Mais nous ne pourrions plus recommencer, même si nous le voulions et nous n'en avons aucunement l'intention. Je crois que nous en avons appris long sur notre propre commerce depuis quarante ans.

D. Mais vous avez gagné beaucoup du fait de la concurrence?—R. Lorsque nous étions seuls là-bas, lorsque nous formions un monopole, nous étions impopulaires. Avec la venue des autres chemins de fer, nous avons repris une partie de notre popularité. Les gens ont commencé à comparer les services que donnaient les différents chemins de fer et ils se sont rendu compte qu'après tout le nôtre n'était pas si mal. Mais nous voici en 1938, et je ne crois pas qu'on trouverait dans aucun chemin de fer au Canada un employé responsable qui ne soit aussi fidèle serviteur du peuple que n'importe quel homme à l'emploi de l'Etat. Chacun a à cœur de faire son devoir et il le fait.

D. A cause de la concurrence?—R. Non, parce qu'il veut faire ce qu'il fait.

L'hon. M. Calder:

D. Vous vous rappelez, sir Edward, toute la difficulté qu'on eut autrefois dans l'Ouest à propos de la distribution des wagons?—R. Oui.

D. Cet état de choses ne pourrait pas se reproduire, aujourd'hui que nous avons une Commission des chemins de fer pour exiger certains services?—R. Et alors, nous n'avions pas de fonds.

L'hon. M. Murdock:

D. Voudriez-vous avoir l'obligeance de nous expliquer un peu plus longuement une déclaration que je trouve à la page 22 de votre mémoire. Le sénateur Beaubien a apporté le même argument lorsque nous avons abordé cette discussion au Sénat et j'ai dû m'avouer incapable d'en faire l'analyse. Vous dites:

> Je constate de plus que les chemins de fer du Canada emploient 40 p. 100 de travailleurs de plus par unité de revenu que les chemins de fer de première classe aux Etats-Unis.

J'ai parcouru tous les Etats-Unis en chemins de fer et cette déclaration faite par le sénateur Beaubien m'a surpris et me surprend encore. J'aimerais que vous nous en fassiez l'analyse et que vous nous disiez ce que vous entendez par " unité de recette d'exploitation ".—R. Voici, monsieur le sénateur, une comparaison entre les chemins de fer canadiens et américains pour 1936:

	Chemins de fer de première classe aux Etats-Unis.	Tous les chemins de fer au Canada	Excédent des chemins de fer du Canada sur sur ceux des Etats-Unis
Recettes d'exploitation	$ 4,052,734,139	$ 334,768,557	
Nombre moyen d'employés	1,065,624	123,818	
Nombre d'employés par million de dollars de recette d'exploitation	263	370	40.7%.

Ce sont là les chiffres officiels.

M. BIGGAR: Me voici rendu à la fin de ce sujet, sir Edward.

L'hon. M. BLACK: Mieux vaudrait, je crois, lever la séance maintenant que d'aborder à cette heure un autre sujet.

L'hon. M. DANDURAND: Je crois qu'en travaillant fort nous aurons terminé notre travail au Sénat pour 4 heures.

L'hon. M. HAIG: J'aurais quelque chose à demander, monsieur le président.

(Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau après la séance du Sénat.)

La séance est reprise à 4 heures 10 de l'après-midi.

Sir EDWARD BEATTY est rappelé et continue son témoignage.

M. Biggar:

D. Sir Edward, au cours de l'intermission pour le déjeuner, on a exposé une couple d'arguments. D'abord, à propos de la question soulevée par le sénateur Murdock avant l'ajournement, on dit que les recettes brutes par mille de chemin de fer sont beaucoup plus considérables aux Etats-Unis qu'au Canada. D'après les chiffres que j'ai ici, ils sont de $7,662 au Canada et de $17,149 aux Etats-Unis.—R. Oui.

D. On prétend que la différence se trouve dans le nombre d'employés.—R. Le nombre d'employés compte pour quelque chose, mais il reste à savoir s'il peut expliquer toute cette différence.

D. Il pourrait faire disparaître la différence, mais ne saurait faire pencher la balance de l'autre côté—R. Non.

D. On disait aussi que pour chaque mille de chemin de fer il y a au Canada 2 employés .83 tandis qu'il y en a 4.51 aux Etats-Unis.—R. Oui.

D. C'est exact?—R. La différence est forte, mais les chiffres que vous me citez là sont officiels, je suppose. Nous n'avons pas fait ce calcul nous-mêmes, mais si vous voulez faire confirmer vos chiffres vous pouvez le faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quels sont ces chiffres?

M. BIGGAR: 2.83 au Canada et 4.51 pour les chemins de fer de première classe aux Etats-Unis.

M. Biggar:

D. On a dit qu'il serait peut-être bon d'avoir un peu plus d'explications sur la question soulevée ce matin par le sénateur Calder, c'est-à-dire, sur la reconnaissance par la direction unifiée d'une division des propriétés afin de garder séparées les propriétés du National-Canadien et celles du Pacifique-Canadien dans l'administration de ces deux réseaux comme une seule unité.—R. D'après le plan que nous suggérons, ce qui importe c'est la fusion complète de l'administration. La direction devrait donc, lorsqu'elle trouverait moyen de réaliser des économies pour l'un ou l'autre réseau considérer les deux réseaux comme un seul tout. Il n'y aurait donc pas de distinction de propriété bien marquée à ce sujet.

Permettez-moi d'ajouter, cependant, que nous comptons peut-être trop sur une fusion matérielle pour réaliser ces économies. C'est une chose très difficile à estimer avec un certain degré de précision. Mais si nous nous fusionnons et que plus tard, beaucoup plus tard, il nous faille nous séparer, bien des choses que nous aurons faites resteront en commun après la séparation.

D. Oui?—R. Lorsque par raison d'économie ou pour accorder au public un service plus satisfaisant deux compagnies de chemin de fer se sont unies pour exploiter en commun un terminus de chemin de fer, elles ne chambardent pas tout ce qui a été fait parce qu'elles passent sous une nouvelle forme d'administration. La même chose arriverait pour certaines lignes que nous exploitons en commun. S'il était économique d'agir ainsi, nous laisserions un grand nombre de ces lignes telles qu'elles étaient.

D. Et la concurrence commencerait...—R. Ailleurs.

D. Sur la nouvelle base?—R. Oui.

D. Et l'on supprimerait toute concurrence pour les choses exploitées en commun?—R. Comme je l'ai dit ce matin, l'usage d'exploiter en commun certains services est très répandu dans l'Amérique du Nord. Ceci veut dire tout simplement que dans leur propre avantage, pour accommoder le public ou diminuer les frais d'exploitation deux compagnies s'unissent et se servent en commun d'une chose quelconque. Cette pratique est très répandue aux Etats-Unis et au Canada.

L'hon. M. Calder:

D. Est-ce que ceci s'appliquerait aux lignes de chemin de fer, là où une ligne serait abandonnée?—R. Oui, surtout dans ce cas-là, et dans le cas des termini en commun.

D. Et des usines?—R. Et des rotondes.

D. Elles continueraient d'être exploitées en commun?—R. Certainement, s'il était avantageux de le faire.

L'hon. M. Horsey:

D. Comment pourrait-on arriver à réaliser toutes ces économies, puisqu'il faudrait passer par la Commission des chemins de fer? Déjà, sous le régime de la coopération, il a été impossible, même pour les choses de peu d'importance, d'arriver à quoi que ce soit parce que la Commission décidait que les intérêts du public ne permettaient pas d'abandonner certaines lignes? Vous avez parlé de donner des pouvoirs plus étendus à la Commission; ne faudrait-il pas une autorité de l'extérieur pour dire que ces économies doivent se faire?—R. Il y aurait une

autorité de l'extérieur dans ce cas. Je crois que la loi qui déciderait l'unification et qui reconnaîtrait l'accord passé entre les deux compagnies nous aiderait beaucoup à mettre ces idées en pratique et à faire les travaux nécessaires. N'importe quelle cour de justice, je crois, s'en chargerait.

D. Il faudrait changer leur manière de voir.—R. En se basant sur l'opinion qui aurait alors cours dans le public.

M. Biggar:

D. En tenant compte de la force politique qu'aura cette association unique qui s'étendra d'un océan à l'autre?—R. Peut-être n'ai-je pas saisi toute la portée de la question du sénateur Murdock. Voici mon opinion: je crois que si l'on formait une société particulière pour administrer ces biens et qu'on lui donnait un conseil d'administrateurs indépendant, dans lequel nous serions représentés, cela va de soi, on arriverait à un état de choses beaucoup moins favorable au favoritisme politique que celui qui existe actuellement. On parle toujours un peu à tort et à travers, je crois, de l'ingérence politique et de ses effets. Sir Henry Thornton a traité ce sujet à fond dans le témoignage qu'il rendit devant la commission royale. Il a dit que parce qu'une compagnie était une compagnie de l'Etat elle était sujette à des pressions partisanes ce qui avait un mauvais effet sur le système. Comme je l'ai dit ce matin, il y aura bientôt 20 ans que je suis président de cette compagnie, et, jamais, je n'ai eu la preuve qu'un tel état de choses existât. Je ne sais pour qui tel ou tel employé du Pacifique-Canadien a jamais voté et je ne veux pas le savoir. On ne fait pression sur aucun employé du Pacifique-Canadien si ce n'est pour lui faire exercer son droit de vote comme bon lui semble. On trouve la preuve de ce que je viens d'avancer dans le fait que les employés font partie de toutes sortes de groupes, et qu'ils obtiennent des congés pour aller voter et ne reviennent qu'après les élections. Nous ne faisons aucunement pression sur eux et je ne vois aucun mouvement politique que ce soit parmi nos employés.

Le cas du National-Canadien est différent. Il est la propriété du peuple canadien. Ses directeurs sont nommés par le gouvernement. Il a un aspect politique plus prononcé que n'aurait une association particulière ordinaire. Personne n'est à blâmer. C'est un effet du système. Je l'ai dit clairement dans mon témoignage devant la commission royale, c'est là une des choses qui distingue l'organisation d'une entreprise privée, même considérable, d'avec une entreprise d'Etat. Mais j'ose dire que sous une direction unifiée les occasions d'ingérence ou d'influence politique seront beaucoup moins grandes que sous le régime actuel.

D. Vous parlez d'influence exercée par le dehors sur le chemin de fer?—R. Oui.

D. Que dire de l'influence que les chemins de fer pourraient avoir sur la politique générale du gouvernement canadien?—R. Ce ne pourrait être autre que l'avis d'experts ou de gens à qui l'on aura confié l'administration d'une grande propriété dans laquelle l'Etat aura des intérêts. J'ose dire que le conseil d'administration et les gérants de la nouvelle compagnie,—car, ici encore, j'imagine que les clauses de la loi d'unification seront améliorées,—agiront comme s'ils dirigeaient cette compagnie pour des actionnaires particuliers. Il est vrai que les représentants du gouvernement dans le conseil d'administration pourraient réfléchir l'attitude du gouvernement envers les transports, mais cet effet se trouverait contrebalancé par les hommes en charge,—les autres huit ou dix ou quel qu'en soit le nombre. Là encore, nous sommes mieux protégés, je crois, que nous ne le sommes aujourd'hui.

D. Je pense que peut-être ceux qui craignent les dangers d'un Etat dans l'Etat hésitent à la pensée que les 150,000 ou 200,000 employés de cette puissante compagnie pourraient, sous la pression des nécessités de classe, faire peser d'un seul côté le poids de leur influence. Pensez-vous que la chose soit possible?—

R. Autant que je sache, nous n'avons pas encore eu de preuves bien marquées de cette tendance au Canada jusqu'à présent.

L'hon. M. Dandurand:

D. Vous êtes bien jeune.—R. Je ne peux remonter plus loin qu'au début de ma carrière. D'après ce que je connais du Pacifique-Canadien et de ses employés, il n'y a pas parmi ces derniers de mouvements de classe. Ce sont des groupes d'individus et ils votent selon leurs propres intérêts et en faveur des programmes politiques qu'ils approuvent.

M. Biggar:

D. Et ils ne font pression ni d'un côté ni de l'autre?—R. Pas à ma connaissance.

L'hon. M. Black:

D. Les syndicats ouvriers, aujourd'hui, la Fraternité des employés de chemins de fer ne compte-t-elle pas parmi ses membres les employés de trains du Pacifique-Canadien tout autant que du National-Canadien?—R. Oui.

D. La Fraternité comprend donc les employés des deux compagnies?—R. Oui.

D. Dans ce cas, ne peuvent-ils pas, séparés, exercer à peu près la même pression que s'ils étaient unis?

L'hon. M. DANDURAND: Je n'avais pas remarqué que l'on insistait sur le mot "classe"; mais quant à avoir une politique à eux, les chemins de fer ont, de mon temps, donné des preuves qu'ils en avaient. Je crois que dans le grand public on craint qu'il soit imprudent de confier à dix ou quinze hommes le contrôle sur 40,000 milles de chemins de fer employant de 150,000 à 200,000 hommes qui, sur un sujet en particulier, pourraient se laisser entraîner par l'influence ou les déclarations de ce conseil. J'ai dit que deux fois au cours des trente dernières années les autorités du Pacifique-Canadien,—sir William Van Horne y a pris une part active,—se sont opposés à la réciprocité sur les produits naturels, par exemple, parce que le Pacifique-Canadien,—et le National-Canadien aurait fait la même chose, je pense, s'il avait eu des lignes dans l'Ouest canadien,—parce que, dis-je, le Pacifique-Canadien voulait une politique de l'est à l'ouest plutôt qu'une politique du nord au sud. Je dis qu'on craindra, et il vous faudra faire face à cette crainte, que c'est une arme trop dangereuse pour la confier à dix ou quinze hommes qui auront sous leur direction de 150,000 à 200,000 employés. Voilà ce à quoi il vous faudra faire face.—R. Je saisis votre pensée, monsieur le sénateur. Mais, est-il juste de penser que ces dix ou quinze hommes, à supposer qu'ils le pourraient, chercheraient jamais à exercer cette influence? La chose n'est jamais arrivée dans notre compagnie. Vous dites que sir William Van Horne était opposé à la réciprocité en 1911. Ne se peut-il pas que comme citoyen canadien il soit arrivé à la conclusion que c'était ce qu'il y avait de mieux dans l'intérêt du pays? Le fait qu'il était président d'une compagnie de chemin de fer ne prouve pas qu'il agissait en homme de chemin de fer. Il n'était pas le seul au pays à partager cette opinion.

D. Il représentait les intérêts des chemins de fer.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Je me suis aperçu qu'il y en avait beaucoup.—R. Comme vous le savez, sir William Van Horne n'était pas président de la compagnie en 1911. Sir Thomas Shaugnessy en était alors président. Sir William s'était retiré en 1899.

L'hon. M. Dandurand:

D. J'ai apporté cet exemple pour montrer ce que pourraient penser les gens quand ils auront à décider s'il y a lieu de confier à quelques hommes un tel

monopole. Je dis "monopole" parce qu'il renferme tout le commerce ferroviaire au pays.—R. Je ne pense pas, monsieur le sénateur, que le danger soit bien grand. Je ne me fais pas à l'idée qu'un directeur de chemin de fer averti cherche à influencer ses employés dans l'exercice de leur droit de vote.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Ne pensez-vous pas que les conditions ont changé depuis.—R. 1911?

D. Non. Je suis un peu plus âgé que vous et j'avais l'habitude de regarder les employés d'un certain chemin de fer comme mes adversaires. Lorsqu'on venait à déclarer qu'un tel voterait en ma faveur on l'envoyait en dehors de la circonscription pour une journée ou deux.

Des VOIX: Oh! oh!

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Il n'y avait pas de frais de transport, voyez-vous, et le salaire continuait. Mais je dois ajouter que ces dernières années on n'a plus beaucoup recours à cette pratique. Je puis dire ceci en toute liberté. Je crois que les employés ne le toléreraient pas.—R. Ils ne l'ont jamais toléré dans notre compagnie.

D. A moins qu'un homme ne fût faible, le syndicat se lèverait et dirait: "Nous ne permettrons pas que vous le renvoyiez. Renvoyez-le si vous osez!" Peut-être que vous et moi, nous sommes encore imbus de ces vieilles idées. Nous en avons fait l'expérience, mais je puis dire qu'à mon avis cette pratique n'existe plus ou presque plus aujourd'hui.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Ne pensez-vous pas, sir Edward, que pour entraîner 150,000 hommes il faudrait faire appel à leurs intérêts personnels comme classe et, dans ce cas, la chose serait possible aujourd'hui?—R. Oui, je pense bien que ce soit possible aujourd'hui. Je suppose que l'on fait ainsi appel aux intérêts de plusieurs classes de gens au Canada. On leur dit qu'il y va de leurs intérêts de suivre certains hommes et d'appuyer tel ou tel parti. Je ne vois pas comment vous pourrez éviter ces pratiques.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Les autres groupes ne sont pas aussi nombreux.

L'hon. M. COTÉ: Les employés du National-Canadien sont passablement nombreux.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je n'en connais pas le nombre.

M. Biggar:

D. Dans votre mémoire, sir Edward, vous nous disiez que les chemins de fer se trouvaient dans un état financier dangereux et qu'il fallait envisager la possibilité de quelque chose de plus grave que l'unification à moins que le trafic ne revienne au niveau de 1930. Voulez-vous nous dire quelles seraient les perspectives d'avenir en supposant que le Parlement n'intervienne pas?—R. Quand je considère la manière dont ma propre compagnie a su faire face aux difficultés des dernières années, je regarde son avenir avec confiance. J'exprimais cette confiance à mes actionnaires à leur réunion annuelle, le 4 mai. Je leur disais:

> Vos propriétés bien situées, bien construites et bien entretenues sont dans un état qui leur permet d'assurer à la nation un service de transport moderne et efficace. Après mûre réflection, je ne crois pas qu'il y ait lieu de craindre pour l'avenir de cette compagnie même s'il lui faut continuer à exploiter ses lignes séparément et à supporter la concurrence des Che-

mins de fer Nationaux. Inutile pour moi de répéter que l'union de ce chemin de fer avec celui de l'Etat pour arriver à un système rationel assurerait aux propriétaires des deux réseaux les plus précieux avantages.

Voici, en partie, sur quoi je me basais pour faire cette déclaration. Si, en 1937, les recettes nettes de la compagnie avaient été égales à celles de 1930, c'est-à-dire, de $38,249,000, nos résultats pour 1937 auraient été les suivants: recettes nettes, $38,249,000; autres recettes, $11,630,000, soit un total de $49,879,000. Dépenses fixes, $24,042,000; intérêts garantis sur les obligations de la ligne du Sault et que nous avons payés $1,868,000; ce qui donne comme dépenses la somme de $25,910,000 et laisse un surplus de $23,969,000. Après avoir déduit 4 p. 100 pour les actions privilégiées, soit $5,490,000, et le montant des avances faites au compte de réserve de la ligne du Sault, soit $3,849,000,—mais qui n'est pas à proprement parler imputable aux revenus courants mais au compte de profits et pertes,—il resterait encore $14,529,000, ou une somme égale à 4⅓ p. 100 sur les actions ordinaires. En ne comptant pas les $3,849,000 imputables à la ligne du Sault, le solde des recettes courantes sur les dépenses aurait été de $18,378,000 que l'on aurait pu distribuer en dividendes sur les actions ordinaires, ce qui aurait donné un peu plus de 5 p. 100. J'ai donc confiance. Nous allons bientôt, je crois, monsieur le colonel, sortir de ces vents contraires; mais au cours des dix-neuf dernières années nous avons accumulé de lourdes, de très lourdes pertes. Ces pertes ont tellement augmenté les obligations des chemins de fer qu'il nous faudra plus qu'un accroissement ordinaire de commerce pour nous remettre dans ce que je considère un état sain et solvable. Je parle actuellement des deux compagnies.

D. Oui.—R. Nous nous tirerons d'affaires, mais nous ne pourrons pas dire, même à nous-mêmes, que nous sommes vraiment prospères à moins d'une hausse soudaine et bien marquée dans le commerce des transports.

D. Supposons que cette hausse ne se produise pas, supposons que nous n'atteignons pas le niveau de 1930, quelles seraient alors les perspectives d'avenir?—R. Il nous faudrait continuer à péricliter à cause du manque de revenus et il nous faudrait encore, je suppose, recourir à ces mesures désespérées d'économie auxquelles nous avons dû avoir recours au plus fort de la crise,—ce sont des pratiques qui répugnent mais qui sont parfois nécessaires. Les deux compagnies devraient probablement s'y soumettre jusqu'à ce que les temps redeviennent un peu meilleurs. Ainsi présenté le tableau n'est pas très gai, mais il est possible.

D. Le Bureau de la statistique nous a fourni un tableau, n° 24, semblant indiquer que les chemins de fer, dans l'ensemble, perdent chaque année un peu plus de leur part du commerce du pays. Pensez-vous qu'il y ait là un danger grave?—R. Pas encore. Nous avons eu à souffrir de la concurrence des camions, un peu moins de celle des autobus et nous perdons gros avec l'usage généralisé de la voiture-automobile particulière. Nous avons toujours eu à faire face à la concurrence du transport par eau et nous aurons probablement toujours à y faire face. Elle s'empare d'une partie, mais pas d'un très fort pourcentage du commerce total du Canada; cependant à certains mois de l'année elle accapare des denrées très lourdes qui se transportent en vrac. Pensant que le Comité me poserait cette question, j'ai essayé de me renseigner sur ce que cela représentait par rapport au tonnage total, mais je n'y ai pas réussi. On m'a donné certains cas, mais ils semblaient basés sur rien. Au début de l'industrie de l'automobile et avant qu'elle ne se fût emparé des grandes routes comme elle l'a fait ces dernières années, il va sans dire que les chemins de fer gagnaient plus qu'ils ne perdaient par l'avènement de cette entreprise gigantesque. Il y a de cela plusieurs années, je m'entretenais de ce sujet avec le vice-président du *New York Central* et je lui demandais ce que cela représentait pour sa compagnie. Il calculait que sa compagnie avait perdu pour huit millions de dollars de trafic, mais que le transport de voitures-automobiles, de parties de rechange et autres produits connexes lui avait rapporté $80,000,000.

D. Je comprends.—R. Mais la concurrence par les grandes routes n'était encore qu'à ses débuts, ses effets n'avaient pas encore commencé à se faire sentir. Aujourd'hui, je ne pense pas que les mêmes proportions existent ou si elles existent c'est de l'autre côté.

D. Alors vous êtes d'accord avec M. Fairweather; vous pensez que ce n'est pas la simple concurrence par route qui est dangereuse, mais aussi la concurrence par eau rendue plus efficace grâce aux camions qui se chargent de distribuer les marchandises rendues dans les ports?—R. C'est la combinaison des deux qui nous cause le plus d'inquiétude.

D. Le camion a augmenté l'efficacité de la concurrence par eau?—R. Oui; et comme vous le savez, on a beaucoup réduit les taux de transport par eau, ce qui a contribué à détourner le trafic. C'est un fait dont il nous faut tenir compte.

D. Avez-vous jamais pensé à faire le transport par route et par eau comme complément au transport par rail?—R. Depuis 1880 environ nous nous intéressons, tous deux, jusqu'à un certain point, à la concurrence par eau à cause de notre service sur les Grands Lacs. Si nous arrivions à fusionner les deux compagnies, je crois que sans aucun doute nous nous occuperions jusqu'à un certain point du transport par voitures-automobiles. Nous nous en occupons déjà pour le service de livraison près des gares et autres choses de ce genre, mais il est probable que nous nous en occuperions davantage si les deux compagnies étaient fusionnées car, alors, nous pourrions le faire à bien meilleur compte qu'avec des services distincts dans chaque ville.

D. On a prétendu, et je crois que vous en avez fait mention dans le mémoire que vous avez lu ce matin, qu'un moyen de résoudre le problème des chemins de fer au Canada serait d'augmenter les prix. La Commission Duff a proposé dans son rapport une revision complète de la base des tarifs. Quelle est votre opinion à ce sujet?—R. Pour ma part, monsieur le colonel, j'y serais opposé. Je ne crois pas que ce soit le moyen de résoudre le problème. Ce qu'il nous faut, à mon avis, ce ne sont pas des services de transport plus coûteux, mais des services à meilleurs marché en tenant compte des distances que nous avons à parcourir et des autres difficultés que nous avons à surmonter. Bien que nous soyons à étudier cette question très sérieusement, le National-Canadien et nous-mêmes, je crois que le relèvement de nos tarifs ne servirait qu'à rendre plus puissants nos concurrents par eau et par route. Impossible d'augmenter les tarifs sur les grains, ils sont établis par la loi. Si nous augmentions les tarifs pour les transports à courtes distances, nous ne ferions qu'ajouter aux avantages que les camions ont sur nous. Nous n'aurions plus alors que le transport à longue distance qui n'est pas au même degré sujet à la concurrence des camions. Je crois que nous ne gagnerions pas assez pour compenser les critiques que nous ne manquerions pas de nous attirer.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Vous retirez des bénéfices de votre service d'enlèvement et de livraison à domicile par camion?—R. Sans le moindre doute. C'est un service payant. Les deux compagnies, je crois, s'y prennent de la même manière.

M. Biggar:

D. Dans le mémoire que vous avez lu ce matin, en parlant du grain, au bas de la page 18 et au haut de la page 19, vous dites que les frais de distribution et de manutention doivent être tels qu'ils permettent de livrer le grain sur les marchés extérieurs à un prix qui puisse soutenir la concurrence des autres pays et que par conséquent ils doivent être de tant ou tant. Vous voulez dire par là, je suppose, qu'il est plus profitable pour les chemins de fer que le grain soit cultivé et transporté que de n'en pas transporter du tout, ce qui adviendrait si les taux étaient plus élevés?—R. Oui. Permettez-moi ici d'ajouter un mot,

monsieur Biggar. Sir William Van Horne a signé un accord avec le gouvernement canadien relatif aux taux pour le Passage du Nid-de-Corbeau. On l'a beaucoup critiqué parce qu'il n'avait reçu que quelque trois millions de subventions en récompense pour des réductions marquées dans les tarifs du grain et de certaines autres denrées à destination de l'Ouest. J'ai toujours pensé que sir William Van Horne avait eu parfaitement raison. Il connaissait la géographie de ce pays, il savait d'où nous viendrait la concurrence et il savait que notre seul salut sur les marchés extérieurs résidait dans des taux de transports peu élevés, compte tenu des distances à parcourir. Il a agi avec beaucoup de clairvoyance et il a fait un bon marché. Ce marché a été, je crois, profitable pour le pays et pour les chemins de fer. Ces considérations doivent avoir été son leitmotiv dans cette affaire.

D. Et, en plus des tarifs sur les grains, il y a d'autres tarifs qui ont été déterminés de manière à servir les intérêts de la nation, plutôt que ceux des chemins de fer comme entreprises commerciales ou comme entreprises qui cherchent à réaliser des bénéfices?—R. Oui, quelques-uns.

D. Et ne seriez-vous pas en faveur de reviser ces tarifs et de les placer sur une autre base?—R. Non, monsieur, pas pour le moment. Je n'ose prédire ce qui arriverait s'il survenait une crise grave et de longue durée à laquelle les compagnies de chemin de fer seraient incapables de faire face; mais, je ne crois pas que l'augmentation des tarifs, du moins pour le moment, soit un moyen de résoudre le problème.

D. Vous voulez dire, n'est-ce pas, que quelque difficile qu'il soit à l'avenir de réaliser des revenus sur le capital engagé dans les chemins de fer, le peuple de ce pays devra se contenter indéfiniment de les exploiter dans l'intérêt de la nation?—R. Non, ceci ne s'appliquerait pas dans tous les cas. Il y a au Canada des chemins de fer de nature purement nationale et non commerciale. Je veux parler de l'Intercolonial. L'Intercolonial n'est pas visé dans l'accord dont nous parlons. Mais il existe au Canada un sentiment très répandu à l'effet que l'Intercolonial, comme œuvre nationale, a été construit dans un but bien déterminé et qu'on ne peut le considérer comme une entreprise commerciale. Je ne m'opposerais pas à ce qu'on ne fasse pas entrer l'Intercolonial dans ce remaniement et que l'Etat continue à l'exploiter dans l'intérêt du pays, comme bon lui semble. Il semblerait que, historiquement, ceux qui soutiennent cette théorie ne font pas tout à fait erreur. Mais nous n'en avons pas tenu compte ici; nous avons tout simplement considéré l'Intercolonial comme une des lignes du National-Canadien, qui deviendrait partie du réseau exploité par la compagnie fusionnée.

D. De sorte que pour le moment vous ne prétendez pas qu'une hausse considérable dans les tarifs pourrait améliorer la situation?—R. Non.

Le très hon. M. Meighen:

D. Vu l'idée explicite renfermée dans la Loi des taux de transports des marchandises dans les provinces Maritimes, vous ne proposerez pas, n'est-ce pas, de séparer l'Intercolonial des autres chemins de fer et de l'exploiter comme un chemin de fer de l'Etat?—R. Non, je ne le propose pas. Je dis qu'il se trouve des gens pour défendre cette théorie. C'est une propriété de l'Etat et seul le gouvernement peut décider de la politique qu'il entend suivre.

D. La même chose s'applique à toutes les lignes du National-Canadien?—R. Pas tout à fait de la même manière. Les autres chemins de fer ont été construits dans un but commercial et gratuitement ou autrement sont passés entre les mains de l'Etat.

L'hon. M. Dandurand:

D. Ils furent construits pour fins commerciales et pour la colonisation?—R. Oui.

M. Biggar:

D. Il y a dans votre mémoire une couple de passages, qui, je crois, demanderaient quelques mots d'explication. Vous dites que les économies réalisées en vertu du régime de coopération, soit $1,135,000, représentent 30 p. 100 des frais antérieurs. Jusqu'à présent, nous n'avons pas eu de chiffres à ce sujet. Pourriez-vous nous dire où nous les procurer?—R. Oui, monsieur. J'ai ici un mémoire que m'a préparé notre contrôleur. Voici:

Coût des services actuels avant le régime de la coopération:

National-Canadien	$1,682,000 environ
Pacifique-Canadien	1,586,000 environ
Total	$3,269,000
Economies sur ces services dus à la coopération	$1,074,000
Pourcentage des économies réalisés sur les dépenses antérieures	32.9

D. Il vous a tout simplement donné cet état sans indiquer quelles étaient les dépenses antérieures?—R. Les deux premiers chiffres que je vous ai donnés représentent les frais antérieurs: $3,269,000.

D. L'autre passage avait trait aux économies que l'unification permettrait de réaliser dans la main-d'œuvre; elles sont évaluées de 15 à 17 p. 100. On ne dit pas quoi.—R. En argent. Elles feront le sujet d'une pièce distincte, monsieur Biggar.

L'hon. M. Murdock:

D. Ne serait-ce pas 15 ou 17 p. 100 des 132,000 employés?—R. C'est 123,000, je crois.

D. Ils étaient au nombre de 132,000 la dernière année dont nous avons eu le rapport. Ce 15 ou 17 p. 100 n'avait-il pas trait au nombre d'employés?

M. BIGGAR: Je n'ai pas pu voir à quoi ce 15 ou 17 p. 100 se rapportait.

L'hon. M. MURDOCK: C'est bien ce que semble dire le rapport, d'un bout à l'autre.

M. BIGGAR: Je croyais qu'il voulait dire 15 ou 17 p. 100 des économies.

L'hon. M. MURDOCK: Non; du nombre d'employés.

Le TÉMOIN: Nos calculs, qui, il va sans dire, seront développés, nous donnent 15.2 p. 100 des employés et 17 p. 100 des frais d'exploitation combinés des deux compagnies.

L'hon. M. Murdock:

D. Dans les propositions que vous avez faites à la commission royale, quand vous avez parlé de 75 millions d'économies vous fixiez, je crois, les économies en main-d'œuvre à $64,000,000?—R. Oh! non, monsieur. Ces 64 millions, c'était tout, monsieur le sénateur, c'était tous les frais d'exploitation.

M. BIGGAR: C'est tout ce que j'avais à demander à sir Edward sur les sujets généraux.

L'hon. M. Haig:

D. Sir Edward Beatty, je crois devoir m'opposer à votre proposition d'unification, car les plus fortes économies, à part celles qui résulteraient de l'abandon de lignes, seraient faites aux dépens du nombre des employés. Vous en avez parlé ce matin; mais voudriez-vous nous expliquer un peu plus en détail la manière de faire face à cette situation. Lors de leur fusion, les compagnies de chemins de fer anglaises calculaient que 70 p. 100 de leurs employés étaient permanents et 30 p. 100 non permanents. Les chemins de fer se chargèrent des 70 p. 100 et le gouvernement des 30 p. 100. Pourriez-vous nous dire, avec tous les détails que vous possédez, la manière dont cette question de personnel sera réglée? Dans la partie du pays d'où je viens, c'est cette question de main-d'œuvre qui soulève

le plus d'opposition au projet d'unification; et, elle ne vient pas tant des employés eux-mêmes que des citoyens en général, car dans un centre ferroviaire comme Winnipeg, tout le monde aurait à en souffrir. Ils redoutent cet aspect du projet. Pourriez-vous nous donner plus d'explications?—R. Vous savez, monsieur le sénateur, que chaque année voit partir un certain nombre d'employés. Cette action du temps nous enlèvera plus d'employés que l'unification ne rendrait disponibles. Mais, nous savons, par ailleurs, que les employés ne se retirent pas tous en même temps et que le pourcentage de ceux qui se retirent n'est pas le même pour chaque groupe. Un exposé, paru il y a quelque temps, montrait que pour les Etats-Unis de même que pour le Canada le plus petit pourcentage d'employés qui chaque année abandonnent le travail se trouvait dans le groupe des employés de train; il est de 2½ p. 100. A ce taux, il nous faudraiat plus de cinq ans pour absorber les employés mis en disponibilité. Mais, même là, la question n'est pas très grave, en ce sens que les chemins de fer ont trois manières de la résoudre: ils peuvent changer de 65 à 60 l'âge à laquelle un employé peut volontairement prendre sa retraite; ils peuvent faire comme on a fait aux Etats-Unis, accorder pendant quelques années une allocation basée sur les services rendus; ou encore prendre plus de temps pour en arriver au maximum d'économies. Ce dernier moyen serait le plus simple. Cela voudrait dire, peut-être, qu'il nous faudrait sept ans pour accomplir cette transition. Je n'y verrais aucune objection, à condition qu'il n'y ait pas d'ennuis pour les travailleurs; les seuls changements qu'il y aurait viendraient des retraites volontaires, des mortalités ou des retraites en vertu du plan de pension de la compagnie. Je me suis longuement arrêté à cet aspect de la question; je sais que ce que vous dites de l'opinion générale est vrai et j'admets que ce serait commettre une injustice envers ceux qui sont devenus employés de chemin de fer en pensant que ce travail leur offrait un bon moyen de subsistance et qui ne sont aucunement responsables des conditions qui ont amené la situation que nous étudions aujourd'hui. Je suis donc prêt à faire l'impossible pour éviter les injustices que cette situation pourrait faire naître. Les Anglais ont agi d'une façon et les Américains d'une autre. Les Anglais ont tout simplement décidé qu'aucun employé de plus de cinq années d'expérience ne serait congédié ou renvoyé du fait de la fusion. Il leur a fallu longtemps pour arriver à leur but, mais ils y réussissent; ils en ont déjà bénéficié et les employés sont satisfaits.

L'hon. M. Parent:

D. Savez-vous ce qui a été fait en France à ce sujet?—R. Non. Je crois que ce qui a été fait est encore trop récent pour nous servir beaucoup. Je sais qu'on s'est à peu près emparé des chemins de fer.

L'hon. M. Calder:

D. A votre avis, cet aspect de la question pourrait se régler en moins de dix ans?—R. Par lui-même.

D. A la satisfaction de tous?—R. A la satisfaction de tous. Si nous l'entreprenons, je n'ai pas de doute qu'il n'y aura ni chambardement de la main-d'œuvre, ni misère.

D. Et vous prendriez soin des gens mis en disponibilité au cours de la première ou des deux premières années?—R. En accordant des allocations.

L'hon. M. Horsey:

D. Une question sur le côté financier de l'affaire. Un membre du Comité a dit que c'était très important et nous sommes tous de son avis. Je suppose qu'en cas d'unification des chemins de fer il faudrait que les questions de finance, de répartition des profits, etc., soient réglées à la satisfaction du Pacifique-Canadien. Si nous pouvions avoir une idée de la base sur laquelle cette répartition sera faite, ce nous serait utile.—R. Je ne pense pas pouvoir régler ces questions seul.

D. Je sais qu'il faudrait en faire le sujet d'un accord.—R. Je ne vois pas comment nous pourrions y arriver chacun de son côté.

D. Avez-vous des chiffres approximatifs, en ce qui concerne le Pacifique-Canadien?—R. Vous avez entendu des témoins, comme la commission royale en a entendu, qui ont essayé de donner les chiffres 40-60, 50-50 et 60-40. Je n'en sais rien.

D. Vous avez soumis un mémoire à la commission royale, je crois?—R. Oui, un mémoire confidentiel; il n'a jamais été publié, que je sache.

L'hon. M. Murdock:

D. Nous l'avons ici dans les témoignages?—R. Non, pas celui-là. Nous avons préparé une pièce spéciale pour les membres seuls; ils l'ont reçu le 1er juillet 1932, je crois.

D. Pourrait-on savoir si l'Association des marchands canadiens l'a reçue?—R. Non, elle ne l'a pas vue.

D. Elle en a fait mention dernièrement dans un article?—R. Elle ne l'a pas reçue, que je sache, monsieur le sénateur. Je ne vois pas comment qui que ce soit aurait pu l'avoir.

L'hon. M. Horsey:

D. Il nous faudrait savoir à peu près comment les choses vont se passer. Vous nous dites en quelque sorte que la solution réside dans l'unification. Il n'y a pas de doute qu'à certains points de vue ce serait un moyen d'éviter des pertes. Vient ensuite la question des revenus nets; comment seront-ils divisés ou distribués?—R. Je ne vois pas comment je pourrais discuter cette question avec d'autres que les propriétaires de l'autre réseau. S'ils pensent que la chose en vaut la peine nous pourrons nous réunir et tâcher d'en venir à une entente.

D. C'est la chose la plus importante pour nous.—R. J'en doute, monsieur le sénateur; en fin de compte, le Comité a été choisi pour étudier certains sujets, mais pas, que je sache, pour trouver une solution.

D. S'il n'y a pas d'économies à réaliser pour le National-Canadien, la question change d'aspect?—R. Au point de vue économie et non au point de vue répartition.

D. Je veux dire au point de vue de répartition par la suite.—R. Nous sommes d'accord pour accorder au National-Canadien la moitié des économies. Mais ce n'est pas là la difficulté. Ce qui est difficile c'est de trouver une formule pour diviser les revenus actuels, avant les profits.

D. Il faudrait que vous soyez satisfaits?—R. Naturellement; il faudrait satisfaire les deux parties intéressées.

L'hon. M. Hughes:

D. Permettez-moi de poser une question, monsieur le président. Si j'ai bien compris sir Edward Beatty ce matin, il a dit qu'on n'avait pas l'intention de faire entrer dans le réseau fusionné ou unifié toutes les propriétés du Pacifique-Canadien.—R. Tout ce qui touche aux chemins de fer, oui.

D. Mais pas ses bateaux?—R. J'ai dit que ce point n'avait pas encore été décidé parce qu'on n'a encore discuté avec personne jusqu'à quel point les services extérieurs des deux compagnies pourraient être groupés dans le plan général.

D. Supposons que les deux compagnies ne fassent pas entrer dans le système unifié toutes leurs propriétés, continueraient-elles alors à exister comme compagnies pour gérer ce qui leur resterait, de sorte qu'il y aurait quatre réseaux au lieu de deux?

M. BIGGAR: Un réseau de chemin de fer et deux réseaux extérieurs.

L'hon. M. Hughes:

D. Est-ce que cela ne compliquerait pas les choses?—R. Il n'y aurait pas de chevauchement du tout.

D. Autre question. Voudrait-on que le National-Canadien fasse entrer tous ses biens dans le réseau unifié ou fusionné?—R. J'ignore s'il voudrait y faire entrer ses bateaux.

Le très hon. M. Meighen:

D. Quels bateaux?—R. Son service des Antilles. On aurait l'intention de faire entrer dans la fusion tous les services connexes aux chemins de fer tels que le service le long des côtes et le service de la baie de Fundy; ces services font réellement partie de l'exploitation des chemins de fer.

L'hon. M. Hughes:

D. Serait-il possible d'y inclure toutes les propriétés et d'arriver à un système réellement unifié?—R. Je l'ignore.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Les additions pourraient le rendre impraticable.

L'hon. M Murdock:

D. Permettez-moi de revenir à l'exposé qui se trouve au fascicule 10 du compte rendu, à la Pièce 49 intitulée:

> Etude des économies à réaliser par l'unification du National-Canadien et du Pacifique-Canadien sous une administration privée (Document "G" soumis par le Pacifique-Canadien devant la Commission royale sur les transports).

Il y a ensuite un résumé qui renferme une énumération.—R. Oui.

D. On parle d'un profit annuel net de $75,373,000 et d'une diminution de $64,268,000 dans les frais d'exploitation. Est-ce qu'il y a autre chose au dossier? —R. Oh! oui; il y a, en détails, des conjectures et des prévisions d'avenir.

D. En détails?—R. Oui. Elles se rapportent uniquement aux économies. L'autre exposé auquel faisait allusion le sénateur Horsey avait trait à la division des profits nets.

L'hon. M. Coté:

D. Je voudrais parler d'un autre sujet dont il a été question ce matin, la structure financière du Pacifique-Canadien. J'ai cru comprendre par vos témoignages que la structure financière était telle que si les intérêts n'étaient pas payés les détenteurs de la garantie ne pouvaient. . .—R. Saisir la propriété.

D. Et que cependant il y avait certaines obligations.—R. Sur les lignes louées, pas sur le Pacifique-Canadien proprement dit.

D. Qui donnent à leurs détenteurs le droit de poursuite?—R. Oui, dans la mesure où ils sont intéressés. Mais j'ai dit, vous vous le rappelez, que dans les circonstances, vu leur petit nombre, il serait facile d'obtenir leur consentement à tout plan d'unification.

L'hon. M. Calder:

D. Sir Edward, il me semble que nous en sommes rendus à ce point. Supposons, pour un instant, que la majorité du Comité soit en faveur du plan d'unification tel que vous l'avez expliqué; le plus que le Comité puisse faire serait de proposer au Gouvernement de pousser plus loin son étude et, s'il pouvait y arriver, signer, avec le Pacifique-Canadien, un accord satisfaisant. Vous avez dit que vous ne pouviez pour le moment nous donner une idée exacte de la manière dont les profits seraient répartis.—R. Vous ne voudriez pas, j'espère, monsieur le sénateur, que je vous considère comme l'organisme avec qui il faut négocier.

D. D'accord. Je pense que c'est là le sujet d'une conférence. Si le gouvernement du jour décidait en faveur de l'unification, ce serait à lui d'entamer les négociations nécessaires pour s'assurer de la nature du marché qu'il pourrait conclure.—R. Et s'assurer aussi qu'il serait dans l'intérêt du pays.

Le très hon. M. Meighen:

D. Quant à la marche à suivre pour poursuivre les négociations sur la division des profits je ne sais pas si vous avez lu le plan que j'ai soumis au Sénat il y a une couple de mois sur la répartition des bénéfices?—R. Non, monsieur; je ne pense pas en avoir entendu parler.

D. Vos goûts littéraires ne vous portent pas de ce côté?—R. Je vais sans plus tarder profiter de cette occasion de m'instruire.

Des voix: Oh! oh!

M. Biggar:

D. Si j'ai bien suivi la discussion de ce matin, vous vous en teniez au paragraphe qui se trouve au milieu de la page 5 de votre mémoire, le troisième de vos points fondamentaux?—R. Oui, monsieur. C'est à celui-là que le sénateur Horsey a fait allusion.

D. Et c'est à peu près le plus loin que vous puissiez aller pour le moment?—R. Pour le moment, oui.

L'hon. M. McRae:

D. Quand on discute de profits nets, il y a une chose qui m'embarrasse. D'après les chiffres que nous possédons, les chemins de fer ne font pas de profits nets; même, le National-Canadien accuse un fort déficit.—R. Oh! non. Il y a des revenus nets d'exploitation.

D. De plus, cette compagnie unifiée aura besoin d'un capital d'exploitation, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

D. Quelle somme faudrait-il lui fournir?—R. Pas très forte, pour un chemin de fer; pas aussi forte que vous le pensez. Mais quelle qu'elle soit, elle serait fournie en commun.

D. Elle serait tout de même assez rondelette, cinq ou dix millions de dollars? —R. Probablement 20 millions.

D. A propos des revenus, voici une autre question. Durant la crise, avec les fortes mesures d'économie qui ont été pratiquées, je suppose que vous avez à peu près usé votre outillage et que le surplus de matériel que vous aviez en 1930 a disparu; d'après ce que je peux voir, les deux compagnies ont poussé les économies sur ce point à peu près à leur extrême limite. Vous êtes donc arrivés au point où il vous faudra faire de gros remplacements?—R. Nous avons commencé l'an dernier.

D. Prenez les locomotives, par exemple. Combien en avez-vous pour le Pacifique-Canadien?—R. Un instant, je vais vous le dire,—1,962.

D. Et combien en avez-vous construit l'an dernier?—R. Cinquante, je crois.

D. La durée d'une locomotive est d'à peu près 20 ans?—R. Plus que cela.

D. Avec de fortes réparations?—R. Une locomotive a souvent besoin de fortes réparations. Quelques-unes de nos locomotives de 20 ou 25 ans d'existence ont été à peu près refaites depuis leur construction.

D. N'est-il pas vrai de dire que vous ne vous êtes pas montrés très larges, ces dernières années, en calculant la dépréciation?—R. Je ne voudrais pas dire que nous avons été très larges mais nous avons accordé des sommes suffisantes. Nous augmentons continuellement. Voici une déclaration au sujet des locomotives:

> Les locomotives au nombre de 1,955 peuvent en moyenne tirer 36,657 livres; 123 ont moins de 10 ans d'existence; 199 de 10 à 20 ans; 1,159 de 21 à 30 ans; et 474 plus de 30 ans. La moyenne est de 25 ans .7.

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

D. Elles commencent à se faire vieilles.—R. (Lecture):

Ce qui, à première vue, peut paraître une moyenne assez élevée n'est pas seulement le fait du Pacifique-Canadien; bien que l'on fasse une grande publicité aux opinions contraires, l'expérience démontre que cette compagnie pourra utiliser avec avantage et pour plusieurs années encore ses plus vieilles locomotives en les affectant à des services où il est plus économique de réparer les anciennes locomotives que d'en construire de nouvelles.

On s'est procuré de nouvelles locomotives en nombre restreint mais suffisant pour assurer une grande vitesse aux services de voyageurs et de marchandises sur les lignes principales. On a l'intention de continuer ces achats en nombre restreint pour remplacer les locomotives mises au rancart et continuer à assurer le nombre de locomotives nécessaires pour ces services. En cas de grande amélioration dans le trafic, il nous faudra élargir ce programme.

Ceci fait partie de mon discours aux actionnaires.

D. Il me semble qu'il y a là matière à justifier l'opinion qui veut que les économies réalisées aient empêché le renouvellement régulier du matériel.—R. (Il lit):

A la fin de 1937, 84.1 p. 100 des locomotives en état de servir, (plus qu'il n'en faut pour répondre à la demande) étaient réparées et en bon état.

D. C'est là, j'imagine, un autre aspect des états des chemins de fer qui n'a pas été pris en considération. La désuétude doit exister à un haut degré, considérant ce qui s'est produit?—R. Cette année, je crois que nous reporterons à même les recettes une somme de sept millions au compte de remplacement. Nous comblons graduellement ce vide laissé par la crise économique, et je suis convaincu que nous pouvons le faire à même nos recettes actuelles.

D. Voici où je veux en venir. Quand cette nouvelle compagnie sera organisée, elle devra trouver une forte somme pour la modernisation de l'usine et de l'outillage.

L'hon. M. Calder:

D. Les deux réseaux n'auraient-ils pas à faire face à la même situation s'ils sont exploités séparément?—R. Avec un réseau unifié nos dépenses au compte de capital seraient de beaucoup moindres qu'elles ne le seront pour les réseaux séparés durant les deux prochaines années.

L'hon. M. McRae:

D. Il me semble,—et vous me reprendrez si je fais erreur,—que les compagnies de chemin de fer, ici comme dans la république voisine, ont à faire face à des dépenses considérables pour du matériel nouveau.—R. C'est une question de plus en plus grave. C'est sans doute notre item principal de dépenses. Depuis quelques années, c'est le seul item considérable de dépenses du Pacifique-Canadien. Je crois que nous avons voté en tout l'an dernier 21 millions, dont 15 millions pour le matériel roulant. Et il en sera peut-être encore ainsi. Mais ces dépenses sont facilement prévues car c'est là une forme favorable de garantie et le taux d'intérêt est peu élevé.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Il s'agit du matériel roulant?—R. Du matériel roulant.

M. Biggar:

D. Sir Edward, peut-être pourriez-vous poursuivre votre exposé à l'effet qu'il en résulterait une économie de $75,300,000.

L'hon. M. Dandurand:

D. Sid Edward a appuyé tout particulièrement sur deux item fort élevés. Il a dit que 5,000 milles de voie seraient abandonnés et que cela constituerait une partie de l'économie de 75 millions. Je sais que cela ne constituerait qu'une partie du chiffre mentionné de 75 millions, mais nous sommes désireux de savoir, puisque nous avons discuté longuement ces abandonnements, ce que ces 5,000 milles comprennent de l'Atlantique au Pacifique, et si sir Edward croit encore que l'on puisse abandonner 5,000 milles de voie sur les deux réseaux.—R. Maintenant, monsieur le sénateur, si vous en avez fini avec cette question générale et ne désirez pas poser d'autres questions sur le mémoire préliminaire...

Le président (le très hon. M. Graham):

D. En avez-vous fini, messieurs, avec vos questions sur ce point général? Très bien, sir Edward, poursuivez.—R. J'avais, pour votre gouverne un mémoire que l'on est en train de distribuer.

L'hon. M. Calder:

D. Sir Edward, pendant que ce mémoire est distribué, pourriez-vous nous dire en un mot comment on a réglé la question de la main-d'œuvre aux Etats-Unis?—R. La mesure prise ne s'appliquait qu'aux projets de coordination en vertu d'accords entre les unions ouvrières et les chemins de fer. La plupart des chemins de fer des Etats-Unis signèrent les accords.

M. Biggar:

D. Vous avez l'intention de donner lecture du mémoire que l'on est à distribuer, n'est-ce pas, sir Edward?—R. Oui, monsieur.

D. Contient-il des tableaux et autres choses de ce genre qu'il faudrait imprimer?—R. Non, monsieur. Je répondais simplement au sénateur Calder. L'accord portait le nom suivant: *Dismissal Compensation Agreement between United States Railroads and Twenty Standard Railway Unions.* Il fut signé à Washington en 1936. Il a servi de base au paiement de ces hommes.

L'hon. M. Calder:

D. Il s'agit des cas de renvoi?—R. Oui. Il fixait une échelle de compensation pour tous les hommes qui perdirent leur position en vertu d'un projet de coordination des chemins de fer. L'échelle était basée sur les états de service et comportait le paiement d'une somme globale, ou de tant par année pendant un certain nombre d'années. Si un homme comptait quinze ans de service, il recevait 50 p. 100 de son salaire, ou son salaire pendant cinq ans.

L'hon. M. Dandurand:

D. Sir Edward, l'économie que vous mentionnez sur les lignes abandonnées est-elle la même qui fut soumise à la commission royale et que l'on trouve dans notre procès-verbal de mercredi dernier?—R. Oui, monsieur.

D. J'ignore si vous avez vu cet état, mais il traite de la Pièce n° 48 sur les Economies possibles avec la coopération entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien pour l'établissement de voies, de gares et de têtes de ligne communes.—R. Cela représente $6,348,207.

D. Puis la Pièce n° 49, Economies possibles avec l'unification du National-Canadien et du Pacifique-Canadien sous une direction particulière, soit 75 millions de dollars. Les voies ferrées à abandonner sont toutes mentionnées à la page 453. Je désire savoir si le mémoire que vous allez nous communiquer est conforme en tout et partout à cet état soumis à la commission royale?—R. Oui, monsieur, d'une façon générale. Le but du mémoire dont je vais vous donner lecture maintenant est d'introduire la question d'économie, puis, avec votre permission, je serai suivi de ceux qui l'ont préparé, car je suis tout à fait désireux

que le Comité comprenne avec quel soin nous avons étudié cette question, et quel soin nos gens chargés de l'estimation des économies possibles en une année normale, ont apporté à leur travail.

D. Vous allez nous fournir la liste de toutes les lignes que comprennent ces 5,000 milles?—R. Nous ferons cela, oui, monsieur. Voici le mémoire:

Pour la bonne intelligence de tous les facteurs sur lesquels repose l'estimation des épargnes qu'on pourrait faire au moyen de l'unification, il est nécessaire de rappeler certains faits intimement liés à ce problème. La Commission royale chargée d'enquêter, sous la présidence du juge en chef Duff, sur la situation des chemins de fer et du transport au Canada, a été nommée par Ordre en conseil, le 20 novembre 1931. Convaincu que la commission sitôt désignée, chercherait à obtenir une estimation des économies qu'on pourrait pratiquer en unifiant les deux entreprises ferroviaires, feu sir Henry Thornton songea à utiliser les ressources du Bureau technique du National-Canadien à cette fin et demanda au Pacifique-Canadien de fournir à ce bureau les renseignements nécessaires pour l'aider dans son travail; ce à quoi je consentis volontiers. Tous les renseignements qu'on nous demanda furent transmis au National-Canadien, avant même que le personnel de la commission ne fût constitué. Nos officiers ne prirent aucune part à la préparation de l'estimation du National-Canadien et les renseignements qu'ils lui fournirent furent plutôt succincts. Cette estimation, qui laissait entrevoir des économies de $56,440,000 pour une année de transport normal, fut mise à point le 27 novembre 1931, et soumise à la commission royale par le National-Canadien durant la conférence tenue le 8 décembre 1931 à bord du train qui amenait le groupe à Vancouver. C'est la pièce produite devant votre Comité sous le numéro 42.

M. Biggar:

D. Et elle est maintenant publiée dans le compte rendu, à la page 499. Elle ne fut pas publiée au moment où elle fut marquée comme pièce à l'appui, mais l'ordre de l'imprimer fut donné plus tard, et elle se trouve dans le fascicule de jeudi dernier.—R. Oui.

A la suite de demandes de renseignements de tous genres faites à nos officiers par la commission lors du voyage dans l'Ouest, le Pacifique-Canadien entreprit lui aussi la rédaction d'un mémoire sur les économies qui pourraient résulter de l'unification des deux réseaux ferroviaires. Le 23 décembre 1931, le regretté monsieur Grant Hall, alors vice-président de notre institution, ordonna à nos officiers de constituer un comité afin "d'examiner les économies que l'on pourrait opérer en plaçant sous une régie unique les deux principaux chemins de fer du Canada." J'indiquerai tantôt quels étaient les membres de ce comité et les méthodes qu'ils suivirent. Le secrétaire de la commission nous demanda officiellement de faire cette étude, le 7 janvier 1932, et le comité fit rapport à la dite commission le 10 février 1932. Ce rapport qui fixe à $75,373,000 le chiffre des économies possibles a été produit devant votre honorable Comité comme Pièce n° 49. Je produirai dans quelques instants l'exposé que je fis à la commission royale, le 19 février 1932.

D. C'est celui que l'on vient de me remettre. On remarquera que c'est la Pièce n° 51.—R. Le mémoire ajoute:

L'estimation des économies praticables sous une régie unique telle que soumise par le National-Canadien, donnait $50,340,000. Ce montant était basé sur le volume du trafic en 1931,—à peu près le même qu'en 1937. Dans ce même mémoire, on indique que le montant des économies pouvait atteindre $56,440,000 au cours d'une année de trafic normal, soit 30% du chiffre de 1931 ou un peu plus que le chiffre de 1930, sur lequel est

basée l'estimation du Pacifique-Canadien. Ces montants furent d'ailleurs ramenés, un peu plus tard, à $50,090,000 et $56,230,000 respectivement.

La différence de $19,143,000 que l'on constate entre ce dernier montant et celui du Pacifique-Canadien, $75,373,000, n'infirme en rien l'appréciation de l'une ou l'autre institution sur les duplications que l'on pourrait faire disparaître et les économies que l'unification permettrait de réaliser, durant une année normale.

Il est impossible de faire une comparaison précise et détaillée des estimations des deux compagnies de chemins de fer, vu les méthodes différentes suivies pour établir le montant des économies. Je crois, tout de même, que le tableau suivant peut démontrer l'analogie qui existe entre les item signalés dans le rapport de chacune des deux institutions. On comprendra qu'il a fallu, dans les deux cas, répartir d'une façon arbitraire les item où on pourrait pratiquer des économies.

Vient ensuite,—ce que l'on vous expliquera plus tard,—à la page 4, un état de ces estimations respectives et leurs divisions. Le but est de vous indiquer surtout la similarité du genre d'économie dans chaque cas, bien que les chiffres, naturellement, ne soient pas les mêmes.

	Estimation du N.-C. établie d'après une année de transport normal (sensiblement égal celui de 1930)	Estimation du P.-C. établie d'après l'année 1930
Augmentation des revenus d'exploitation	$	$
Par suite d'une plus grande utilisation des deux réseaux combinés	4,000,000	2,135,000
Par suite d'une redistribution des divisions entre les deux réseaux	3,000,000	.....
Divers—net	Dr 460,000	Dr 739,000
Total	6,540,000	1,396,000
Frais de sollicitation et de publicité		
Direction	1,400,000	1,324,000
Agences	3,000,000	2,339,000
Publicité	2,000,000	1,542,000
Divers	550,000	771,000
Total	6,950,000	5,976,000
Transports et opérations diverses		
Gares et cours	3,300,000	7,415,000
Trains	12,647,000	13,216,000
Wagons-lits, wagons-restaurants et wagons-salons	2,400,000	1,546,000
Divers	1,700,000	2,777,000
Total	20,047,000	24,954,000
Entretien des voies et des bâtisses		
Abandon de lignes	2,756,000	7,005,000
Abandon de cours, gares et autres services qui feraient double emploi sur les lignes maintenues en exploitation et modification des méthodes d'entretien sur les lignes maintenues de l'une ou l'autre compagnie	.....	5,391,000
Divers	667,000	2,493,000
Total	3,423,000	14,889,000
Entretien du matériel	7,797,000	14,360,000
Entretien général	1,573,000	4,289,000
Navires des grands lacs et côtiers	500,000	450,000
Hôtels	4,500,000	.....
Exploitation des messageries	600,000	1,450,000
Télégraphe (chemin de fer et commercial)	700,000	948,000
Intérêt sur capital mobilisé	3,000,000	6,350,000
Divers	600,000	311,000
Grand total	56,230,000	75,373,000

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

Page 5, j'ajoute:

Je désire attirer votre attention sur une caractéristique frappante de ce tableau comparatif: l'accord parfait dans les deux estimations sur la nature des économies à réaliser. De plus, en examinant ces chiffres, comme je l'ai indiqué dans la partie principale de mon exposé, on constate que les deux estimations font ressortir, en détail, les services qui font double emploi, état de choses que ferait disparaître une régie unique.

Revenons maintenant à l'élaboration de l'estimation du Pacifique-Canadien. Suivant les instructions du vice-président, le comité se mit en frais de rechercher les économies que pourrait procurer l'unification et, après quelques séances préliminaires, le travail fut réparti de la façon suivante: on organisa des sous-comités constitués des officiers qui avaient une connaissance spéciale de certains points à étudier ou de l'organisme sur lequel il s'agissait d'obtenir des renseignements précis. De cette façon, le comité s'assura le concours d'autant d'officiers qu'il était nécessaire. Pour bien faire saisir l'esprit de compréhension avec lequel a été faite cette étude, il y a intérêt à indiquer la composition des principaux sous-comités:

Puis vous trouverez au bas de cette page et sur la page suivante une liste des divisions des économies possibles, et le nom des fonctionnaires chargés de conduire cette enquête. Cela vous reporte au milieu de la page 7.

Abandon possible de lignes:

M. J. E. Armstrong, ingénieur en chef adjoint;
M. A. C. MacKenzie, ingénieur chargé de l'entretien des voies, réseau de l'Est;
M. T. C. Macnabb, ingénieur chargé de la construction, réseau de l'Ouest.

Diminution du trajet des trains de voyageurs:

M. C. B. Foster, gérant du service des voyageurs;
M. A. Hatton, surintendant général du transport.

Diminution du trajet des trains de fret:

M. A. Hatton, surintendant général du transport;
M. E. G. O'Brien, assistant au service du transport;
M. S. J. W. Liddy, statisticien général.

Points où il serait possible de diminuer les dépenses d'entretien des gares, cours, terminus et matériel:

M. R. McKillop, représentant spécial, bureau du vice-président.

Organismes de surveillance et de régie de la marche des trains:

M. A. Hatton, surintendant général du transport.
M. A. C. MacKenzie, ingénieur chargé de l'entretien des voies, réseau de l'Est.
M. T. C. Macnabb, ingénieur chargé de la construction, réseau de l'Ouest.

Profits et pertes, revenus de marchandises:

M. C. E. Jefferson, gérant du service des marchandises.

Modes d'économie sur l'entretien des voies:

M. A. C. MacKenzie, ingénieur chargé de l'entretien des voies, réseau de l'Est.
M. T. C. Macnabb, ingénieur chargé de la construction, réseau de l'Ouest.

Modes d'économie sur l'entretien du matériel:
M. H. H. Boyd, ingénieur-mécanicien en chef adjoint.

Economies sur les frais de trafic:
M. C. B. Foster, gérant du service des voyageurs.
M. C. E. Jefferson, gérant du service des marchandises.

Economies sur le transport:
M. S. J. Liddy, statisticien général.
M. E. G. O'Brien, assistant au service du transport.

Economies sur gares et cours:
Renseignements obtenus des surintendants par les gérants généraux.

Frais généraux:
M. R. McKillop, représentant spécial, bureau du vice-président.
M. E. A. Leslie, contrôleur adjoint.

Navires côtiers de la Colombie-Britannique:
Capitaine Neurotsos, gérant, service de la côte de la Colombie-Britannique.

Exploitation des messageries:
M. T. E. McDonnell, président et gérant général, Canadian Pacific Express Company.

Communications:
M. W. D. Neil, gérant général du service des communications.

Colonisation, progrès et assurance:
M. J. N. R. Macalister, Commissaire en chef, service de l'immigration et de la colonisation.
M. G. G. Ommanney, directeur, service du progrès.
M. E. Moore, commissaire, service de l'assurance.

Divers:
M. R. McKillop, représentant spécial, bureau du vice-président.
M. E. A. Leslie, contrôleur adjoint.

Le mémoire ajoute:

Sitôt que les résultats de l'enquête préliminaire des divers comités furent connus, on rédigea un premier rapport qui fut soumis à M. Grant Hall, vice-président, M. Coleman, vice-président, réseau de l'Ouest, M. Curle, avocat général et M. E. E. Lloyd, contrôleur. Le comité fut interrogé minutieusement sur chacune de ses conclusions; on proposa quelques rectifications, puis on avisa le comité de continuer ses recherches d'après le plan suivi jusqu'à date, et de préparer les pièces à produire devant la commission. Le rapport final fut de nouveau examiné en détail par MM. Hall, Coleman, Curle et Lloyd. M. W. N. Tilley, avocat conseil, et moi-même avons revisé soigneusement le tout avec quelques-uns des officiers intéressés. Je dois ajouter que, conscient de l'importance que l'on pourrait attacher aux conclusions de cette étude, je demandai au président du *Great Northern Railway* s'il pouvait envoyer à Montréal, pour examiner le fruit du travail de notre comité, un homme qui avait pris part à l'estimation des économies qu'on espérait obtenir de l'unification du *Great Northern* et du *Northern Pacific*. Très aimablement, il se rendit à ma demande

et M. V. P. Turnburke, auditeur général du *Great Northern* vint à Montréal. Ce dernier, très versé en matière de comptabilité industrielle, consacra pas mal de temps à l'examen du travail accompli par le comité, le critiqua sur certains points et fit des suggestions. Puis, il me fit rapport qu'il avait constaté que le Comité avait étudié la question d'une façon pondérée et qu'avec son expérience de ce genre de travail, il n'aurait aucune hésitation à accepter les conclusions auxquelles on en était arrivé. Comme je l'ai déjà dit, j'ai moi-même communiqué à la commission royale le 19 février ce dossier ainsi que les pièces justificatives.

J'ai fait, devant la commission royale, quelques commentaires que j'aimerais répéter, sur la façon dont sont agencés les divers éléments de l'estimation.

D. C'est la Pièce n° 51?—R. Oui, monsieur.

Je poursuis:

J'ai souligné le fait que les économies maximums ne sont possibles que par l'unification complète des réseaux. Il n'y aurait plus de ces conflits d'intérêts qui surgissent toujours quand on s'efforce de réaliser des économies par voie de coopération, ainsi qu'on l'a représenté à votre Comité. Dans tous les cas où les deux compagnies fournissent le même service, la situation plus avantageuse dans laquelle l'une des deux est placée pourrait être utilisée dans l'exploitation des deux réseaux unifiés. Petit à petit, la duplication des différents services disparaîtrait, avec, pour effet, une diminution des frais d'entretien. On éviterait aussi la concurrence dans l'expansion des deux réseaux, concurrence qui entraîne fatalement des frais inutiles. Le montant des frais généraux et de surveillance serait aussi fortement réduit. Je crois qu'il est possible d'obtenir ces résultats sans que ce soit au détriment du service donné au public et sans trop de bouleversement pour le personnel des deux réseaux.

Pour les raisons que j'ai déjà exposées à votre honorable Comité dans mon mémoire principal, nos officiers ont choisi les chiffres de l'année 1930 comme base de leurs calculs. Ils ont supposé d'abord l'unification réalisée, laissant de côté la période de réorganisation, fixée à cinq ans.

La commission royale avait demandé à nos officiers de lui indiquer le nombre de milles de lignes principales ou d'embranchements, superflus au Canada. Ne pouvant prévoir les conditions exactes dans lesquelles se ferait l'unification, il a fallu faire des suppositions. Notre comité a posé en principe pour ce faire, qu'une régie unique coordonnerait toutes les lignes au service du public, que les lignes retenues desserviraient convenablement les régions traversées par celles qui seraient mises de côté et que le développemnt et l'amélioration sans cesse croissants du réseau routier rendrait inutiles certaines lignes. On tint également compte des économies attendues de l'abandon de lignes sur une longueur établie d'après l'échelle fournie à la commission.

On a examiné séparément et au mérite chaque section de ligne principale et chaque embranchement susceptible d'être abandonnés.

Le Pacifique-Canadien avait déjà envisagé ce problème et un de ses ingénieurs avait même fait un examen sérieux de la question, dans l'ouest du pays, au sujet des lignes du Pacifique-Canadien, du *Canadian Northern* et du Transcontinental-National-Grand-Tronc-Pacifique, de la tête des Grands Lacs à l'île de Vancouver et à Prince-Rupert. Cette connaissance fondée sur l'expérience acquise dans l'exploitation, la construction et l'entretien de la majeure partie des voies situées dans des régions où règne la concurrence, permit d'étudier chaque cas à la lumière de ses circonstances particulières.

Pour l'est du pays, le Comité avait à sa disposition nos officiers qui possédaient une connaissance approfondie de ce territoire. Pour l'Ouest aussi bien que pour l'Est, les projets d'abandon de lignes ne furent arrêtés qu'après un examen soigneux des conditions existantes.

Il se peut fort bien que les administrateurs des deux réseaux, une fois unifiés, ne jugent pas nécessaire l'abandon de telle ou telle ligne mentionnée comme pouvant être mise de côté, mais il reste toujours possible d'en modifier le standard

d'entretien de façon à économiser sur les frais d'entretien et d'exploitation. De plus, le choix des lignes à abandonner n'est pas immuable. Sans être rigide, le plan a été dressé de façon à donner un aperçu raisonnable des économies praticables par ce moyen sous un régime d'unification.

On a procédé à une étude minutieuse des services des trains de voyageurs des deux compagnies. Le sous-comité chargé de ce travail a suggéré des horaires pour la circulation des trains sous une régie unique et a désigné les trains et les wagons qu'on pourrait retirer; il alla même jusqu'à indiquer les classes de ces wagons. Il serait possible, d'après le sous-comité, de pratiquer des économies en ordonnant le service des trains rapides qui circulent entre les grands centres, y compris les trains transcontinentaux, et en choisissant des trajets plus courts ou du moins plus économiques. De cette façon on estima possible une économie de 7,500,000 train-milles, soit 16.2 p. 100 du total des deux systèmes ferroviaires, et de 51,700,000 wagon-milles, soit 14.9 p. 100.

Pour le calcul des économies possibles sur le nombre de train-milles de fret et de wagon-milles de fret, le sous-comité étudia les points suivants:

(1) modifications du trajet des trains de fret en utilisant les tracés les plus économiques;
(2) ordonnance des trains de marchandises;
(3) disparition des services de train sur les lignes abandonnées;
(4) augmentation de la cargaison des wagons de marchandises mixtes;
(5) modification du trajet des wagons vides.

Il est très facile de se rendre compte des économies que l'unification permettrait de réaliser dans ce domaine. Chaque fois qu'il y aurait deux trajets possibles, on adopterait le plus avantageux. Le transport des marchandises entre les grands centres se fait par trains à horaire fixe; ces trains doivent circuler, quelle que soit la quantité de marchandises à transporter. L'unification permettrait d'ordonner ces services. Il y aurait diminution du nombre de wagons nécessaires au transport des marchandises entre ces centres, par le fait qu'on chargerait les wagons à pleine capacité; il en résulterait, en outre, une économie sur les frais d'aiguillage et, dans bien des cas, sur le nombre de milles-train, parce que le chargement serait réparti sur moins de wagons et qu'on utiliserait plus complètement la puissance de chaque locomotive. Les économies totales qui en résulteraient sont estimées à 5,300,000 train-milles, soit 9.2 p. 100, et à 67,000,000 wagon-milles de fret, soit 3.3 p. 100.

Il y aurait d'autres réductions possibles dans le nombre de train-milles et de wagon-milles, bien qu'elles ne figurent pas dans notre estimation. En effet, dans le cas de nombre de lignes concourantes de l'un et l'autre réseaux, les frais d'exploitation sont sensiblement les mêmes; comme l'une de ces lignes doit presque toujours être plus avantageuse que l'autre, une étude plus poussée permettrait vraisemblablement de découvrir de ce côté de nouvelles sources d'épargnes. En outre, l'unification des deux systèmes ferroviaires permettrait une meilleure utilisation des locomotives, de façon à obtenir, des plus puissantes, une meilleure moyenne pour le nombre de milles parcourus quotidiennement. Notre estimation ne comprend pas ces économies et le montant n'en a pas été calculé.

L'expérience des officiers de nos services d'exploitation et de génie dans le réseau tout entier a été mise à profit par le comité dans l'examen des cas où la régie unique permettrait de diminuer d'une façon substantielle les frais d'entretien des gares, cours et terminus. Cette étude était des plus ardues. En effet, il fallait une connaissance approfondie de l'état des propriétés et de l'intensité de la circulation à chaque point par rapport à la région environnante pour pouvoir juger les économies qu'il serait possible de pratiquer sous la régie unique. La concentration de travaux similaires dans certaines cours, l'orientation des trains à travers les terminus par les voies les plus directes, la disparition des échanges de

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

wagons et la diminution des travaux d'aiguillage par suite de restrictions dans le nombre de trains et de wagons comprimeraient naturellement les frais d'aiguillage dans les cours. La centralisation des services du fret et des voyageurs dans les hangars et gares d'une seule compagnie serait d'une grande commodité pour le public et profiterait grandement aux usagers du chemin de fer. Après une étude soignée de la situation dans laquelle se trouvent ces terminus, on a fait une estimation raisonnable des économies qui pourraient y être pratiquées.

L'unification aurait aussi pour résultat d'éviter le remplacement et la modernisation de plusieurs services qui, sans elle, engageraient chacune des deux organisations distinctes dans de lourdes dépenses. De plus, l'unification permettrait l'abandon de certains services actuels et procurerait par là une économie dans les frais d'entretien.

Le comité a eu recours à la double expérience des officiers des services d'exploitation et de mécanique pour calculer la diminution importante des frais d'entretien du matériel d'exploitation qui résulterait de la fusion des ateliers dont se sert chaque compagnie pour la réparation de ses locomotives et de ses wagons. On pourrait faire une judicieuse sélection des ateliers les plus économiques dans chaque réseau pour l'exécution des travaux du système unifié; puis, on concentrerait dans quelques ateliers les travaux de même genre. Par la spécialisation des ateliers et la production en série, il serait possible de diminuer le coût des réparations par unité. La machinerie la plus moderne des deux compagnies servirait à exécuter toutes les réparations du réseau unifié.

Un plan général de l'organisation des services de surveillance et de confection des trains après l'unification a été préparé par un sous-comité constitué des officiers des services d'exploitation et du génie. Dans l'élaboration de ce plan, le sous-comité dut tenir compte des conditions géographiques, de la densité du trafic, du nombre de milles et de l'emplacement actuel des quartiers généraux divisionnaires. Le plan a finalement été revisé par les gérants de nos réseaux de l'Est et de l'Ouest. Là encore on a constaté que des frais de surveillance pouvaient être considérablement diminués. En effet, plusieurs centres possèdent deux bureaux de surveillance; sous la régie unique, les officiers de ces bureaux pourraient contrôler avec autant d'efficacité un plus grand nombre de milles de chemins de fer. La réduction du nombre de ces bureaux entraînerait naturellement une diminution des frais généraux.

Le gérant du service du fret prépara de son côté une estimation des revenus du fret sous la régie unique. Voici ses conclusions: il y aurait augmentation des revenus bruts par suite de l'augmentation du parcours des trains de marchandises sur le réseau unifié, dans le cas du trafic international, interprovincial et des Grands Lacs. Les deux compagnies cèdent actuellement une partie de ce trafic à d'autres chemins de fer. Sous la régie unique, les marchandises devraient parcourir des distances plus considérables sur le même réseau, augmentant par là les recettes, mais sans augmenter le montant que doit verser le public. Naturellement, ces modifications ne pourraient se faire qu'en fonction des autres compagnies de transport, car il ne faut pas perdre de vue que ces dernières contrôlent également un commerce qu'elles pourraient orienter ailleurs. Mais, avec le temps, on obtiendrait quand même une augmentation des revenus. Par contre, les modifications des tarifs, nécessitées par le raccourcissement de certains trajets, la réorganisation des terminus et la perte de trafic à d'autres compagnies de transport par suite de l'abandon de certaines voies, feraient baisser les revenus bruts. Cependant, les pertes que subirait le réseau par suite de la modification des tarifs, seraient un gain net pour le public, à cause de la diminution des prix de transport. Voilà un autre cas où l'unification serait directement à l'avantage des usagers du chemin de fer.

Les économies nettes que l'on pourrait faire sur l'entretien des voies et des bâtisses ont été estimées à $14,888,000. Ce montant comprend les économies

attendues de l'abandon de 5,013 milles de voies ferrées, dont il a déjà été fait mention, soit $7,004,960. Il comprend également les diminutions possibles des frais de surveillance et les économies qu'on obtiendrait en éliminant les cours, gares et autres services qui font double emploi sur les lignes qu'on continuera à utiliser après l'unification, et en changeant les standards d'entretien de certaines de ces lignes.

Les économies réalisables sur l'entretien du matériel d'exploitation sont estimées à $14,360,000; cela comprend les sommes qui seraient épargnées par suite de la diminution du nombre de locomotive-milles et de wagons-milles. Pour ce qui a trait aux réparations de locomotives et de wagons de fret, les officiers de notre service de mécanique sont d'avis que nous pourrions en réduire le coût de 5 p. 100 par unité en se basant sur les frais encourus par le Pacifique-Canadien en 1930. Une plus grande utilisation de matériel moderne et la concentration des travaux de réparation dans les ateliers les mieux outillés, là où le travail en série serait possible, amèneraient cette diminution. On obtiendrait également des économies substantielles du côté des frais de surveillance. Ne sont pas entrées en ligne de compte les économies réalisables du fait que, le système unifié requérant un matériel roulant moins considérable, les montants affectés à la dépréciation et à la mise au rebut de ce matériel d'exploitation seraient moins élevés.

On a évalué à $5,775,000 les économies possibles sur les frais de trafic. La disparition de la concurrence permettrait aux chemins de fer de procéder à une réorganisation complète de tous leurs services de trafic dans le monde entier. Au Canada, et ailleurs, à un moindre degré, les services de trafic des deux institutions se font une forte concurrence. Un service de trafic unique donnerait la même satisfaction au public et faciliterait la lutte avec les compagnies rivales de transport. On éliminerait ainsi une dépense inutile et on ferait aussi des économies sur les frais de publicité et diverses autres dépenses.

La plus grande source d'économie sous une régie unique se trouverait dans les frais de transport par rail, soit $23,994,000. Les dépenses de surveillance et de la confection des trains seraient considérablement réduites. L'unification permettrait de réaliser des économies appréciables sur les dépenses portées ordinairement au compte des gares et des cours, comme les frais de manutention des wagons non complets de marchandises dans les hangars et les frais d'aiguillage des wagons aux terminus. Il est très difficile de se rendre compte de l'étendue des économies qu'il serait possible d'obtenir de cette source. Les deux compagnies, même en exploitant leur réseau indépendamment l'un de l'autre, trouvent constamment de nouveaux moyens de diminuer leurs dépenses. Il faudrait quelques années pour étudier et pratiquer les mesures d'économies supplémentaires que permettrait l'unification des deux réseaux. La plus grande économie en ce qui regarde le transport est celle qui serait réalisée sur les frais d'exploitation des trains de voyageurs et de marchandises, par suite de la réduction dans la circulation de ces trains. Pour faire cette étude on a combiné les chiffres des deux réseaux de façon à tenir compte des conditions différentes d'exploitation dans chaque cas. L'économie sur les frais de combustible a été calculée d'après le nombre réduit de train-milles et wagon-mille. On a tenu compte des avantages qu'on retirerait de l'emploi des locomotives les plus puissantes, de l'achat de plus grandes quantités de combustible, des sources d'approvisionnement les plus avantageuses et de l'amélioration des méthodes d'exploitation que l'unification rendrait possible. Le chiffre de $23,994,000 comprend également les économies sur les frais d'exploitation des wagons-lits par suite d'une diminution dans le nombre de wagon-lit-mille, ainsi que sur les dépenses de manipulation des signaux et des aiguilles, et sur divers autres frais.

Les économies nettes réalisables sur les frais généraux sont estimées à $4,289,000. Les économies sur les frais d'administration et de comptabilité des

réseaux unifiés comprises dans ce montant, ont été calculées d'après le coût par mille sur le réseau du Pacifique-Canadien.

On évalua à $918,249 la diminution dans le coût du service des wagons-restaurants. Ce montant a été établi en se basant sur le nombre approximatif de wagon-restaurant-milles qui serait diminué suivant les réductions dans le service des trains de voyageurs.

Tous ces item portent à $64,268,000 les économies réalisables sur les frais d'exploitation. Il faut ajouter à ce chiffre la somme de $9,709,000 provenant d'autres sources d'économies qui ne sont pas comprises dans la classification ordinaire des frais d'exploitation des chemins de fer. Mentionnons, entre autres, les économies sur les intérêts portés au compte des magasins et des matériaux de voie ferrée et sur les services de messageries, de télégraphe et autres services auxiliaires qu'on devrait réorganiser. Ajoutez à cela le profit net, évalué à $1,396,000 qu'on tirerait du service de fret, par suite des trajets plus longs, du trafic international, interprovincial et des Grands Lacs sur le réseau combiné.

Voilà maintenant six ans que cette estimation a été préparée et produite devant la commission royale. Croyant qu'il serait désirable de produire devant votre Comité des copies de mon exposé et du mémoire présenté à la Commission royale, en 1932, nos officiers l'ont de nouveau étudié en détails. Ils m'ont signalé deux erreurs qui s'étaient glissées dans le texte mais qui ne modifient en rien le fond même de l'estimation. Ces erreurs ont été corrigées et votre Comité en recevra l'explication en temps et lieu.

Bien que tout ait été mis en œuvre pour assurer une présentation aussi claire que possible de cette étude forcément technique, il pourrait se produire certains malentendus dans l'interprétation de nos données. Je n'en mentionnerai que deux.

Le premier provient d'un exposé confidentiel présenté à la Commission royale, au cours de février 1932, à la demande de l'un de ses membres. En fournissant ces renseignements à la Commission, on a tenté de diminuer la proportion des économies réalisables sur les frais d'exploitation par l'abandon de lignes après que l'unification aura été complétée. Voici ce qu'on y déclarait:

> "Estimation de la proportion des économies totales de $64,267,863 sur les frais d'exploitation (document "H"), attribuable à l'abandon de lignes:
>
> | | |
> |---|---|
> | Entretien des voies et des bâtisses | $ 7,004,960 |
> | Entretien du matériel | 2,301,805 |
> | Trafic | — |
> | Transport par rail | 6,287,540 |
> | Transport par eau | — |
> | Economies générales | 687,240 |
> | Divers | 85,305 |
> | Total | $16,366,850 |

Par suite de la façon avec laquelle ces chiffres ont été préparés, la répartition des item a dû être faite assez arbitrairement."

Un bon nombre de gens ont envisagé à tort cette économie de $16,366,850 comme étant intimement liée à l'abandon même des 5,013 milles de voies ferrées considérées comme inutiles pour l'exploitation des deux réseaux sous une régie unique. En fait, ces chiffres comprenaient les économies nettes qu'il serait possible de réaliser dans l'entretien du matériel et dans les frais de transport, par suite de changements dans le trajet de certains trains et de la disparition d'autres trains. On admettra qu'une grande partie de ces économies seraient quand même possibles sous la régie unique, que des lignes soient abandonnées ou non. Une forte proportion des économies réalisables sur les frais d'entretien des voies serait possible même s'il n'y avait pas d'abandon de lignes. On obtiendrait ce résultat en transférant le trafic des voies qu'on aurait pu abandonner sur

celles qui seraient reconnues comme plus avantageuses. Les services de trains qui resteraient sur ces lignes seraient tels qu'on pourrait en diminuer considérablement le standard d'entretien. On a préparé de ce point de vue une estimation de l'économie dans le coût d'entretien et d'exploitation de ces lignes dont l'horaire de trains serait ainsi réduit.

Ce service réduit et l'entretien de ces lignes à un standard inférieur produirait, d'après nos officiers, une épargne de $7,248,798. Si aucune ligne n'était abandonnée il n'y aurait plus lieu de tenir compte des pertes de revenu occasionnées par le fait que le trafic devrait parcourir un trajet plus long. Par contre, on ne réaliserait pas certaines économies qui auraient résulté de l'abandon de ces lignes, tel que l'intérêt sur le capital investi dans les matériaux des voies ferrées et dans le matériel d'exploitation qu'on aurait mis de côté. Ces deux derniers item se compensant à peu près, on estime qu'il faudrait déduire du chiffre de $75,373,000 un montant de $7,248,000, si on pose en principe qu'on ne peut pas abandonner de lignes. Les détails de cette estimation seront fournis à votre Comité. Comme il serait inconcevable qu'on ne puisse trouver des moyens d'abandonner bon nombre de lignes parallèles et faisant double emploi, il est plus que probable qu'on pourrait obtenir les économies importantes signalées dans l'estimation.

Le deuxième malentendu vient d'une fausse interprétation de l'estimation. Les économies réalisables sur les frais d'entretien des voies et bâtisses, au montant de $14,888,622, ont été attribuées entièrement à l'abandon de lignes. Ceci n'est pas vrai. Les économies possibles sur les frais d'entretien des 5,013 milles de voies qui seraient abandonnées ont été évaluées à $7,005,000 seulement. Comme je l'ai indiqué dans mon mémoire principal, une économie moyenne de $1,400 par mille semble raisonnable et il devrait être possible d'en réaliser la majeure partie, qu'il y ait ou non abandon de lignes. La différence résulterait de l'élimination des cours, gares et autres services faisant double emploi sur les lignes qu'on continuerait à exploiter, de la modification du standard d'entretien de certaines de ces lignes et d'une diminution des frais de surveillance.

Plusieurs personnes ont cru que la majeure partie de l'économie de $75,373,000 espérée de l'unification, ne pourrait plus être réalisée par suite du fait que des mesures d'économie ont déjà dû être adoptées par les deux compagnies pour faire face à la diminution du trafic provenant de la crise et des sécheresses à l'Ouest canadien. J'ai discuté ce point, à plusieurs reprises, avec nos officiers, et leurs réponses m'ont convaincu qu'il ne me serait pas raisonnable d'exiger d'eux un surcroit de travail et d'effort pour préparer une nouvelle estimation. Personne ne peut dire, à l'heure actuelle, quel sera, dans un avenir rapproché, le volume moyen du trafic ferroviaire dans ce pays, mais j'ai la ferme confiance qu'il atteindra probablement le chiffre de 1930. En fait, les recettes des compagnies de chemin de fer, pour cette année-là, furent à mi-chemin entre celles des années de prospérité immédiatement antérieures et celles des années de crise aiguë qui suivirent. Il m'est impossible, pour le moment, d'indiquer une année plus apte à être prise comme année moyenne.

Cependant, afin de donner à votre honorable Comité une idée de la marge en ce genre d'estimations, j'ai cité le chiffre de $50,090,000 estimé par le National-Canadien pour 1931,—année à peu près identique à 1937 pour l'importance du trafic,—et de $56,230,000 pour une année dont le trafic serait à peu près égal à celui de 1930, année que les deux compagnies ont adoptée comme une année normale. Cette petite différence dans nos estimations n'affecte aucunement le problème qui nous occupe. Il serait inutile de faire une nouvelle estimation en tenant compte de l'intensité du trafic à diverses époques. Ce qu'il importe de nous procurer, c'est une évaluation suffisamment exacte des économies qui peuvent être raisonnablement prévues pour une période de trafic normal. C'est, je crois, ce qu'on a fait.

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

Pour juger de la valeur actuelle des estimations faites il y a six ans, les seuls facteurs à considérer sont l'exactitude des statistiques de cette époque et les divers changements de nature permanente qui ont pu survenir depuis.

Comme ce sont là des points d'un ordre purement technique, je me suis assuré de la présence ici aujourd'hui de ceux de nos officiers dont c'est la mission d'étudier spécialement ces questions et qui sont parfaitement au courant des estimations qu'on vous a présentées. Ils sont prêts à donner leur témoignage là-dessus.

Je désirerais cependant signaler ici que des économies de $1,700,000 ont été ou sont sur le point d'être réalisées, à la suite de mesures de coopération. De même, on a pu épargner un montant annuel de $13,500 à la suite d'une entente entre les compagnies pour exécuter certains travaux publicitaires en commun. Il faudrait naturellement soustraire du $75,000,000 le montant de ces économies.

En outre, chaque institution, en vue de faire face aux conditions économiques amenées par la crise et de diminuer les frais généraux, a réalisé des économies d'un caractère tel que, quelle que soit l'importance future du trafic, elles ne sauraient disparaître. Il faudrait soustraire de l'estimation élaborée d'après les opérations de 1930 le montant de ces économies permanentes qu'on avait déjà prévues sous un système de régie unique. Quant aux économies de nature permanente qui ne seraient pas le produit de l'unification, elles n'affectent en rien l'estimation; il en est de même des économies que certaines conditions temporaires permettent d'obtenir. Bien qu'il ne soit possible de mentionner qu'en termes généraux ce qui a été réalisé de ce côté, on peut citer le fait que les deux compagnies ont fait des réductions permanentes dans le service des trains de voyageurs et ont aussi réorganisé d'une façon définitive leurs bureaux principaux ainsi que le personnel du trafic. Aussi importante qu'elle puisse être, la quantité de ces économies ne saurait changer appréciablement le grand total des économies attendues de l'unification.

D'un autre côté, il y a eu plusieurs nouveaux cas de double emploi créés depuis 1930; par exemple, les services de camionnage des deux compagnies qui, dans certains districts, vont chercher ou livrer la marchandise à domicile. De même, les dépenses des services de voyageurs ont été augmentées par suite des frais d'entretien et d'exploitation des wagons climatisés. En outre, tous nos services en général ont été améliorés de façon à mieux répondre aux exigences grandissantes du public voyageur et expéditeur. J'ai la ferme conviction que la tendance actuelle à améliorer le service en général continuera pour quelques années à venir. Autant de motifs d'économies sous une régie unique.

Ces changements sont bien différents de ceux qui sont imposés par les fluctuations dans le volume du transport qui affecteraient naturellement le total des économies réalisables par l'unification, au cours d'une année. L'estimation de $75,373,000 du Pacifique-Canadien a été basée sur le volume du trafic durant l'année 1930, qui était de 28% supérieur à celui de 1937. Pour les années durant lesquelles le trafic diminuera d'intensité par rapport à 1930, les économies seront moindres et vice versa. Il saute aux yeux qu'étant donné le nombre moindre de wagons et de trains qui circuleront à meilleur compte sur des lignes plus courtes et des voies à meilleur niveau après que l'unification aura été accomplie, les économies à réaliser de ce chef seront moins appréciables. En effet, moins il y aura de locomotives et de wagons à passer par les ateliers de réparation, moins importantes seront les économies à effectuer sur les frais d'entretien du matériel. L'entretien des voies coûte généralement plus cher durant les années de prospérité qu'en temps de crise. Dans les entreprises ferroviaires, lorsqu'il n'y a pas de modification profonde des facteurs du coût d'exploitation, les dépenses sont en fonction directe des revenus; quand ceux-ci sont élevés, il en est de même des dépenses. J'ai déjà souligné le fait que la concurrence des autres modes de transport a eu et continuera d'avoir pour effet de diminuer le volume du trafic des chemins de fer. Je crois fermement, cependant, que si le

Canada continue à prospérer, la densité du trafic ferroviaire et la somme des dépenses de l'année 1930 devrait constituer une bonne moyenne.

Certains item ne paraissent pas dans l'estimation. Par exemple, il y aurait une économie réalisable dans quelques années dans le domaine des pensions versées aux employés, parce que sous la régie unique, le nombre de pensionnés finirait par diminuer.

Les immobilisations de capitaux pour l'amélioration et le développement des usines seraient beaucoup moins importantes sous la régie unique qu'elles le sont sous le système actuel où deux réseaux séparés se font concurrence. En tenant compte de l'augmentation normale du trafic et de son évolution, il est évident que l'entretien d'une usine coûterait moins cher que celui de deux.

Concrétisons: comme l'unification des deux chemins de fer assurerait durant les prochains dix ans une diminution des immobilisations de capital,—chose qui ne pourrait pas se faire sous le régime de la concurrence,—on obtiendrait à la fin de cette période une épargne égale au montant de l'intérêt sur le total de toutes les économies effectuées au compte de capital.

Il y aura une épargne importante sur le remplacement du matériel roulant parce que le système unifié aura besoin d'un plus petit nombre d'unités que si les deux réseaux sont exploités séparément.

Si le prix des matériaux et de la main-d'œuvre augmentait plus tard, presque chaque item de l'estimation augmenterait dans la même proportion.

De plus, on peut considérer comme certain que d'autres item d'économie seront découverts qui n'ont pas été inclus dans notre estimation. Nos hauts fonctionnaires n'avaient pas reçu instruction de déterminer le montant maximum que pouvait épargner l'unification, mais chaque division devait s'efforcer de découvrir et d'évaluer les économies relatives à son propre travail et qui étaient raisonnablement évidentes.

La somme des item d'économie omis forme une réserve d'économies possibles assez importante pour dissiper toute inquiétude quant à la possibilité d'effectuer une économie de 75 millions de dollars,—même si de gros item de l'estimation se révélaient impossibles à atteindre en ce moment, ou venaient à disparaître ou subissaient une forte réduction à la suite d'un changement de conditions depuis la préparation de l'estimation.

Bref, je suis convaincu que l'estimation de nos hauts fonctionnaires a été bien faite et qu'elle donne encore une juste idée de l'importance des économies réalisables avec l'unification lorsque les conditions normales existent.

Maintenant, après avoir écouté si patiemment, je vous demanderai de revenir à la page 4, estimations respectives des économies suivant les hauts fonctionnaires des deux réseaux. Vous remarquerez des similarités frappantes dans les montants. Prenez le premier item, "Augmentation des revenus d'exploitation":

	N.-C	P.-C.
Par suite d'une plus grande utilisation des deux réseaux combinés..	$4,000,000	$2,135,000

Le très hon. M. Meighen:

D. Je ne comprends pas ce premier item: "Augmentation des revenus d'exploitation par suite d'une plus grande utitlisation des deux réseaux combinés." —R. Oui. Il s'agit du rajustement des itinéraires. Nous aurions de plus longs parcours grâce au contrôle exercé sur les deux lignes.

D. Par opposition aux chemins de fer des Etats-Unis?—R. Oui.

	N.-C.	P.-C.
Par suite d'une redistribution des divisions entre les deux réseaux	$3,000,000	.....
Divers..	460,000	739,000

A "Divers il y a un débit dans chaque cas. Nous croyons qu'il en résultera une perte de $739,000 et le N.-C., de $460,000. Le total de ces estimations est de:

	N.-C.	P.-C.
Total	$6,540,000	$1,396,000

Nous nous accordons assez bien en ce qui concerne les "Frais de sollicitation et de publicité":

	N.-C.	P.-C.
Direction	$1,400,000	$1,324,000
Agences	3,000,000	2,339,000
Publicité	2,000,000	1,542,000
Divers	550,000	771,000
Total	$6,950,000	$5,976,000

Puis, "Transport," le plus gros item dans les deux cas:

	N.-C.	P.-C.
Gares et cours	$ 3,300,000	$ 7,415,000
Trains	12,647,000	13,216,000
Wagons-lits, wagons-restaurants et wagons-salons	2,400,000	1,546,000
Divers	1,700,000	2,777,000
Total	$20,047,000	$24,954,000

Il y a une grosse différence en ce qui concerne l'entretien de la voie et des bâtiments. Pour l'abandon de lignes, en raison, évidemment, de l'abandon d'un plus petit nombre de milles de voie, les Chemins de fer Nationaux fixent leur économie à $2,756,000 et nous, à $7,005,000. Pour l'abandon de cours, gares et autres services qui feraient double emploi sur les lignes maintenues en exploitation et pour la modification des méthodes d'entretien sur les lignes maintenues de l'une ou de l'autre compagnie, ils n'inscrivent rien tandis que nous avons une estimation de $5,391,000. Divers: leur estimation est de $667,000 et la nôtre, de $2,493,000. Leur total est de $3,423,000 et le nôtre, de $14,889,000.

L'hon. M. Calder:

D. Comment expliquez-vous qu'ils n'aient rien inscrit contre votre estimation de $5,391,000?—R. Leur mémoire le dit, je crois, monsieur le sénateur. Ils n'ont pu en arriver à quelque chose de satisfaisant, c'est pourquoi ils l'ont omis.

L'hon. M. McRae:

D. L'économie dans ce cas est certainement apparente.—R. Je le crois. Mais le tout sera expliqué lorsque vous recevrez ces pièces à l'appui.

Entretien du matériel: leur estimation est de $7,797,000; la nôtre, de $14,360,000.

Pour l'entretien général leur estimation est de $1,573,000 tandis que la nôtre est de $4,289,000.

Navires des Grands Lacs et côtiers: leur estimation est d'un demi-million; la nôtre, de $450,000.

Hôtels: leur estimation est de $4.500,000 tandis que la nôtre est nulle. Il y a là, sans doute, un point de vue entièrement différent quant aux méthodes de règlement de ce problème. Ils proposent de vendre les hôtels des deux réseaux à une compagnie qui leur donnerait quelque chose et les exploiterait. Nous sommes d'avis que les hôtels resteraient avec le chemin de fer et seraient considérés comme partie du service.

Exploitation des messageries: $600,000 et $1,450,000 respectivement.

Télégraphe (des chemins de fer et commercial): $700,000 et $948,000 respectivement.

Intérêt sur capital mobilisé, matériel et matériel roulant: $3,000,000 et $6,350,000 respectivement.

Les "divers" sont fixés à $600,000; les nôtres à $311,000.

Les grands totaux respectifs sont de $56,230,000 et de $75,373,000.

La seule importance de cette compilation pour les membres du Comité, à mon point de vue, est, d'abord, qu'il existe naturellement dans certains cas des différences importantes dans les estimations des deux compagnies, mais dans la plupart des cas ces dernières s'efforcent d'évaluer les épargnes possibles dans ces divers services ou divisions. Elles semblent croire, à de rares exceptions près,—le cas des hôtels pour nous, et l'abandon des cours à double emploi dans le leur,—que c'est là la classification générale des épargnes qu'une direction unique assurerait. Si les membres du Comité le désirent, il serait bon, je crois, pendant que la question est à l'étude, de profiter du témoignage de ces hauts fonctionnaires qui ont fait ce travail, ont préparé ces pièces à l'appui, pour la commission royale, et de savoir pourquoi ils ont inclus tout cela. Je crois qu'après avoir obtenu une idée générale de moi, il vous sera possible maintenant de les suivre sans grande difficulté.

Le très hon. M. Meighen:

D. Dans l'ensemble, vous vous en tenez à votre estimation de 1932?—R. Oui, monsieur,—préparée dans ces conditions.

D. Six années de réflexion l'ont amenée au point où la leur ne vaut plus?—R. Nautrellement, je ne comprends pas une estimation qui n'en est pas une. Je crois que nos agents,—et c'est la raison unique pour laquelle je fatigue le Comité avec ce mémoire,—évidemment je ne suis pas l'homme qui doive défendre cette estimation puisque je n'en suis pas l'auteur. Je n'aurais pas la compétence pour le faire en premier lieu. Mais je désire assurer le Comité que ce travail n'a pas été fait à la légère. Ces hommes ont pris leur travail bien au sérieux et ont donné à la commission royale le bénéfice de la meilleure estimation qu'ils pouvaient faire avec toute une vie d'expérience en matière de chemin de fer et de pratiques en vigueur dans les divers services de ce genre. En faisant cette déclaration je tente réellement d'indiquer la haute valeur de ce travail. Dire que ce dernier est absolument exact serait naturellement avancer une chose que personne ne peut prouver. Vous ne pouvez fournir une estimation avec de tels chiffres sur un territoire aussi vaste et affirmer que cette estimation ne variera pas d'année en année. Il est humainement impossible de procéder ainsi. Mais vous pouvez en venir à un point comportant un certain degré d'exactitude et c'est, à mon sens, tout ce que veut atteindre le Comité. Je ne crois pas que les détails exacts vous intéressent tout particulièrement. Toutefois, les fonctionnaires qui l'ont préparée peuvent vous dire beaucoup plus vite que moi comment ils en sont venus à ces chiffres; c'est pourquoi, si le Comité le désire, je voudrais qu'il commence demain l'examen de l'homme qui a préparé le travail sur les lignes à abandonner.

L'hon. M. McRae:

D. Sir Edward, c'est basé sur 1930. Oseriez-vous faire l'estimation du pourcentage de ces 75 millions qu'affecte le retrait des affaires, disons, en 1937?—R. Ce serait risquer beaucoup.

D. Je comprends cela. Mais pas tant que cela, vraiment?—R. Non, pas tant que cela.

Le très hon. M. Meighen:

D. Je vois que le retrait des affaires a atteint 28 p. 100... R. Oui. 28 p. 100 de 75 millions égaleraient un peu plus de...

L'hon. M. McMae:

D. Le retrait des affaires serait probablement d'un peu plus de 28 p. 100.—R. Non; il devrait être moindre. On obtiendrait peut-être un chiffre de 60 millions.

L'hon. M. Coté:

D. J'ignore si sir Edward est prêt à répondre à une question que je désirais poser à quelqu'un. L'autre jour, nous avons eu de M. Fairweather un tableau de ce que la concurrence ne devrait pas être entre les deux réseaux, et il mentionna l'embranchement que construit le National-Canadien entre Rouyn et Senneterre, et les efforts du Pacifique-Canadien d'en construire aussi un d'Angliers à Senneterre. Il fournit une longue explication du projet du point de vue du National-Canadien, ce que j'écoutai avec beaucoup d'intérêt. J'ignore si sir Edward désire exposer le point de vue du Pacifique-Canadien ou laisser ce soin à un autre.—R. Je n'ai aucune objection, monsieur; de fait, je suis plutôt heureux que vous ayez mentionné cette question, car il existe, je crois, beaucoup de malentendu sur l'attitude du Pacifique-Canadien relativement à ce projet et, de plus, je crois, il s'est introduit un peu d'hystérie inutile dans l'histoire que vous avez entendue.

Nous ne sommes pas étrangers à ce problème, et, naturellement, nous ne sommes pas davantage étrangers au double emploi. J'admets que nous sommes supposés être réformés depuis l'adoption de la loi de 1933. Mais il m'a semblé plutôt étrange que cette assertion ait été faite, car je ne suppose pas qu'il existe au Canada une compagnie qui ait plus souffert du double emploi que la nôtre.

L'hon. M. Dandurand:

D. Sauf quand vous avez envahi le territoire du Grand-Tronc.—R. J'ai une longue histoire à vous raconter aussi à ce sujet si vous voulez bien l'écouter. Mais je désire vous fournir certaines dates concernant l'embranchement de Senneterre.

En 1901, le Pacifique-Canadien exploitait un embranchement entre Mattawa (station sur la ligne principale à 45 milles à l'est de North-Bay) et Kipawa, situé à 45 milles de Mattawa.

Durant cette année, le chemin de fer Interprovincial et Baie James obtenait du Parlement fédéral une charte pour construire de Lumsden's Mills (mille 38 environ sur l'embranchement Kipawa du Pacifique-Canadien) au lac des Quinze, distance de 70 milles.

La charte fut renouvelée en 1903, et de nouveau en 1905 alors que le Pacifique-Canadien obtenait les titres de la compagnie.

En 1912 la charte fut renouvelée encore une fois et une subvention fédérale de $6,400 fut votée. Le gouvernement de Québec accordait aussi une subvention de 4,000 acres de terre par mille. La construction des premiers dix milles de voie fut entreprise durant cette année et fut complétée en 1914.

La charte fut renouvelée en 1917.

En 1920 le gouvernement de Québec, pour encourager la construction du chemin de fer, accordait une subvention en argent de $1,600 par mille, plus une somme additionnelle de $6,400 par mille si le gouvernement fédéral ne renouvelait pas la subvention de 1912. En 1921 les travaux de construction étaient commencés à partir du mille 10 et la voie fut terminée jusqu'à Angliers (mille 70) avec rameau jusqu'à Ville-Marie (7 milles) en 1923.

En 1922 la charte était renouvelée encore une fois.

En 1924 le gouvernement fédéral étendait les droits que conférait la charte de façon à inclure une ligne d'Angliers, ou de Ville-Marie, jusqu'à la source de la rivière Nottaway (au nord du Transcontinental-National).

Ces droits furent renouvelés en 1926, 1928 et 1929.

Aux termes du dernier renouvellement, la construction devait être entreprise avant deux ans, et comme les travaux n'avaient pas été commencés en 1932, la charte prit fin.

Il est significatif que bien que la voie du National-Canadien eut été construite jusqu'à Rouyn en 1926 cette compagnie ne s'opposa aucunement, devant le Comité des chemins de fer de la Chambre des communes, aux renouvellements de 1928 et de 1930.

Après le parachèvement de la voie du Pacifique-Canadien jusqu'à Angliers en 1923, certaines exploitations minières du champ de Rouyn commençaient à réveiller les espérances, mais ne donnaient aucune assurance définie quant à un énorme tonnage de minerai, et la question de l'établissement des moyens de transport ne devint pas brûlante.

Ceux qui avaient la haute main sur les mines Noranda, et d'autres, pressèrent le Pacifique-Canadien de construire à partir d'Angliers, et ce projet fut mis sérieusement à l'étude. De bonne heure en 1924, on annonçait que le gouvernement d'Ontario, par l'entremise du chemin de fer *Temiskaming and Northern Ontario*, avait fait l'acquisition de la charte du *Nipissing Central Railway* et songeait à construire une voie jusque dans le camp minier de Rouyn. Presque en même temps la rumeur voulait que les Chemins de fer Nationaux songeassent à la construction d'un embranchement jusque dans Rouyn. Le Pacifique-Canadien fut d'avis que ce territoire, situé dans la province de Québec, devait en toute justice être raisonnablement relié à Montréal et autres centres de distribution de la province. Il prétendit que le tracé du National-Canadien comportant un embranchement du Transcontinental-National vers le sud n'était ni naturel ni économique, et que le tracé logique, compte tenu des lignes déjà construites, était par voie de Mattawa et de la ligne principale du Pacifique-Canadien. Ce dernier s'adressa donc au gouvernement de Québec et proposa que, vu le coût élevé de la construction de voies ferrées dans ce territoire, et l'élément de doute quant à la permanence du champ minier, le Pacifique-Canadien, s'il se décidait à construire, reçût la même subvention par mille qu'avait reçue le chemin de fer Interprovincial et Baie James et, de plus, une contribution spéciale sur le coût du pont coûteux à jeter sur la rivière des Quinze, au nord d'Angliers. Le gouvernement de Québec répondit qu'il ne jugeait pas justifiable l'octroi d'une subvention aussi forte.

Le gouvernement de Québec avait alors devant lui, ou reçut peu après, le projet d'un haut fonctionnaire du National-Canadien d'après lequel il devait organiser une compagnie particulière à New-York pour entreprendre la construction d'un embranchement de la voie du Transcontinental à Rouyn sur l'entente que le gouvernement provincial et les mines Noranda accorderaient une garantie du coût d'exploitation, et que le gouvernement fédéral garantirait le principal et les intérêts des obligations émises pour défrayer le coût de construction. Une telle compagnie connue sous le nom de *Rouyn Mines Railway Company* fut organisée. Le gouvernement de Québec s'engagea à combler les déficits d'exploitation jusqu'à concurrence de $50,000 par année, pour une période de cinq ans; la *Noranda Mines Company* s'engagea à payer certaines sommes à appliquer aux déficits d'exploitation en plus de ce qu'avait promis la province de Québec et, en vertu d'un décret du conseil daté du 26 septembre 1925, le gouvernement fédéral prit le chemin de fer à bail, garantissant le paiement d'un loyer annuel suffisant pour payer l'intérêt sur les obligations et établir un fond d'amortissement pour le rachat de ces dernières.

A cette époque, remarquez-le bien, le territoire pouvait être considéré autant comme tributaire du Pacifique-Canadien que du National-Canadien. Le National-Canadien à Taschereau se trouvait à 45 milles de Rouyn, et le Pacifique-Canadien à Angliers était à 57 milles, soit une différence de 12 milles au plus. Le coût de construction des embranchements de Rouyn, comme l'indiquent les rapports de l'Etat, prouve que la contrée à travers laquelle on l'a construit était, si différence il y a, plus difficile qu'entre Angliers et Rouyn.

L'embranchement du National-Canadien entre Taschereau et Rouyn fut terminé en 1926.

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

Dans l'intervalle, le chemin de fer du gouvernement d'Ontario, par l'entremise du Nipissing Central, avait déposé ses plans pour la construction d'un embranchement jusqu'à Rouyn, ce qui fut arrêté temporairement par le gouvernement de Québec qui prétendait qu'il lui était impossible de traverser des terres non aliénées de la province sans le consentement et l'approbation du gouvernement provincial. Le différend fut porté devant la cour Suprême du Canada et de là devant le comité judiciaire du Conseil privé. La décision fut en faveur du Nipissing Central.

Le chemin de fer Nipissing Central atteignit Rouyn en 1927.

Entre les années 1927 et 1936 des travaux considérables furent exécutés dans le champ minier à l'est de Rouyn et un certain nombre de mines atteignirent le stage de production. La *Consolidated Mining and Smelting Company,* sur laquelle le Pacifique-Canadien a la haute main, dépensa des sommes considérables en travaux d'investigation et d'exploration et, finalement, prit une option sur une vaste propriété de la région Chibougamau, au nord du Transcontinental-National.

Le gouvernement de Québec, poursuivant sa politique de retour à la terre, encourageait les gens à s'établir dans le district de Témiscamingue, entre Angliers et Rouyn.

Le Pacifique-Canadien recevait de toutes parts des requêtes demandant un chemin de fer, et plus particulièrement l'établissement d'une route plus courte entre Rouyn et Montréal.

Maintenant j'arrive à la période 1936-1938.

A la session de 1936 de la législature de Québec une charte fut demandée par une compagnie qui se proposait de construire un chemin de fer de Mont-Laurier ou de Maniwaki, ou des deux, à Amos, sur le Transcontinental-National. C'est là, dirais-je, une charte séparée appartenant à des particuliers, et ni le Pacifique-Canadien ni le National-Canadien, que je sache, n'y sont intéressés.

De l'avis de hauts fonctionnaires du Pacifique-Canadien, et d'autres, il semblait qu'une telle voie, traversant une vaste étendue de territoire improductif avant d'atteindre des ressources forestières et minières, serait dans l'impossibilité de créer un volume suffisant de trafic pour faire ses frais d'exploitation, et elle n'offrirait aucun moyen de transport aux établissements de colonisation que le gouvernement encourage. Le Pacifique-Canadien, par conséquent, s'adressa à la province et demanda si elle accorderait son influence à un plan destiné à desservir les districts agricoles au nord de Rouyn, ainsi que les champs miniers situés entre Rouyn, Senneterre et Chibougamau. Des garanties suffisantes ayant été reçues, le Pacifique-Canadien, par l'entremise d'une filiale, demanda la permission de construire une voie d'Angliers à Rouyn et, de là à Senneterre, puis à Chibougamau.

Des protestations s'élevèrent de divers organismes: des Chemins de fer Nationaux, pour des raisons qui furent exposées au Comité par l'un de ses administrateurs; le gouvernement d'Ontario, qui évidemment croyait que le chemin de fer Nipissing Central retirait de ce territoire de Québec plus de trafic que le haut fonctionnaire du National-Canadien ne voulut admettre devant le Comité, et des gens du district du Lac Saint-Jean qui prétendirent que le champ minier de Chibougamau devait être desservi par un chemin de fer venant de cette direction.

Le Comité des bills d'intérêt privé recueilli le point de vue de ceux qui désiraient comparaître, y compris les représentants du National-Canadien, et recommanda qu'autorité fut accordée de construire de Rouyn à Senneterre, mais non de Senneterre à Chibougamau. L'Assemblée législative approuva le bill tel qu'il avait été modifié mais ce dernier n'atteignit pas le Conseil législatif avant la dissolution de l'Assemblée.

En 1937 une requête officielle fut de nouveau présentée pour construire de Rouyn à Senneterre, et elle fut approuvée.

En 1936, comme un haut fonctionnaire du National-Canadien l'a exposé au Comité, les administrateurs de cette compagnie s'adressèrent au gouvernement fédéral et obtinrent son approbation, ainsi que l'octroi des fonds nécessaires, pour la construction d'un chemin de fer de Senneterre à Rouyn. Cette ligne est actuellement en voie de construction.

Pendant que la requête du Pacifique-Canadien était à l'étude devant le comité de l'Assemblée législative de Québec, l'honorable M. Francoeur, président du comité, donna lecture du télégramme suivant reçu du ministre fédéral des Chemins de fer:

> Pour votre gouverne Chemins de fer Nationaux gravement inquiets de la perte possible de trafic qui résulterait de la construction de l'embranchement projeté du Pacifique-Canadien à travers le territoire qu'ils desservent actuellement.
>
> Chemins de fer Nationaux ont soumis une requête au gouvernement fédéral concernant charte et subvention pour construire propre embranchement de Noranda-Rouyn à Senneterre. Ce gouvernement a considéré avec faveur requête du N.-C. et présentera probablement bill au Parlement durant la session. Proposons que votre gouvernement songe à différer considération de la requête du P.-C. jusqu'à ce qu'un effort soit tenté pour amener les deux chemins de fer à un accord quant aux méthodes à suivre pour desservir ce territoire.

On remmarquera la proposition faite dans cette dernière phrase. Le Pacifique-Canadien était prêt alors, et a été prêt depuis, à discuter tout plan pour desservir le territoire de façon à rendre justice au public et aux deux compagnies de chemin de fer. Même quand le bill se trouvait devant le comité à Québec, je laissai entendre au président des Chemins de fer Nationaux que nous serions prêts à en venir à une entente pourvoyant à la construction en commun entre Rouyn et Senneterre, et aussi dans le district de Chibougamau.

Je puis donc dire sans crainte que le Pacifique-Canadien n'a pas proposé que deux voies ferrées sont nécessaires maintenant, ou devraient être construites entre Rouyn et Senneterre. On a proposé la construction en commun d'une ligne qui serait exploitée sur un pied d'égalité par les deux chemins de fer. C'est l'espoir et la conviction de tout Canadien averti que la partie septentrionale du Canada verra son développement sur une vaste échelle. Si les deux réseaux de voies ferrées doivent être exploités et financés séparément, il ne devrait y avoir aucune concurrence inutile pour ce qui est des moyens de transport. On peut en venir, au sujet de presque toutes les régions, à des ententes similaires à celles qui existent dans le nord de l'Alberta et dans le district au sud de Drumheller en vertu desquelles les deux compagnies s'unissent pour ouvrir un district et pour participer également au trafic qui en résulte.

Le Pacifique-Canadien n'approuve pas la doctrine qui veut qu'une certaine étendue géographique soit réservée exclusivement aux activités d'une compagnie. Si vous revoyez l'historique de nos chemins de fer vous verrez qu'une telle théorie n'a été appliquée dans aucun cas pour la protection des actionnaires du Pacifique-Canadien. Cette compagnie a aidé au développement de nombre de sections du pays, particulièrement dans l'Ouest canadien, pour voir ensuite, quand le stage de la production avait été atteint, d'autres compagnies intervenir, avec l'aide du gouvernement, pour prendre leur part du trafic. Si l'on désire un parallèle étroit avec la situation qui existe dans le nord de Québec, on n'a qu'à se rappeler le cas du district minier de Sudbury.

Quant au district entre Rouyn et Senneterre, le National-Canadien ne prit aucune mesure pour lui assurer le transport par voie ferrée, ce que tout le monde admet était nécessaire, jusqu'à ce que le Pacifique-Canadien demandât l'autorisation d'y construire un chemin de fer.

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

Le programme que présenta le Pacifique-Canadien reçut l'approbation de deux premiers ministres consécutifs de la province de Québec. Vraiment on peut supposer que ces deux messieurs comprenaient bien les besoins de cette partie de leur province et étaient en mesure de se faire une juste idée de la façon la plus convenable de lui fournir un service de transport.

Je puis dire, messieurs, que bien que cette question ne me tracasse guère, je sais très bien que si nous obtenions le droit de construire, et que nous le faisions, je serais mieux disposé à traiter avec le National-Canadien quant à la question d'association concernant la voie ferrée de Senneterre. J'ai expliqué bien clairement à M. Hungerford, que, quoi qu'il arrive, je ne construirais pas une autre voie de Rouyn à Senneterre, que j'en aie le pouvoir ou non. Mais je me croirais en meilleure posture de discuter avec lui l'exploitation en commun si j'avais le pouvoir d'aller jusqu'à Rouyn, d'où part la ligne. Vous n'avez pas besoin de vous tracasser au sujet d'une seconde voie, car il n'y en aura pas, à moins que le National-Canadien y consente, et je ne crois pas que le crime économique dans ces circonstances serait grave.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Vous ne croyez pas qu'il y ait coopération?—R. Il n'y en a pas eu encore.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Que pensez-vous de poursuivre la séance?

L'hon. M. DANDURAND: Si sir Edward Beatty n'est pas trop fatigué, je lui demanderais de revenir à huit heures ce soir.

Le TÉMOIN: Je suis très bien, monsieur.

L'hon. M. BLACK: Je crois que plusieurs membres du Comité ne seront pas ici ce soir.

L'hon. M. HORSEY: Je propose que nous levions la séance jusqu'à 10 h. 30 demain matin.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne puis être ici demain, et je désire faire tout ce que je puis aujourd'hui.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, je propose que nous revenions ce soir à 8 h. 30.

L'hon. M. CALDER: Disons 8 h. 15.

L'hon. M. HAIG: J'accepte l'amendement du sénateur Calder.

Le Comité suspend la séance à 6 h. 20 pour la reprendre à 8 h. 15.

La séance est reprise à 8 h. 15.

Sir EDWARD BEATTY est rappelé.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Très bien. Nous avons quorum. Continuons.

M. Biggar:

D. Sir Edward, j'ai réellement terminé ce que je désire demander, mais je comprends que vous désirez traiter d'autres questions. Vous avez mentionné la possibilité de traiter de l'exploitation en commun dans l'Ouest, London et l'Ouest? —R. Oui, je désirais discuter cette question car on a laissé entendre que le National-Canadien, d'une façon ou d'une autre, avait été placé dans une situation désavantageuse comme résultat de l'exploitation actuelle en commun des routes Québec-Montréal, Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto. Je crois que c'est là un malentendu. Vous vous rappellerez que nous avons une gare commune à Québec,

gare que loue le National-Canadien depuis nombre d'années. Dans cette gare, il a son propre guichet pour la vente des billets, et ses propres agents, et il en vend à la gare sur un pied d'égalité avec le Pacifique-Canadien. Quand l'exploitation en commun pour Québec fut adoptée, on découvrit que le Pacifique-Canadien avait obtenu depuis bien des années entre 80 et 85 p. 100 du trafic entre Québec et Montréal, le National-Canadien obtenant la balance. On prétendit que le projet était au désavantage du National-Canadien parce que les convois communs s'arrêtaient à la gare Windsor, et que cela nous favorisait en ce qui concerne le trafic à destination plus éloignée.

D. Oui?—R. Vous pouvez vous imaginer l'importance de cet avantage si vous songez à la forte proportion du trafic que nous avons obtenu durant nombre d'années, de 80 à 85 p. 100. Le seul désavantage comprendrait ces 15 ou 20 p. 100 qu'obtenait autrefois le National-Canadien, et l'effet de l'arrêt à la gare Windsor sur les billets vendus au delà.

Par contre, nous avons abandonné le service du matin pour Toronto, les trains partant exclusivement de la gare Bonaventure pour Toronto, où se trouve une gare commune. C'est là un lourd convoi. Il recueille le trafic local de jour qui a, naturellement, une grande valeur, et tous les billets vendus à toutes les stations où s'arrête le train sont vendus par les agents du National-Canadien. D'après nos directeurs du trafic cela donne au National-Canadien un avantage marqué sur le trafic allant au delà de Toronto,—à l'ouest ou au sud ou au nord de Toronto,—et je crois qu'ils ont de bonnes raisons d'en juger ainsi. Ils m'ont toujours dit que le Pacifique-Canadien a perdu à cette exploitation en commun à cause de la perte du trafic allant au delà mais prenant origine aux points intermédiaires entre Montréal et Toronto. Evidemment les agents du National-Canadien, comme c'est leur devoir, vendent tous les billets qu'ils peuvent pour leur propre réseau pour le trajet le plus long. J'allais dire que si le National-Canadien est d'avis qu'il a perdu du fait de l'exploitation en commun à Québec tandis que nos gens croient y avoir perdu, on a lieu de croire, comme je le fais, que l'arrangement est probablement juste.

L'hon. M. McRae:

D. Pour ce qui est de l'exploitation en commun de Montréal à Toronto, n'auriez-vous pas l'avantage du trafic de Chicago sur le billet d'entier parcours? —R. De Montréal à Chicago?

D. Je parle de l'extrémité de l'exploitation en commun, Montréal à Toronto. —R. Nous n'aurions aucun avantage, car le National-Canadien amène le train jusqu'à Toronto et a ses propres correspondances.

D. Mais le train part de votre propre gare?—R. Le train de l'après-midi seulement, non celui du matin.

D. Je parlais du train de l'après-midi.—R. Le train du matin fait le trafic intermédiaire, car il arrête à toutes ces stations,—je crois qu'il y a environ treize arrêts,—et nous n'aurions rien à dire sur ce point.

D. Mais le train de l'après-midi?—R. C'est un train commun de la gare Windsor à la gare Union de Toronto.

L'hon. M. Murdock:

D. Sir Edward Beatty, je crois que le National-Canadien s'est plaint plutôt amèrement de ce que l'exploitation en commun ne s'est pas prolongée à l'ouest de Toronto?—R. Oui.

D. Je me demande si la pièce que vous avez déposée cet après-midi se rattache à ce point; la première partie mentionne que, par suite de plus longs parcours sur des réseaux fusionnés et d'une redistribution des divisions entre les deux réseaux, le National-Canadien estimait que l'économie était de $6,540,000, et vous dites qu'elle est de $1,396,000. Je me demande si le National-Canadien

ne tenait pas compte de la possibilité de diriger votre trafic de Chicago par voie de Port-Huron sur le National-Canadien jusqu'à Chicago au lieu du Michigan Central?—R. C'est la proposition qui fut faite, mais j'ignore s'il en est tenu compte dans ce chiffre.

D. Il semble qu'il en est tenu compte, à cause de la différence entre son estimation de $6.500,000 et la vôtre de $1,396,000.—R. Les facteurs marchandises et voyageurs entrent dans ce calcul, monsieur le sénateur. Il est plus particulièrement tenu compte de la recette-marchandises que de la recette-voyageurs. Je crois que la recette-voyageurs entre pour $820,000 dans ce chiffre.

J'allais décrire la situation à l'ouest de Toronto, si la chose est agréable au Comité.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Oui.

Le TÉMOIN: Je remarque que dans le témoignage de M. Armstrong sur l'exploitation commune projetée du service des voyageurs à l'ouest de Toronto, il devint évident que l'accord entre les deux sections du comité mixte de coopération était impossible et que, en dernier ressort, la décision de ne pas poursuivre l'examen poussé de cette question fut exprimée, au nom du conseil exécutif du Pacifique-Canadien dans une lettre que j'écrivis le 9 octobre 1934, dans laquelle je disais:

> Après un examen attentif, nos exécutifs ont décidé que notre compagnie ne pouvait pas consentir actuellement, sur la base déjà proposée, à procéder à la mise en commun des services à l'ouest de Toronto, ce qui exigerait la rupture de ses arrangements actuels, qui sont satisfaisants, avec ses lignes de correspondance, pour le transport du trafic en destination et en provenance de Chicago, à cause du tort considérable que cette mise en commun causerait aux affaires de la compagnie, dans les transports par rail et par eau.

M. Biggar:

D. La lettre reproduite aux pages 323 et 324 du compte rendu?—R. Oui. En voici la suite:

> Il semble actuellement impossible de surmonter les difficultés qui empêchent un arrangement satisfaisant au sujet de la mise en commun des services de voyageurs à l'ouest de Toronto et sur le Transcontinental (à l'est de Winnipeg), et dans les circonstances, il me semble inutile de les considérer davantage.

Je crois que l'historique des négociations à ce sujet a été examiné en détail par les coprésidents du comité mixte de coopération, mais j'aimerais expliquer brièvement les raisons qui m'ont induit à écrire la lettre précitée.

Les rapports du comité mixte de coopération ne permettaient pas de douter que ce dernier en était arrivé à une impasse dans ses efforts pour trouver une base de répartition équitable des charges et des avantages. Le National-Canadien ne semblait pas disposé à renoncer à l'idée qu'au moins un train transcontinental devait utiliser la gare Bonaventure. Le Pacifique-Canadien estimait que, si les services de voyageurs devaient être exploités en commun à l'ouest de Toronto, le National-Canadien devait faire des concessions qui comprendraient l'utilisation de la gare Windsor par tous les trains.

Après avoir examiné le rapport de notre section du comité mixte de coopération et afin de me convaincre qu'aucun effort n'était omis, j'ai ordonné une enquête complète par le vice-président et le gérant général des lignes de l'Est du Pacifique-Canadien. Dans un rapport qu'ils me transmirent le 24 août 1934, ces employés supérieurs expliquent à fond l'importance des concessions que ferait notre compagnie par l'exploitation en commun des services de voyageurs à l'ouest de Toronto; la rupture de relations commerciales établies et la nécessité

d'obtenir une compensation suffisante pour la perte occasionnée. Je vous offre un exemplaire de ce rapport pour votre gouverne. Je vais en donner lecture et vous en remettre un exemplaire comme pièce.

J'étais d'avis, et je le suis encore, qu'en consentant à l'exploitation en commun des services de voyageurs à l'ouest de Toronto, le Pacifique-Canadien assumerait des sacrifices qui le justifieraient de croire qu'il serait difficile d'obtenir des avantages totalement compensateurs.

La situation des services de voyageurs à l'ouest de Toronto est de très grande importance. Il est facile de constater que les deux compagnies de chemin de fer possèdent des services à la frontière des Etats-Unis, Windsor, dans le cas du Pacifique-Canadien, et Sarnia et Détroit, dans le cas du National-Canadien, et que ces services se font concurrence dans l'ouest d'Ontario. Je sais très bien que le public a été induit à croire que le Pacifique-Canadien s'est rendu coupable de cette duplication de services par le prolongement de sa ligne jusqu'à Windsor, pour faire concurrence au Grand-Tronc. Ce point intéressera le sénateur Dandurand.

Cet exposé n'est ni juste ni complet. Le Grand-Tronc était destiné, à son origine, à relier Chicago et l'Ouest central des Etats-Unis au littoral, à Portland, Maine. Il était raccordé avec l'Intercolonial à Halifax, mais il est avéré que ces raccordements n'étaient pas utilisés dans une grande mesure par le Grand-Tronc. Le trafic destiné à Halifax pouvait suivre cette voie, mais Portland était le terme de la route normale du Grand-Tronc.

Ainsi, une fois que le Pacifique-Canadien eut complété la construction d'un chemin de fer transcontinental de Montréal vers l'Ouest et qu'il entreprit l'établissement d'un débouché d'hiver, il lui restait à choisir une route et un port. Vu son caractère d'entreprise nationale canadienne, il décida de choisir un port sur le sol canadien et obtint à cette fin le droit de construire sa soi-disant ligne directe à travers l'Etat du Maine.

Sans doute, depuis la fusion des compagnies constituantes le National-Canadien s'est appliqué à utiliser le port d'Halifax, mais je crois que l'on admettra que c'est le Pacifique-Canadien qui a conçu l'idée de donner accès à la mer par voie de ports canadien.

Pour réaliser cet objet, le Pacifique-Canadien se rendit compte qu'il lui fallait construire une ligne de Windsor, Ontario, à Montréal. On entend tant de choses, de temps à autre, sur le transport de marchandises canadiennes par voie des ports américains, mais on oublie parfois que le Canada obtient un volume considérable de trafic par suite du transport de marchandises américaines par voie de Saint-Jean. Sans ce trafic additionnel, il est improbable que le Pacifique-Canadien eût pu justifier la construction de sa ligne directe et il n'aurait pu obtenir une partie de ce trafic sans opérer un raccordement avec Chicago et l'Ouest central.

En outre, le Pacifique-Canadien, par cette ligne de Windsor à Montréal et l'acquisition d'un raccordement direct avec Boston, a pu, au bénéfice du Canada, établir une nouvelle route, à part celle du Grand-Tronc, pour effectuer le trafic entre l'Ouest central des Etats-Unis et la Nouvelle-Angleterre. Ainsi, ceux qui contestent la sagesse exercée par le Pacifique-Canadien en se raccordant aux lignes des Etats-Unis à Windsor devraient se rappeler que c'était là le prélude nécessaire au programme maintenant accepté de diriger autant que possible le trafic d'importation et d'exportation par voie des ports des provinces Maritimes.

Il est donc évident que le but visé n'aurait pu être atteint par entente avec le Grand-Tronc en vue d'opérer un raccordement à Windsor ou Détroit, puisque cette dernière compagnie aurait naturellement préféré utiliser autant que possible sa propre ligne de Portland; il aurait été déraisonnable de s'attendre qu'elle nous cédât un volume important de trafic à la frontière des Etats-Unis.

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

Il nous fallut donc construire une ligne allant à Saint-Jean, une ligne de Montréal à Windsor et faire aussi les arrangements nécessaires avec les compagnies américaines pour l'échange de trafic à ce dernier endroit.

Ces mesures prises il y a près de cinquante ans se sont avérées profitables au Pacifique-Canadien et au Canada. Nous avons obtenu de cette façon l'avantage du transport de marchandises américaines par voie des ports canadiens et, dans le domaine des voyageurs, accès à Chicago et à l'Ouest central, afin d'obtenir du trafic,—un trafic hautement désirable,—pour nos transatlantiques et pour la route du Saint-Laurent.

Pour tirer profit de ces relations il faut que le Pacifique-Canadien maintienne des bureaux pour voyageurs et marchandises dans l'Ouest central américain et offre ainsi à nos partenaires américains pleine coopération dans la sollicitation de traffic commun sur leurs lignes et les nôtres.

L'exploitation en commun des services de voyageurs à l'ouest de Toronto aurait entraîné la rupture de ces vieilles relations. Les voyageurs qui réservent leurs places aux bureaux du Pacifique-Canadien dans l'Ouest central pour Toronto, Montréal, Québec, les provinces Maritimes et outre-mer le font à nos propres bureaux ou aux bureaux des lignes américaines avec lesquelles nous avons des raccordements. On peut faire des arrangements pour le transport de marchandises de la même façon.

Si nous abandonnions cet arrangement, il est vrai que nous pourrions continuer à vendre des billets et à solliciter le trafic de marchandises dans nos bureaux de l'Ouest central, mais nous perdrions le précieux avantage de la coopération des compagnies américaines. Ces chemins de fer deviendraient d'âpres concurrents parce que, vu la possession par le National-Canadien de ses propres lignes de Détroit et Sarnia à Chicago et de routes pour le trafic entre Etats par voie de Sarnia et Buffalo et par voie du Vermont Central, le réseau national est un concurrent actif de ces chemins de fer américains dans le trafic américain.

Dussions-nous mettre fin à ces relations, les voyageurs et expéditeurs seraient inévitablement portés à croire que nous leur offririons un service dépourvu de toute concurrence avec celui du National-Canadien sur ses propres lignes. A mon sens, il en résulterait une perte de trafic très importante.

Il ne faut pas oublier que nos relations, à Windsor-Détroit, s'exercent, entre autres, avec le New York Central. Cet important chemin de fer nous prête un précieux concours non seulement en nous obtenant du trafic de l'Ouest central vers l'est, mais aussi en attirant un précieux trafic de voyageurs à destination de l'Ouest par voie de Chicago et North-Portal allant jusqu'aux montagnes Rocheuses et à la côte du Pacifique. On comprendra combien il est important de conserver ses bonnes grâces.

Je ne croyais pas et ne crois pas encore que les dangers signalés soient insurmontables au point d'empêcher l'exploitation en commun du Pacifique-Canadien et du National-Canadien à l'ouest de Toronto, mais ils existent et sont très graves, et je n'ai jamais pu comprendre comment je pourrais justifier la renonciation par le Pacifique-Canadien de cet important volume d'affaires à moins qu'il ne reçoive en échange des concessions également importantes du National-Canadien sous le rapport d'autres services.

Le National-Canadien n'a offert aucune semblable concession au cours des négociations mentionnées dans ma lettre du 9 octobre 1934.

L'hon. M. Hugessen:

D. Me permettez-vous de vous interrompre? Je ne puis voir comment le New York Central peut être intéressé à diriger vos voyageurs entre Détroit, Montréal et Québec vers votre service de transatlantiques?—R. Parce que nous sommes en relations très amicales depuis nombre d'années.

D. Sûrement le New York Central préférerait voir ce trafic aller de Détroit à New-York?—R. Sans nos relations amicales avec lui.

D. Elles doivent être très amicales?—R. Et nous les apprécions.

D. Il laisse ces voyageurs aller de Détroit à Québec au lieu de les diriger de Détroit à New-York sur sa propre ligne?—R. Oui, il le fait; il le fait d'une manière très efficace. Il se pratique un très important échange entre les lignes du New York Central et les nôtres; cette situation pourrait être compromise si nos relations n'étaient pas aussi amicales.

Voilà le rapport de deux de nos plus importants et compétents employés supérieurs, M. George Stevens, vice-président en charge du trafic, et M. Humphrey, alors directeur général et maintenant vice-président des lignes de l'Est.

M. Biggar:

D. Que vous avez mentionnés.—R. Voici le mémoire du 24 août qui me fut adressé.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

Mémoire pour le président:

Sujet: projet d'exploitation en commun du service des voyageurs dans le territoire situé à l'ouest de Toronto:

Depuis quelque temps nous avons donné à cette question une attention sérieuse et nous exposons ici aussi brièvement que possible nos vues en la matière.

Ci-suit le libellé de l'article 16 de la Partie II du chapitre 33, "Loi concernant les chemins de fer Nationaux du Canada et pourvoyant à leur coopération avec le réseau ferroviaire du Pacifique-Canadien, ainsi qu'à d'autres objets".

> Aux fins de réaliser des économies et d'assurer un service plus rémunérateur, la présente loi prescrit à la Compagnie du National.....ainsi qu'à la Compagnie du Pacifique..... de tâcher sans délai de s'entendre et de constamment s'efforcer de s'entendre, et elle les autorise respectivement.....à s'entendre pour adopter les mesures, plans et arrangements de coopération justes et raisonnables et les plus propres (eu égard à la répartition équitable des charges et des avantages entre elles) à atteindre ces fins.

Notre opposition au projet de transport en commun des voyageurs à l'ouest de Toronto s'appuie sur notre conviction que les charges et avantages ne sont pas équitablement répartis entre les deux chemins de fer.

Voici la base des arrangements *existants* du transport en commun des voyageurs:

(*a*) Qu'une compagnie retranche certain train direct concurrentiel entre des centres importants et que l'autre compagnie exécute le transport d'entier parcours des deux compagnies.

(*b*) Que chaque compagnie prenne des recettes mises en commun le pourcent de son trafic entre les endroits concurrentiels (pendant une période-type) antérieurement à l'entrée en vigueur de l'exploitation en commun.

(*c*) Que les frais d'exploitation des services communs soient répartis dans la proportion du service concurrentiel donné par chaque compagnie antérieurement à l'exploitation en commun.

(*d*) Que soit effectué un partage équitable des économies par la suppression d'approximativement les mêmes milles-train annuels sur chaque ligne.

Il faut admettre que, avec les zones existantes d'exploitation en commun, Québec-Montréal, Montréal-Toronto et Ottawa-Toronto, il a été réalisé un arrangement équitable pour chaque compagnie; la seule grande difficulté réside

dans le transport *hors-zone* pour chaque compagnie, notamment à Montréal à cause de l'absence d'une gare commune.

En essayant d'étendre les arrangements d'exploitation en commun à la région sise à l'ouest de Toronto nous nous trouvons en face d'une situtaion toute différente de celle qui existe dans les régions d'exploitation en commun de Québec et d'Ontario, à l'est de Toronto; il semble que la seule économie qui puisse être effectuée dans le transport d'entier parcours par les deux chemins de fer entre Toronto, Windsor-Détroit, Chicago, réside dans la suppression de presque tous les services de voyageurs actuels du Pacifique-Canadien.

Le National-Canadien exploite une double voie entre Toronto et Détroit et il semble que le seul arrangement possible de mise en commun à l'ouest de Toronto serait de restreindre le transport à ces deux voies, ce qui entraînerait la suppression de tous les trains de voyageurs du Pacifique-Canadien.

Malheureusement, à notre point de vue, ce projet comporte des désavantages précis, immédiats et permanents, qui nous force à envisager avec beaucoup d'inquiétude le transport en commun des voyageurs à l'ouest de Toronto. Comme chemin de fer en exploitation, le Pacifique perdrait tout contact avec toutes les lignes transcontinentales à l'ouest de Détroit et Chicago et avec toutes les lignes d'entier parcours au sud de ces deux villes. Notre gros volume de trafic à destination et en provenance de ce vaste territoire (sur lequel doit compter notre service de transatlantiques pour son expansion future en concurrence avec New-York) serait entre les mains d'employés du National sur des trains du National, et une grande partie serait sujette à des inconvénients si deux gares sont maintenues à Montréal. La neutralité bienveillante actuelle et la coopération des nombreux bureaux de propagande des lignes du New York Central dans l'Ouest central et sur la côte du Pacifique serait détournée du Saint-Laurent en une vive et forte opposition en faveur de New-York, où réside son intérêt dans le transport sur de longs parcours.

Cette partie de l'Ontario sise à l'ouest de Toronto est une des sections les plus densément peuplée et hautement industrialisée du Canada, et la suppression des trains de voyageurs du Pacifique-Canadien ainsi que la fermeture de nos stations de voyageurs à London, Chatham, Windsor, Détroit et Chicago compromettraient gravement le prestige de la compagnie ainsi que ses recettes.

L'élimination de nos services de voyageurs devra nécessairement tendre à supprimer de l'esprit du public la notion de notre identité distincte et de nos services de transport par rail et par eau. Ce procédé d'élimination serait moussé par la centralisation des voyageurs d'entier parcours dans les stations du National-Canadien aux cinq endroits plus haut mentionnés et dans plusieurs autres localités de moindre importance.

L'un des éléments les plus importants dans les propositions de mise en commun c'est le trafic à destination ou en provenance d'endroits extra-zoniers. Notre expérience dans l'exploitation en commun entre Montréal et Toronto nous apprend que l'avantage du transport direct (à des endroits en dehors de la zone d'exploitation en commun) profite au chemin de fer chargé du service commun. Si l'on tient compte de ce facteur dans notre transport de voyageurs dans le vaste territoire sis à l'ouest de Détroit, les désavantages pour nous de l'exploitation en commun dans la région sise à l'ouest de Toronto sautent aux yeux.

Nos relations d'affaires avec le Michigan Central datent de plusieurs années; elles ont contribué à l'édification d'un service de transport direct de voyageurs par voie de Détroit et de Chicago qui sont devenues des canaux établis pour notre service de transport, par rail et par eau, de voyageurs à destination et en provenance du centre, du sud et de l'ouest des Etats-Unis, d'une part, et de tous les autres endroits du Canada à l'est de la rivière Détroit jusqu'aux provinces Maritimes, et, en plus, les voyages outre-mer que nous avons réussi à établir par voie du chenal du Saint-Laurent.

Il serait malheureux, d'après notre opinion réfléchie, pour notre compagnie de contribuer à nuire aux ramifications actuelles de notre service de voyageurs par la perte de notre identité en transférant nos services ferroviaires au National-Canadien à l'ouest de Toronto et en fermant toutes nos stations dans l'ouest de l'Ontario.

De plus, la rupture de nos arrangements actuels en vue du transport des voyageurs et de nos relations avec le Michigan Central ne saurait manquer d'avoir un effet préjudiciable sur nos échanges de marchandises avec cette compagnie. Nous avons consulté le directeur du service des marchandises et il endosse fortement l'opinion précitée. Il dit (au sujet du projet d'exploitation en commun du service des voyageurs à l'ouest de Toronto):

> Je crois qu'un arrangement de ce genre en vue du transport en commun nuirait à notre service international en transit de marchandises transportées entre des endroits des Etats-Unis sur notre voie entre Détroit et Wells River, Vermont, dans les deux sens. Le public expéditeur oublierait graduellement la voie du Pacifique-Canadien à cause de la diminution de notre prestige qui résulterait de ce que les expéditeurs se formeraient l'idée que nous cessons de nous intéresser au transport en territoire américain.
>
> Avec la disparition des convois du Pacifique-Canadien, tout le territoire à l'ouest de Toronto, y compris la région à l'ouest de Détroit, à notre détriment, acquerrait bientôt l'habitude de ne songer qu'au National-Canadien.

Toutes choses étant égales par ailleurs, il est admis depuis longtemps que dans les régions où il y a concurrence dans le transport des marchandises, le chemin de fer qui transporte la plus grande partie des voyageurs attire à lui le gros du trafic-marchandises. Nous l'avons déjà dit, le territoire à l'ouest de Toronto et s'étendant à l'ouest de Windsor dans les Etats-Unis est l'un des plus importants au point de vue trafic-marchandises et je redoute l'effet sur nos recettes-marchandises de l'exploitation en commun du service de voyageurs à l'ouest de Toronto.

Il n'est pas facile de prévoir si, après avoir abandonné nos arrangements actuels avec le Michigan Central, il serait possible de les rétablir sur une base satisfaisante, au cas où les conditions futures nous imposeraient la nécessité de tenter de le faire. Il serait, au moins, excessivement difficile de reprendre la position que nous détenons présentement. L'intérêt des navires du Pacifique-Canadien,—service de fret et de passagers,—est directement en jeu en l'espèce, parce que, nous l'avons déjà signalé, nos services ferroviaires directs desservant le centre, le sud et l'ouest des Etats-Unis constituent un secteur important de la route passant par Montréal et autres ports canadiens. Nous ne saurions envisager avec sérénité un service commun de voyageurs qui aurait pour effet de briser nos relations, dans le domaine de notre transport outre-mer, avec les compagnies ferroviaires desservant le vaste territoire sis à l'ouest et au sud de la rivière Détroit.

D'après le principe des arrangements en vue de l'exploitation en commun du service des voyageurs, les seuls trains du National-Canadien qu'il a été proposé de retrancher, pour compenser la suppression de trains par le Pacifique-Canadien à l'ouest de Toronto, sont ceux qui circulent entre Montréal et Sudbury et entre Toronto et Sudbury, trains de voyageurs du service transcontinental du National-Canadien, mais cela ne troublerait en aucune façon ses services transcontinentaux actuels; au contraire cela le laisserait dans une aussi bonne situation que présentement. Son service transcontinental de voyageurs ne serait nullement dérangé. On nous demande de supprimer complètement notre service de voyageurs dans le territoire sis à l'ouest de Toronto et de renoncer à notre identité, alors que, pour ce qui est de son service transcontinental, le National-Canadien propose que nous nous chargions de ses trains d'Ottawa et de Toronto à Sudbury et de les lui

remettre à cet endroit afin qu'il puisse continuer sur sa propre voie jusqu'à Winnipeg et au delà. Cela ne semble pas être une répartition équitable des charges et des avantages.

Si l'on tient suffisamment compte de tous les risques et désavantages auxquels nous serions soumis, il est apparent que pour justifier la suppression de nos trains directs de voyageurs dans le territoire sis à l'ouest de Toronto, au Canada et aux Etats-Unis, il est essentiel de nous accorder ailleurs des compensations importantes, et on n'a pas encore pu en trouver.

Maintenant, la seule chose qu'il me paraît nécessaire d'ajouter pour la gouverne du Comité, c'est qu'au début du mois dernier M. Hungerford m'a écrit me demandant, relativement au rapport nº 58 et à ces arrangements en vue de l'exploitation en commun, que la suppression de trains à l'est de Toronto, de Darlington à Brighton, et de Windsor à Woodstock, à l'ouest de Toronto, soit remise à l'étude par le comité exécutif mixte aussitôt que nous serions libres, lui et moi. A la fin du mois dernier, après avoir causé de la chose avec lui, je lui ai écrit l'informant que nous serions heureux de coopérer avec son comité et d'examiner de nouveau cette question aussitôt qu'il lui conviendrait. J'ignore s'il a d'autres propositions à faire; voilà où en sont les choses à l'heure présente. Il a été convenu de tenir une réunion, qui aura lieu aussitôt que possible.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Où est située Darlington par rapport au chemin de fer?—R. Brighton et Darlington sont sur la voie du Pacifique-Canadien qui longe le lac, tout près d'Oshawa,—Shannonville et Brighton sont près de Belleville.

L'hon. M. Dandurand:

D. Sir Edward M. Armstrong nous a donné lecture des diverses raisons que vous venez de mentionner en opposition à la conclusion de nouveaux arrangements d'exploitation en commun dans la direction de Windsor, Sarnia et Chicago, et je lui ai posé la question suivante:

> Ces raisons semblent avoir du poids. Je m'étonne qu'elles n'aient pas rendu la mise en commun impossible. L'importance de toutes ces raisons accumulées me frappe, et il me semble qu'elles peuvent empêcher le Pacifique-Canadien de conclure un accord pour la mise en commun. Et cependant je constate que ce n'est pas le cas.

Je poursuis la citation:

> Comme il semblait impossible de trouver un moyen de répartir équitablement les charges et les avantages dans une mise en commun à l'ouest de Toronto seulement, et comme on pensait pouvoir trouver ce moyen en incluant les services du Transcontinental, ces deux territoires furent associés dans le projet mis à l'étude par le comité mixte de coopération. N'est il donc pas logique de dire que ces objections portaient sur la répartition équitable des avantages et des charges, et qu'elles pourraient être levées si l'on trouvait ailleurs une répartition équitable des avantages et des charges?

Et il a répondu "Oui, monsieur".—R. On peut sans doute trouver des compensations quelque part.

D. Je me demande si, en présence de l'important problème de la réduction des dépenses et de la pratique de l'économie, il ne serait pas opportun de proposer un conseil d'arbitrage pour amener les deux parties à consentir des sacrifices mutuels?—R. Il y a les objections que nous avons discutées cet après-midi, monsieur le sénateur. Un conseil d'arbitrage ne saurait dicter à la gestion du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien ce qui serait dans leur meilleur intérêt

pour une période d'années. Il ne serait pas outillé pour cette tâche et je n'aimerais pas substituer son jugement à celui des directeurs responsables des deux compagnies.

D. Ainsi, vous n'avez pas fait de progrès dans la voie de la coopération à cause de cette attitude qui veut que des avantages égaux échoient aux deux parties?—R. Oui, monsieur, c'est la conclusion à laquelle nous en sommes venus.

D. Et vous n'avez pas eu recours à une tierce partie, à un conseil d'arbitrage, pour en venir à une solution satisfaisante?—R. Ni l'un ni l'autre ne l'a fait. Je crois que le National-Canadien l'aurait demandé s'il l'avait voulu.

D. Vous avez déclaré, cet après-midi, sir Edward, avoir proposé à la commission royale le partage des recettes nettes d'exploitation du système unifié, mais vous n'avez pas pensé qu'il était opportun de nous faire connaître votre proposition. Je me demande comment le Comité pourra déterminer les avantages qui pourraient en résulter pour le public et le Trésor fédéral si la situation ne lui est pas pleinement exposée comme elle le fut devant la commission royale. Je sais avoir fait la déclaration suivante au Sénat:

Il me semble que le Pacifique-Canadien était près, à un certain moment, à classer les obligations du National-Canadien avec ses actions ordinaires à la condition de toucher des intérêts sur ses obligations et sur ses actions privilégiées.

Je ne sais pas exactement ce qu'était la proposition que vous avez formulée devant la commission royale, mais si le Pacifique-Canadien, un corps indépendant, doit donner son adhésion à un projet d'unification, n'est-il pas juste que le Comité connaisse l'apport du Pacifique-Canadien à l'amalgamation ou à la gestion unifiée et la part qu'il s'attend recevoir des bénéfices communs des deux chemins de fer. Autrement nous n'aurons aucune idée des exigences du Pacifique-Canadien.—R. Bien, je crois, monsieur le sénateur, que ce point fut passablement discuté cet après-midi sur la conjecture qui veut que le gouvernement canadien, le propriétaire de l'autre compagnie, soit le corps désigné pour déterminer si nos propositions lui sont satisfaisantes. S'il vous autorise de discuter ce point avec moi j'en serai enchanté.

L'hon. M. Murdock:

D. L'autre jour, l'*Ottawa Journal* a annoncé que l'Association des manufacturiers canadien a fait connaître à la Commission Rowell une proposition privée que vous auriez faite?—R. Je ne le crois pas, monsieur le sénateur. Vous pouvez avoir raison, mais je ne crois pas qu'elle possédait le renseignement.

D. J'ai découpé l'article. Je l'ai à mon bureau. Le *Journal* se demandait comment les autres, le publlic, ne pouvaient l'obtenir.—R. Plusieurs projets ont été lancés hors notre connaissance. Il y a quelque temps, sous l'anonymat, il en a été publié un indiquant des conditions possibles; nous ne l'avons évidemment ni préconisé ni discuté avec personne. Cependant il a été publié sous l'anonymat, je le répète, sans autorisation de personne. J'ignore si l'Association des manufacturiers canadiens a puisé ses renseignements d'un document officiel ou non et j'ignore si elle a proposé un partage. Je n'ai pas lu l'article.

L'hon. M. Haig:

D. Vous ne lui avez pas communiqué le renseignement?—R. Non, monsieur.

L'hon. M. Murdock:

D. Voulez-vous nous faire connaître le projet?—R. Je l'ai exposé en termes généraux à la page 5 de mon mémoire ce matin. Je vais de nouveau vous en donner lecture:

> Le troisième point cardinal est que chaque groupe de propriétaires devrait continuer de recevoir, après l'unification, les bénéfices nets que, d'après l'expérience passée, leur compagnie aurait reçus si elle était demeu-

rée indépendante, et que les bénéfices nets supplémentaires rendus possibles par l'unification devraient être partagés entre eux d'une façon équitable. J'assume que le gouvernement bénéficierait directement d'au moins la moitié des économies qui en résulteraient. Evidemment, les détails en peuvent être précisés au moment de la passation du contrat.

L'hon. M. Parent:

D. Je sais, sir Edward, que nous sommes en présence d'un personnage important, mais je pourrais peut-être lui poser quelques questions pour élucider certains points. Si je vous ai bien compris cet après-midi, vous entendiez que l'intervention gouvernementale dans les choses publiques, pour ce qui est des chemins de fer, n'était pas de bon aloi. Ai-je raison de croire que vous avez dit que le conseil d'administration se composerait de personnes nommées par le gouvernement?—R. Et par le Pacifique-Canadien.

D. Et par le Pacifique-Canadien?—R. Oui, monsieur.

D. Et par quelque autre corps peut-être?—R. Si votre proposition de 15 était adoptée, un autre système.

D. S'il est mauvais que le gouvernement intervienne, pourquoi proposez-vous qu'il soit représenté?—R. Parce que si nous procédons à l'exploitation en commun il faudra que les propriétaires soient représentés dans le conseil. Nous ne pourrions l'éviter.

D. Dans ce cas, qui va mener la barque, le gouvernement ou le Pacifique-Canadien?—R. Ni l'un ni l'autre; ce serait le nouveau conseil d'administration de la nouvelle compagnie.

D. Autant que je puisse en juger, les gens craignent que du moment que le Pacifique-Canadien fera partie du conseil il y aura la haute main.—R. Nous ne le pourrions pas.

D. Vous seriez une telle force dans l'Etat que vous seriez le gouvernement même.—R. Je ne le crois pas. L'idée de la constitution d'une compagnie privée pour administrer ces propriétés pour le compte commun des présents propriétaires, c'est qu'elle serait absolument indépendante et libre de les exploiter comme une entreprise commerciale. Il est naturel d'entretenir cet espoir; de fait, c'est une chose essentielle à l'exploitation efficace des chemins de fer.

D. Je tire cette conclusion du fait que vous mentionnez, c'est-à-dire que souvent vous ne vous entendez pas avec le National-Canadien. S'il croit être votre égal et si vous croyez lui être supérieur...

Quelques hon. SÉNATEURS: Oh! oh!

L'hon. M. Parent:

D. ...comment ces représentants pourront-ils s'entendre? Je puis entrevoir la situation. Permettez-moi de donner un exemple. Si vous attelez deux chevaux à une charrue et qu'ils tirent ensemble, le labour ira bien; mais si l'un tire dans une direction et l'autre dans une autre, je ne sais pas ce qui en résultera.—R. Il ne sera pas possible de tirer dans un autre sens parce qu'il n'y a qu'une seule charrue et non deux chevaux mais une seule compagnie.

D. Le Pacifique-Canadien.

Quelques hon. SÉNATEURS: Oh! oh!

Le témoin: Non. Vous êtes trop flatteur à notre endroit, monsieur le sénateur.

M. Biggar:

D. Je veux attirer votre attention sur une observation que fait M. Fairweather à la page 390 du compte rendu. Il dit:

> Nous avons au Canada le National-Canadien, réseau plus jeune que le Pacifique-Canadien, dans l'ensemble, avec des possibilités qui n'ont pas été mises à l'épreuve ou ne l'ont guère été.

Et il ajoute:

On ne peut juger ces possibilités d'après les chiffres du passé.

Voulez-vous exprimer votre avis sur ce point?—R. Voici ma réponse: Personne ne peut déterminer maintenant les possibilités de ces deux compagnies. Chacune a ses avantages et ses désavantages. Parfois nos désavantages se transforment en avantages et *vice versa*. Le National-Canadien souffre aujourd'hui d'une situation qui ne s'applique pas dans une égale mesure au Pacifique-Canadien. Il s'est effectué un fléchissement considérable dans le volume de trafic aux Etats-Unis, où le National exploite beaucoup plus de voies que nous. A cause de ce fléchissement de trafic ses recettes ont diminué beaucoup plus que les nôtres. Et quand on envisage la question si souvent soulevée des possibilités, la situation des lignes dans l'Ouest canadien, vous constaterez que nous avons passablement de voies dans le Nord aussi bien que dans le Sud, bien que nous nous soyons établis dans le Sud en premier lieu. Le National-Canadien possède des voies dans le centre et dans le nord des Prairies et quand la moisson n'est pas également abondante, chose à laquelle nous ne pouvons remédier ni l'un ni l'autre, nous avons une certaine proportion du grain à transporter. Dans l'ensemble, nous nous sommes assez bien tirés d'affaire en dépit des quelques dernières années de disette dans le sud de la Saskatchewan; je crois que nous avons transporté passablement plus de la moitié de la récolte totale. Il est impossible d'estimer les possibilités. Il est peut-être une section qu'il dessert qui prendra beaucoup d'expansion. Nous pouvons avoir une section semblable. Il y a des haut et des bas un peu partout; il ne s'est pas produit de grands changements. Je ne crois pas que personne puisse faire une estimation des possibilités.

L'hon. M. Sharpe:

D. Sir Edward, le gouvernement se propose de passer à la compagnie toute la propriété du National-Canadien.—R. Toutes les voies ferrées.

D. Non, tout, si j'ai bien compris.—R. Il ne l'a pas dit.

D. C'est l'idée générale, de tout passer. Vous avez dit ce matin que vous retiendriez vos navires et vos lignes des Etats-Unis. Que vous proposez-vous de passer à la compagnie?—R. Les lignes des Etats-Unis ne nous appartiennent pas et nous ne pouvons les inclure. La seule ligne des Etats-Unis que nous pourrions inclure c'est celle du Pacifique-Canadien dans l'Est.

L'hon. M. Parent:

D. Et le Minneapolis-Saint-Paul?—R. Non, c'est une ligne tout à fait distincte, et je ne crois pas qu'elle vous intéresse. Elle est entre les mains des séquestres.

Quelques hon. SÉNATEURS: Oh! oh!

L'hon. M. Dandurand:

D. Je ne puis vérifier les quelque 5,000 milles que vous croyez pouvoir abandonner, mais je crois qu'il serait très important de vérifier ces 5,000 milles afin de nous assurer si ce chiffre peut être justifié ou s'il faudrait le réduire de moitié. Je fais cette observation parce que nous ne savons pas réellement si nous pouvons abandonner 5,000 milles; cette question est de quelque importance à cause des économies qui résulteraient de cet abandon. Peut-être n'êtes-vous pas en mesure de faire la vérification pour toutes ces voies?—R. Non, mais nous vous l'avons fait préparer, et nous avons un témoin à votre disposition, quand vous le voudrez.

D. On nous a dit qu'il y avait 500 milles d'embranchements qui ne tombaient pas sous le régime de l'Acte de coopération National-Canadien et Pacifique-Canadien, qui appartiennent exclusivement au Pacifique-Canadien, et qui pourraient être abandonnés par le Pacifique-Canadien indépendamment de ses rela-

tions avec le National-Canadien. Et cependant, au cours des cinq dernières années, vous avez estimé que vous pouviez seulement soumettre à la Commission des chemins de fer 100 de ces 500 milles, dont 50 vous ont été accordés. Ainsi nous sommes restés avec l'impression qu'il y avait 400 milles pour lesquels vous avez changé d'idée quant à l'avantage de l'abandon.—R. Monsieur le sénateur, je ne crois pas pouvoir discuter cela avec vous avant que M. MacNabb indique dans son témoignage en quoi consistent ces 5,000 milles, et donne nos raisons, ce qui doit pouvoir se faire d'une manière très générale et très rapide pour votre dessein.

L'hon. M. Calder:

D. N'avez-vous pas déclaré, dans un de vos exposés, cet après-midi, que si les 5,000 milles étaient abandonnés intégralement, l'économie totale serait de $7,500,000?—R. Un peu plus de $7,000,000 si nous n'abandonnions rien.

D. Dans le document dactylographié traitant des $75,000,000 d'économies prévues. Là-dedans était inclus l'abandon de 5,000 milles, et dans ce document on trouve la déclaration qui veut que si tous les 5,000 milles étaient abandonnés, l'économie serait d'un peu plus de $7,000,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: $16,000,000.

Le TÉMOIN: Nous avons dit que l'économie était de $7,000,000 et nous avons dit que si rien des 5,000 milles n'était abandonné la différence entre cela et les $16,000,000 que nous avions inclus serait en partie épargnée, et par conséquent si nous n'abandonnions rien des 5,000 milles cela ferait un peu plus de $7,000,000.

L'hon. M. Parent:

D. Je ne sais pas s'il est juste de poser cette question. Sir Edward Beatty sera peut-être remplacé par d'autres hauts fonctionnaires. Où sont ces 5,000 milles qui sont censés devoir être abandonnés?—R. Ils sont répartis dans tout le pays. On a préparé une carte spéciale pour les indiquer tous.

D. Combien de milles le Pacifique-Canadien abandonnera-t-il dans la province de Québec?—R. Je ne puis répondre immédiatement, mais je vous aurai le renseignement.

D. Mais c'est une question licite?—R. Tout à fait.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Je crois que vous avez un témoin spécial qui étudiera cette question entièrement?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. McRae:

D. En abandonnant 5,000 milles, vous privez naturellement de moyens de transport des municipalités et des villages. Avez-vous réfléchi à ce qu'il en coûterait à l'Etat ou à la compagnie unifiée de fournir des moyens de transport à ces municipalités?—R. Non, monsieur, ce n'est pas dans les évaluations.

D. Pourriez-vous donner au Comité une idée de l'argent que cela représenterait?—R. Non, monsieur.

D. Il est évident qu'il faudrait leur fournir de bonnes routes, ou quelque autre chose. On ne peut laisser ces municipalités comme cela. C'est une responsabilité que votre plan entraîne. Je pensais que vous auriez pu y réfléchir.—R. Nous serions naturellement entre les mains d'un autre tribunal, pour cela. Nous ne pouvions évaluer le coût avant de savoir ce que nous allions abandonner.

D. Je crois qu'une idée même approximative des villages qui seraient abandonnés renseignerait beaucoup le Comité.

L'hon. M. MURDOCK: Quand nous aurons le nombre de milles, ne pourrons-nous faire venir les commissaires industriels des deux compagnies pour savoir quelles industries sont situées sur ces deux réseaux.

L'hon. M. McRae: Je croyais que sir Edward avait pensé à cela.

Le TÉMOIN: Nous pouvons vous le dire, monsieur le sénateur.

L'hon. M. Dandurand:

D. Maintenant, sir Edward, je vois la ligne entre l'Intercolonial et votre ligne de Montréal à Saint-Jean. Nous avons compris que vous proposiez l'abandon de cette ligne intermédiaire allant de Québec,—non, je ne veux pas choquer mon honorable ami le sénateur Parent,—allant de Lévis à Saint-Jean. Quelle route faisiez-vous prendre au trafic-marchandises venant sur cette ligne, par votre ligne courte, de Saint-Jean à Montréal?—R. M. MacNabb pourra répondre, monsieur, car il a fait l'évaluation. Si vous êtes prêts à l'entendre demain matin, ou même ce soir, il sera à votre disposition.

L'hon. M. Parent:

D. Nous apprécions votre vue de l'ensemble de la situation, sir Edward. Bien entendu, pour les détails, je comprends bien que nous devons demander à quelqu'un d'autre.—R. Oui, M. MacNabb est prêt.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Avez-vous fini?—R. Oui, monsieur.

D. Dites-moi, en partant...

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Allez-vous clore le débat?

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Oui. La presse vous attribue certaines déclarations; par exemple que nous pourrions nous dispenser de 5,000 milles de lignes superflues sans priver aucune municipalité de moyens de transport?—R. Non, monsieur, pas avec les autres alternatives qui leur sont ouvertes, car ce sont des voies superflues. N'oubliez pas cela. Il y a toujours d'autres chemins de fer à considérer quand on pense à supprimer une ligne.

D. Ainsi, aucune municipalité ne serait privée de commodités suffisantes par l'abandon?—R. Non, monsieur.

L'hon. M. Casgrain:

D. Sir Edward, est-il juste de dire que si vous aviez sur le transport du blé les mêmes taux par mille qu'aux Etats-Unis cela ferait une grosse augmentation? —R. Oh! oui.

D. Combien cela ferait-il?—R. Je ne sais pas.

L'hon. M. Calder:

D. Il a dit qu'il ne voudrait pas le faire. Je voulais vous poser la question suivante. Vous avez parlé d'une division par moitié de quelque chose.—R. Des économies.

D. Qu'entendez-vous par économies?—R. Les économies qui résulteraient de l'unification.

D. Seulement les économies.—R. Oui.

Le très hon. M. Meighen:

D. Sir Edward, sur ce point, je n'ai pas très clairement à l'esprit le principe sur lequel vous avez calculé les économies qui ne sont pas comprises dans la base de départ.—R. Nous y arrivons en nous reportant aux recettes des deux compagnies sur une période d'années, et nous aboutissons à une formule de division des recettes nettes résultant des proportions ainsi établies; alors, chaque compagnie aurait cette proportion et, en plus, la moitié des économies, ce qui représenterait naturellement les recettes nettes augmentées.

D. Vous prenez une période et vous prenez les recettes des deux compagnies au cours de cette période, mais je suppose que, sur vos propres recettes, vous déduisez les recettes d'entreprises spéciales qui ne font pas partie du réseau ferré. —R. Oui, ce sont uniquement les recettes des chemins de fer.

D. Et dans l'unification, vous proposez d'exclure l'actif correspondant des deux compagnies?—R. Oui, monsieur.

D. C'est-à-dire qu'il y aurait l'actif de certaines entreprises de transport par eau du National-Canadien qui font réellement partie du réseau de chemins de fer, et l'actif de certaines de vos entreprises de transport par eau qui font partie de votre réseau de chemins de fer?—R. Oui, monsieur.

D. Et sans doute les hôtels des deux compagnies?—R. Oui.

D. La seule chose à laquelle vous pensiez réellement serait, je suppose, vos placements extérieurs et vos services océaniques?—R. Et les terrains.

L'hon. M. DANDURAND: Et la fonderie.

L'hon. M. Parent:

D. J'ai une autre question à poser. M. Fairweather a déclaré que la ligne d'Armstrong à Moncton, qui est entièrement construite dans la province de Québec, est rémunératrice pour le National-Canadien. Je ne veux nullement être injuste à son égard, mais je crois qu'il a dit que le Pacifique-Canadien a recommandé la suppression de cette ligne. La question étant importante, je suppose que le président du Pacifique-Canadien est au courant.—R. Tout ce que je puis dire c'est que l'ensemble de la situation transcontinentale, ou au moins de la partie à l'est de Winnipeg, est encore à l'étude par les fonctionnaires des deux compagnies. M. MacNabb pourra vous dire où l'on en est.

Je voudrais encore ajouter ceci, monsieur le président. En étudiant la question de l'unification et les autres moyens d'améliorer la situation actuelle des chemins de fer, je me suis presque automatiquement assuré qu'aucun procédé ne pourrait procurer autant d'économie que l'unification. Si je croyais qu'il existe un autre procédé, je l'étudierais volontiers; mais personne n'a suggéré autre chose que l'unification, d'une part, ou ne rien faire, d'autre part, ce qui ne procurerait évidemment aucune économie. De sorte que j'en suis venu malgré moi à la conclusion que nous devons envisager les grands moyens; et même si cela paraît radical, ce n'est pas une raison qui nous empêcherait de le faire si, par exemple, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien étaient des entreprises privées et que nous en ayons le pouvoir; car je suis bien sûr que si nous étions deux entreprises privées, nous ne serions pas en train de vous ennuyer ici, nous l'aurions fait depuis longtemps, et nous serions tous deux, j'espère, dans une bonne situation financière.

Le plan Shaughnessy, que je vous ai déjà mentionné et qui fut préparé en 1921 ne conviendrait pas dans ces conditions. Lord Shaughnessy pensait, comme beaucoup de gens à une certaine époque, que, le Grand-Tronc commençant aux Etats-Unis et se terminant aux Etats-Unis, son exploitation sous les auspices d'un gouvernement étranger donnerait un grand avantage à ses rivaux des Etats-Unis. Il pensait que les chemins de fer américains essaieraient d'enlever du trafic au Grand-Tronc parce que c'était un chemin de fer étranger appartenant à un gouvernement étranger et faisant concurrence aux chemins de fer de leurs compagnies privées. En conséquence, il exclut le Grand-Tronc de son plan. Il n'y mit que le Nord-Canadien, le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique, et il dit au gouvernement, comme vous le savez: Prenez le Pacifique-Canadien, non pas sur une évaluation convenue ou rien de ce genre, non pas pour de l'argent comptant, mais simplement à condition qu'il obtienne certains revenus. Si cela s'était fait en 1921 ou peu après, je ne crois pas que le Comité du Sénat aurait l'ennui de m'entendre aujourd'hui. Je crois que nous n'aurions pas de problème des chemins de fer. Je crois que nos économies et l'absence d'expansion inutile

dans l'intervalle auraient comblé les besoins des deux compagnies, et je ne crois pas que la soi-disant garantie des fonds communs serait jamais entrée en vigueur.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Que serait-il advenu du pauvre vieux Grand-Tronc?—R. Le Grand-Tronc souffrait d'autres infirmités, comme vous le savez.

D. Oui.—R. Si vous ne le savez pas, M. Meighen vous le dira.

Quelques hon. SÉNATEURS: Oh, oh.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Je ne suis pas sûr qu'une vérification soit nécessaire. J'ai simplement intercalé une remarque. Si le Grand-Tronc eût été laissé de côté, une grande partie de notre système de transport n'aurait-elle pas été en plus mauvaise posture qu'elle n'est actuellement?—R. Je suis porté à croire que si le Grand-Tronc avait été laissé en dehors de cette combinaison et sous sa propre administration et, naturellement, soulagé de ses obligations du Grand-Tronc-Pacifique, le résultat eût été très décevant, car c'est une propriété de grande valeur.

D. Je le crois.

L'hon. M. Dandurand:

D. Sir Edward, vous avez dit qu'après un examen d'ensemble vous en êtes arrivé à la conclusion qu'une direction unifiée est supérieure à tout ce dont vous avez entendu parler. Vous pensez à la coopération et à la politique du laisser-faire. Je veux vous exposer la situation à laquelle je pense. Supposez que le peuple de ce pays, ou, si vous voulez, le Parlement, qui le représente, se soit décalré, comme l'a fait la Commission Duff, contre l'unification ou l'amalgamation, et que nous conservions les deux réseaux comme ils sont actuellement, et qu'on ne se rétablisse pas rapidement de la crise économique; supposez même, au contraire, que les affaires semblent baisser; les deux chemins de fer ne seraient-ils pas contraints par la dure nécessité de se réunir et de conclure les accords de coopération indispensables à leur salut? Je pose cette question, parce qu'elle peut se poser à nous, et que nous devons, je crois, examiner ce qui pourrait être fait par les deux chemins de fer si le pays n'accepte pas la fusion. Je présente cela comme une hypothèse, mais supposez qu'il en soit ainsi, et qu'il y ait un fort courant d'opinion contre la fusion, le devoir de notre Comité ne serait-il pas d'étudier la situation et de voir si les deux compagnies, laissées à elles-mêmes, ne seraient pas absolument obligées de réaliser les économies qu'elles prévoient dans la direction unifiée?—R. Si cela se produisait comme vous le décrivez, monsieur le sénateur, les chemins de fer feraient deux choses. Ils s'empresseraient, dans toute la mesure rendue possible par cette loi, de coopérer le plus vite possible. Et si le trafic était considérablement diminué, comme il l'est actuellement avec l'espoir que cela ne durera pas, et si cela continuait comme en 1932 et en 1933, il serait absolument nécessaire que chaque compagnie fît des économies rigoureuses, et ces économies seraient faites, je crois, par les deux compagnies. Nous nous sommes déjà trouvés dans cette situation. Vous avez une loi qui, disons-le, n'a pas fonctionné d'une manière satisfaisante, mais qui stipule une certaine mesure de coopération entre les deux chemins de fer. Nous continuerons de nous conformer à cette loi et de faire de notre mieux pour réaliser les économies qu'elle nous permet de faire, et nous serons aussi obligés, si cela continue, de réduire rigoureusement nos dépenses à titre d'exception, nullement à titre permanent. C'est la solution permanente dont je m'occupe.

L'hon. M. CASGRAIN: Monsieur le président, vous venez de mentionner le Grand-Tronc. Frank Scott, vice-président et trésorier du Grand-Tronc, disait que sur chaque dollar entré dans les caisses de cette compagnie, 63c. venaient de Chicago.

L'hon. M. Calder:

D. Sir Edward, M. Fairweather nous a déclaré que si le système actuel des tentatives de collaboration en vue de faire des économies était maintenu comme il est dirigé maintenant, il faudrait 50 ans pour réaliser les économies indiquées par la Commission Duff. Et, si je ne me trompe, M. Armstrong l'approuvait. En d'autres mots, on a dit qu'avec le système que vous essayez de mettre en vigueur actuellement les économies importantes sont pratiquement impossibles.—R. Nous n'avons trouvé aucun moyen de réaliser des économies par un système de coopération tout en conservant la concurrence. C'est la difficulté. M. Fairweather a dit, je crois, si l'on avait le temps, de grosses économies pourraient être réalisées par un système de coopération volontaire.

D. Il y a un autre procédé, qui est d'appliquer une certaine dose d'obligation?—R. Oui, mais je ne crois pas en l'efficacité de ce procédé; je ne crois pas que cela améliorerait la situation.

D. Vous ne croyez pas en ce procédé, principalement parce qu'à votre avis aucune personne ou aucun comité ne serait compétent?—R. Je ne crois pas qu'aucune intervention d'un caractère obligatoire, coercitif, serait efficace.

D. Pour quelle raison?—R. Simplement parce que je ne crois pas qu'il soit bon de conférer à un tribunal ou à un individu le pouvoir de s'emparer d'une propriété, de changer l'administration d'une institution privée, sans responsabilité à l'égard des propriétaires.

L'hon. M. Murdock:

D. Sir Edward, puis-je vous poser une question? Vous avez indiqué ce matin que les navires du Pacifique-Canadien n'étaient pas compris dans votre projet d'unification des chemins de fer?—R. Pas encore.

D. Cela étant, si les chemins de fer étaient unifiés, quelle compensation donnerait-on au National-Canadien, moitié de la compagnie unifiée, pour le trafic qu'il contribuerait à apporter aux bateaux du Pacifique-Canadien?—R. Il y aurait sans doute un accord lui réservant une partie des recettes de la navigation.

Le très hon. M. Meighen:

D. Si j'ai compris le trait essentiel de cette argumentation,—nouvelle pour moi,—l'unification produirait certains résultats entraînant des économies. Ces résultats sont analogues à ceux que produiraient la coopération, mais, d'après vous, beaucoup plus faibles et plus lents. Et dans la mesure où la coopération avance et réussit, les mêmes objections qui s'appliquent à l'unification s'appliqueraient à la coopération?—R. Oui, monsieur. Et plus la coopération se développerait, plus elle se rapprocherait de l'unification.

D. C'est-à-dire que si nous arrivions à ce que nous cherchons avec la coopération, nous subirions tous les maux que nous redoutons de l'unification?—R. Exactement.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne comprends pas très bien cela.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour préciser, les deux systèmes nous procureraient des avantages de même nature, des économies. Sir Edward soutient que nous les aurions plus vite et dans une plus forte mesure au moyen de l'unification. Il dit que nous craignons de payer ces économies résultant de l'unification par la diminution de la main-d'œuvre et l'établissement virtuel d'un monopole. Et il dit encore que si la coopération réussit, et dans la mesure où elle réussira,—et bientôt si la réussite est rapide,—il faudrait payer le succès du même prix. Nous paierions le même prix: réduction de la main-d'œuvre et établissement virtuel d'un monopole. C'est seulement dans la mesure où l'on agit que l'on obtient des résultats par la coopération.

L'hon. M. DANDURAND: La question est de savoir jusqu'où irait la coopération?

Le très hon. M. MEIGHEN: Si on ne la pousse pas très loin, elle ne coûte pas cher, mais donne peu de résultats. Il dit que si vous la poussez aussi loin qu'on le demande, vous réaliserez de grosses économies et obtiendrez exactement les mêmes résultats qu'avec l'unification.

L'hon. M. MURDOCK: Mais avec l'unification, si les cinq administrateurs représentant le Pacifique-Canadien disent "Non" à quelque projet touchant la compagnie privée d'une manière vitale, ce projet ne sera pas exécuté, parce que sir Edward Beatty dit que cela toucherait la compagnie privée.

LE TÉMOIN: Non, il n'en serait pas ainsi après l'unification. Nous travaillerions alors pour une seule compagnie.

L'hon. M. Murdock:

D. Une seule compagnie, bien qu'il y ait cinq administrateurs représentant le Pacifique-Canadien et cinq représentant le National-Canadien?—R. Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Une compagnie dirigeant les deux réseaux.

L'hon. M. Murdock:

D. Et les cinq autres administrateurs nommés?—R. Oui, choisis par les dix que vous venez de mentionner.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): S'il n'y a plus de questions à poser à sir Edward, nous allons continuer avec un autre. Nous vous sommes très obligés, sir Edward, pour votre déposition. Vous avez beaucoup éclairé le sujet, sans aucun doute, et cela sera très utile.

M. T. C. MACNABB, surintendant de la Compagnie du Pacifique-Canadien, paraît comme témoin et dépose.

M. Biggar:

D. Monsieur Macnabb, quelle est votre situation actuelle dans l'administration du Pacifique-Canadien?—R. Je suis surintendant général des lignes du Pacifique-Canadien dans le district du Nouveau-Brunswick. A l'époque de cette évaluation relative à l'abandon de lignes, j'étais ingénieur de la construction des lignes de l'Ouest du Pacifique-Canadien. Quelques années auparavant, j'avais été employé par cette compagnie, pendant une douzaine d'années, aux études préalables, au tracé et à la construction d'embranchements; puis j'avais été chargé de l'entretien des lignes du Pacifique-Canadien dans la province de la Saskatchewan; et de là j'avais été dans le territoire des montagnes, de Field à Kamloops, chargé de l'exploitation de cette partie difficile de la voie. Et pendant les six années précédant l'évaluation relative à l'abandon de lignes je m'étais consacré aux études préalables, au tracé et à la construction des embranchements du Pacifique-Canadien de Fort-William à l'île de Vancouver, et en cette capacité je m'étais livré à un examen assez approfondi des trois routes de la tête des lacs au Pacifique qui furent autrefois le Nord-Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à Prince-Rupert et notre propre ligne. Et au cours de mes inspections dans l'Ouest canadien, plus particulièrement, outre mes voyages à pied, j'ai eu l'occasion, pendant six ans, de survoler toutes les provinces des Prairies, la plus grande partie de la Colombie-Britannique et la région connue sous le nom de région de la rivière de la Paix, y compris la vallée de cette rivière jusqu'aux chemins de fer Northern Alberta et au delà. De sorte qu'en traitant le problème de l'abandon de lignes avec un fonctionnaire qui avait des renseignements aussi complets sur la situation dans l'est du Canada, nous nous estimions en mesure d'aborder le problème des lignes superflues au Canada, non seulement les nôtres mais celles du National-Canadien, avec une conception assez juste.

D. Et ce fonctionnaire connaissant bien les lignes de l'est était M. MacKenzie?—R. Oui.

D. Dans l'exposé qu'il nous a fait aujourd'hui, sir Edward Beatty nous a dit que vous, M. MacKenzie et M. Armstrong, ingénieur en chef adjoint, étiez les trois personnes chargées d'étudier cette question des abandons de lignes éventuels?—R. Oui.

D. Et vous avez agi ensemble?—R. Oui.

D. Tous les trois?—R. Oui.

D. Je suppose que vous vous occupiez principalement des lignes de l'Ouest, et M. MacKenzie des lignes de l'Est?—R. C'est cela.

D. Et M. Armstrong s'occupait de celles de l'Est et de l'Ouest, d'une manière générale?—R. Oui.

D. Le résultat fut le mémoire classé comme document A, liste de 83 abandons possibles, qui sont énumérés dans les comptes rendus, à partir de la page 453, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

D. A cette époque, aviez-vous connaissance de propositions antérieures, faites par le National-Canadien, au sujet des abandons de lignes?—R. Non, nous n'avions pas cela.

D. Est-ce ce comité de trois membres, dont vous avez parlé, qui a fourni les chiffres relatifs aux projets d'abandons de lignes, je veux dire les chiffres des économies qui résulteraient de ces abandons?—R. Non, ce n'était pas de son domaine. Nous nous occupions surtout de l'emplacement et de la longueur des lignes dont l'abandon serait envisagé. Mon témoignage doit porter sur les abandons de lignes soumis à la commission royale, et il est important de se rappeler la distinction essentielle entre l'abandon sous le régime de l'unification et l'abandon sous le régime de la coopération. Cela a déjà été signalé à propos de la ligne Soulanges-Cornwall, embranchement du Pacifique-Canadien de quelque 27 milles, qui ne peut être abandonné avec la coopération mais pourrait très bien l'être avec l'unification.

D. Vous rappelez-vous quel en est le numéro?—R. N° 18 dans la Pièce n° 50, page 453.

L'hon. M. DANDURAND: Je crois que le Pacifique-Canadien a versé au dossier une carte montrant les lignes à abandonner. Je me demande si on ne pourrait la mettre sur cette grande carte? (On place une carte sur la grande carte le long du mur.)

Quelques hon. SÉNATEURS: C'est trop petit.

L'hon. M. DANDURAND: La grande fera mieux notre affaire.

M. Biggar:

D. Quelqu'un pourrait-il indiquer la ligne dont vous parlez sur la grande carte?—R. Oui, monsieur Biggar.

D. Maintenant, monsieur Macnabb, cette liste de la Pièce n° 50 comprend 5,051 milles, n'est-ce pas?—R. Le projet du Pacifique-Canadien comportait l'abandon, pour toutes les lignes, de 5,051 milles. La première proposition du National-Canadien suggérait l'abandon de 2,434 milles. Par la suite, il soumit à la commission royale une étude signalant 1,966 milles de lignes de faible trafic susceptibles d'être abandonnées. Dans ces deux chiffres du National-Canadien 141 milles faisaient double emploi; de sorte que les possibilités d'abandon présentées par le National-Canadien peuvent être assez équitablement fixées à 4,259 milles.

D. Les propositions du National-Canadien relatives à ces 2,400 milles sont celles de la Pièce 42, n'est-ce pas?—R. Je crois qu'elles sont versées au dossier comme Pièce 45.

D. Pièce 42.—R. Pièce 42, et c'est répété dans la Pièce 45.

D. Et la liste des 2,434 milles d'abandons proposés est celle qui paraît à la page 527 du compte rendu. Savez-vous si nous avons une liste des 1,966 milles, car tout cela est nouveau pour moi?—R. C'est la Pièce 45, monsieur, le programme d'abandon des lignes de faible trafic proposé par le National-Canadien.

D. Mais ce n'est pas imprimé?—R. Non, monsieur. Dans l'évaluation de 5,051 milles du Pacifique-Canadien et celle de 2,434 du National-Canadien, il y a 2,098 milles communs. Sur ces lignes en particulier, nous sommes tombés d'accord. D'autre part le chiffre de 5,051 du Pacifique-Canadien et le chiffre total de 4,259 milles du National-Canadien, prenant les autres lignes, comportent 2,430 milles communs.

En prenant dans son ensemble le problème de l'unification, il est relativement peu important de considérer le chiffre de 5,051 milles ou celui de 4,259 milles, ou même un chiffre beaucoup moins élevé comme évaluation de la longueur qui serait probablement abandonnée.

D. Parce que?—R. Comme on l'a déjà dit, une grande partie de l'économie de parcours peut être réalisée, à défaut de l'abandon complet, par des modifications de parcours et par un programme réduit sur les lignes d'où le trafic est dévié. L'échec complet du programme d'abandon de lignes ne réduirait l'économie probable que de $7,000,000 au plus.

D. Vous voulez dire que si on les gardait toutes, les $75,000,000 seraient réduits à $68,000,000?—R. Oui.

D. Cela ferait 10 p. 100 du total. Et ce serait encore réduit, je suppose si, au lieu de l'abandon il y avait une modification de parcours et une réduction de service?—R. On a tenu compte de cela dans les $7,000,000.

D. C'est la difficulté pour moi. J'ai compris que vos $7,000,000 étaient la déduction à faire dans les $75,000,000 s'il n'y avait pas d'abandons du tout.—R. C'est exact.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais en faisant toutes les autres économies.

M. Biggar:

D. Mais il y aurait un service réduit sur toutes ces lignes, ou sur combien d'entre elles?—R. Il y aurait probablement un service réduit sur toutes, et une modification du trafic, dont on a tenu compte dans l'évaluation de $75,000,000, et qui y resterait.

D. On maintiendrait le service, mais un moins bon service?—R. Précisément. Il faut se rappeler qu'en 1932, lors de l'examen du projet d'abandon de lignes, il n'existait pas de restriction légale au droit d'une compagnie de chemins de fer d'abandonner des lignes. Depuis 1933, l'approbation de la Commission des chemins de fer est devenue nécessaire. Néanmoins la prise en considération d'un projet d'abandon était assez conforme à la règle établie par la commission dans ses diverses décisions.

D. La prise en considération au Comité?—R. Précisément. Le Comité a reconnu que l'intérêt public était de première importance, et tous les éléments ayant trait au commerce du district, aux besoins du peuple, à l'existence d'autres voies ferrées, aux routes disponibles et aux facilités de transport par route, lorsqu'il y en avait, furent soigneusement pesés. On admit que, normalement, il n'est pas nécessaire d'avoir des lignes de chemins de fer à moins de douze milles de distance l'une de l'autre. Il est probable qu'aujourd'hui cette distance serait considérablement augmentée.

D. Parce que?—R. A cause de l'avènement du transport automobile.

D. Vous voulez dire l'extension depuis 1932?—R. En 1930, l'automobile ne jouait pas un rôle primordial dans le transport rural. Aujourd'hui, il joue ce rôle.

D. Vous voulez dire que le changement s'est opéré dans les huit dernières années?—R. Précisément.

L'hon. M. Dandurand:

D. Pour les automobiles de tourisme ordinaires ou pour les camions?—R. Pour les camions et les automobiles de tourisme.

M. Biggar:

D. Avez-vous fait quelque étude vous donnant une idée du chiffre qui pourrait être substitué aujourd'hui à ces douze milles?—R. Non. Si le trafic était considérable dans le district de la ligne abandonnée, on prendrait en sérieuse considération la route disponible après l'abandon; et l'on n'oublierait pas non plus que le pays, dans son ensemble, est en voie de développement, et que la future croissance de chaque district doit être prévue. Ainsi, dans la liste versée au dossier, on a compris le moyen d'assurer le trafic de la ligne abandonnée.

D. Dans la colonne large du document?—R. Oui. Votre honorable Comité a devant lui, comme Pièce n° 50, page 453 du compte rendu, un projet d'abandon de voies présenté dans le mémoire du Pacifique-Canadien à la commission royale. Il indique les moyens d'assurer le trafic de la ligne à abandonner.

D. Oui?—R. Ce document représente encore la mesure de ce qui, à notre avis, est possible, bien que l'on doive reconnaître que la situation a quelque peu changé, et qu'un ajustement peut être nécessaire pour certains points de la liste. Il en sera toujours ainsi avec toute évaluation de ce genre, pour cette raison qu'entre le moment où une évaluation est faite et celui où elle est exécutée, des industries peuvent se placer sur une ligne de chemin de fer, alors qu'elles auraient pu s'établir ailleurs, sans plus de peine ni de frais, si la ligne avait déjà été abandonnée. L'industrie peut être et est souvent établie ainsi sur une ligne dont l'existence n'est pas justifiée au point de vue économique. Ceci n'est pas nécessairement vrai, bien entendu, dans le cas des industries minières ou des industries du bois, qui sont liées à un emplacement déterminé.

Un problème de ce genre se pose pour l'abandon projeté de Conmee à Superior Junction et de Nakina à Paddington, qui constitue l'article 44 de la Pièce 50. Quand cela fut pris en considération...

D. C'est à la page 456.—R. En ce qui concerne l'abandon de Conmee à Superior Junction et de Nakina à Paddington, c'est-à-dire pratiquement à Winnipeg, qui constitue l'article 44, je dois dire que lorsque cela fut pris en considération, en 1930, notre Comité fut d'avis que le trafic direct entre Winnipeg et la tête des lacs pouvait être amplement assuré par la voie double principale du Pacifique-Canadien et par la ligne du National-Canadien par Fort-Frances; et, de l'avis du Comité, il n'y avait pas de trafic local justifiant le maintien du National-Transcontinental entre Nakina et Paddington, ou de l'embranchement entre Conmee et Superior Junction.

L'hon. M. Dandurand:

D. Couvrant 657 milles.—R. La distance est indiquée dans la Pièce n° 44; elle est de 657 milles.

La région desservie par ces lignes s'est incontestablement développée depuis 1930.

L'hon. M. MURDOCK: Voudriez-vous nous montrer Conmee sur la carte, s'il vous plaît?

(Conmee est indiqué sur la carte).

L'hon. M. DANDURAND: Et Superior Junction?

(Superior Junction est indiqué sur la carte).

Et Nakina et Paddington?

(Indiqués sur la carte).

Le TÉMOIN: Paddington est la jonction juste à l'extérieur de Winnipeg.

La région desservie par ces lignes s'est développée depuis 1930, et il faudrait faire une nouvelle étude du problème dans ce district avant d'affirmer que le programme peut être entièrement exécuté. Néanmoins, si l'on découvre que l'abandon complet n'est pas opportun, une partie des économies prévues pourrait encore se faire par la modification du trafic et par un changement dans l'exploi-

tation de la ligne d'où le trafic est dévié, changement facile sous le régime de l'unification, mais difficile sinon impossible sous le régime de la coopération. Dans notre étude d'un programme d'abandons, nous avons accompli un effort sincère pour prévoir la situation pendant le cours de l'unification, et pour éviter tout parti-pris dans la répartition des lignes à abandonner entre les deux compagnies. Il n'est pas douteux, toutefois, que le réseau unifié, sous une direction unifiée, pourrait introduire bien des changements dans la liste des projets d'abandon qui a été versée au dossier, sans diminuer sensiblement les économies à réaliser.

Il convient de remarquer que, avec le régime de la coopération, en considérant deux lignes, l'une appartenant au Pacifique-Canadien et l'autre au National-Canadien...

M. Biggar:

D. Considérées par votre Comité?—R. Notre Comité,—c'est la ligne du National-Canadien qui fut désignée pour l'abandon; mais un examen plus approfondi, fait en collaboration, aboutit à l'abandon effectif de la ligne du Pacifique-Canadien. C'est un exemple.

L'hon. M. Murdock:

D. Vous voulez dire sur cette liste?—R. Oui, monsieur le sénateur. C'est une partie de la ligne Lindsay-Orillia.

M. Biggar:

D. Quel numéro est-ce?—R. Le numéro 34.

L'hon. M. Murdock:

D. Puis-je joser une question sur le n° 44, l'abandon de la ligne de Nakina à Winnipeg? Sioux Lookout n'est-il pas la grande entrée d'une importante région minière?—R. Certes, et bien desservie par aéroplanes.

D. N'y a-t-il pas un gros trafic qui aboutit là et que l'aéroplane recueille à Sioux Lookout?—R. On pourrait le prendre aux lignes qui restent, parce que, pour le transport aérien, le nombre de milles n'a pas une très grande importance.

D. La ligne conservée serait à Kenora ou à Fort-Francis?—R. C'est cela.

L'hon. M. Huggessen:

D. Une grande part de ce développement s'est produite depuis 1930?—R. Oui, monsieur.

M. Haig:

D. Où est Hudson sur cette ligne?—R. En haut près de Sioux Lookout.

L'hon. M. MURDOCK: C'est juste à sept milles à l'ouest, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: La région minière est maintenant desservie à partir de Hudson, et les aéroplanes pourraient avoir leur base à Kenora aussi bien qu'à Hudson, au point de vue du service de cette région.

M. Biggar:

D. Quelle est la distance entre Hudson et Kenora?—R. Je n'ai pas ce renseignement ici.

D. Approximativement?

L'hon. M. MURDOCK: Environ 150 milles.

Le TÉMOIN: Pas à vol d'oiseau.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce serait 70 ou 80 milles.

M. Biggar:

D. Quelle est la plus courte distance de Hudson à la ligne du Pacifique-Canadien?—R. D'après la carte, cela ne peut être plus de 25 milles.

L'hon. M. HAIG: C'est 70 ou 80 milles, je crois.

L'hon. M. McRae:

D. Le Pacifique-Canadien est beaucoup plus près de Sioux Lookout à l'est de Kenora?—R. Oui, général.

Le très hon. M. Meighen:

D. Il peut y avoir un point éloigné de 25 à 30 milles?—R. Cela ne peut être plus de 25 ou 30 milles, d'après ce que j'en sais et ce que je me rappelle.

M. BIGGAR: Maintenant, le Comité voudrait-il que M. MacNabb passe en revue ces 83 articles et indique quels sont ceux dont on s'est occupé et pour lesquels la situation, à son avis, a changé depuis huit ans?

L'hon. M. MCRAE: Je crois indispensable que ce tableau soit fait au Comité.

L'hon. M. CALDER: Plusieurs tableaux nous en ont été faits avant votre arrivée, et je suppose que nous aurons le même genre de description.

L'hon. M. MCRAE: Vous n'avez pas eu ce tableau.

Le très hon. M. Meighen:

D. Avez-vous changé beaucoup d'avis pour quelqu'un de ces articles? Y en a-t-il un que vous ne pensez pas utilisable pour réaliser des économies?—R. La réponse est que, si nous avons eu des renseignements complets et précis en 1932, je n'ai pas, personnellement, les mêmes renseignements pour 1937 et 1938. Je puis répéter que le développement qui s'est produit dans l'intervalle exige un examen des lignes proposées pour l'abandon. Mais mon avis est que toute la question de l'abandon de lignes, dans la situation actuelle, si on l'étudie au point de vue de l'unification de direction, aboutira à quelque 5,000 milles qui peuvent être abandonnés avec avantage pour les réseaux ferroviaires du Canada et sans inconvénient pour le grand public. Après tout, cela ne fait que 12.2 p. 100, et, connaissant la situation telle qu'elle était alors, il était certain que cette proportion des lignes pouvait être abandonnée; et puisque nous considérons quelque 7,248 milles en tout, mais séparément, ce qui indique que nos enquêtes séparées aboutissaient à la prise en considération d'environ 7,000 milles, ce n'est pas présenter une conclusion extrême que de dire que 5,000 milles peuvent être abandonnés, sous une direction unifiée, sans inconvénient pour le public. Telle est, monsieur, notre conclusion.

L'hon. M. CALDER: Monsieur le président, puis-je placer quelques mots ici, dans la crainte que nous n'entrions dans une très longue discussion qui n'aidera peut-être guère le Comité? Pour renseigner le sénateur McRae, je puis dire que le président de la section du National-Canadien et le président de la section du Pacifique-Canadien du comité mixte de coopération sont venus ici. Ces deux messieurs, dans leur témoignage, ont parlé de quelque 2,500 milles de lignes dont ils envisagaient l'abandon, et ils en ont parlé d'une façon détaillée.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'était avec la coopération.

L'hon. M. CALDER: Oui. Ils nous expliquèrent ce qui avait été fait, et leurs travaux en cours, etc.

L'hon. M. HAIG: Allez plus loin, sénateur Calder, et dites que lorsqu'ils soumirent leurs projets d'abandon à la Commission des chemins de fer, ils ne furent autorisés à abandonner qu'une petite partie de ces lignes.

L'hon. M. CALDER: L'un d'eux déclara qu'il faudrait cinquante ans pour obtenir des résultats avec la coopération. Maintenant, les seules parties de ces chemins de fer qui n'aient pas encore été étudiées à fond,—je dois dire qu'il ne

semble pas y avoir d'espoir d'obtenir des résultats avec la coopération,—sont les lignes de Hope à la mer; puis il y a la section de Port-Arthur et Winnipeg, puis une autre section par ici de Québec à Moncton. Je crois que si nous avons l'opinion de M. Macnabb sur ces trois sections,—il y en a une autre dans l'Ouest entre Portage-la-Prairie et Wolseley,—qui sont les principales sections sur lesquelles nous n'avons pas eu ce qu'on pourrait appeler des témoignages précis, cela pourra nous aider.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voulez-vous dire que M. Fairweather a discuté la possibilité d'abandons sur la base de l'unification?

L'hon. M. CALDER: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a aucune comparaison entre les deux cas actuels.

D. N'est-ce pas important? M. Fairweather en a pris,—je ne les nommerai pas maintenant,—au sujet desquels il a dit que l'unification ne mènerait nulle part. Les avez-vous à la mémoire, monsieur Macnabb?—R. Oui, monsieur.

D. Je voudrais avoir votre commentaire sur son témoignage, en ce qui concerne les possibilités sous le régime de l'unification?—R. Il s'agissait particulièrement de la ligne de Diamond Junction à Pacific Junction. Le fonctionnaire du Pacifique-Canadien proposait de supprimer 371 milles, et de laisser les sections entre Edmundston et Cyr et entre Chipman et Pacific Junction.

L'hon. M. Murdock:

D. C'est le transcontinental à l'est de Québec?

L'hon. M. McRae:

D. Combien de milles?—R. 444.

L'hon. M. Murdock:

D. M. Fairweather dit que c'était une ligne de seconde classe très importante pour le transport-marchandises.—R. Il n'est pas douteux que le Transcontinental fut conçu et construit selon les données les plus modernes et, en ce qui concerne le tracé, c'est un chemin de fer de premier ordre. Quant à son état actuel, au point de vue de l'entretien, il n'y a pas grand'chose à dire. Il ne s'ensuit pas que, la ligne pouvant disposer d'un trafic considérable d'une manière économique, elle fut nécessairement employée. D'après mes renseignements, elle n'est nullement employée au maximum. En ce qui concerne cette ligne, les fonctionnaires du Pacifique-Canadien proposèrent l'abandon d'environ 371 milles.

Le très hon. M. Meighen:

D. Marquez sur la carte les parties que vous allez abandonner.—R. Nous avons laissé la section d'Edmundston à Cyr. En fait, cette section est utilisée en commun par le Pacifique-Canadien et par le National-Canadien sous le régime de la coopération.

L'hon. M. McRae:

D. Je suppose qu'il y a là des industries?—R. Non. Nous l'utilisons en commun. Comme nous en supprimions une, il fallait qu'une autre restât, et c'était le Transcontinental-National. Depuis le rapport de 1932, l'usage commun du Transcontinental-National entre Cyr et Edmundston a été mis en vigueur. C'est pourquoi ce parcours a été abandonné.

L'hon. M. Moraud:

D. Je suppose que vous fourniriez des communications entre ces centres.—R. Les lignes étaient si voisines l'une de l'autre, comme dans beaucoup de cas où nous proposions l'abandon, qu'il n'y avait aucun inconvénient.

Le très hon. M. Meighen:

D. Je comprends que vous proposiez l'abandon de cette partie parallèle jusqu'à son extrémité septentrionale, mais comment pouviez-vous abandonner entre ce point et Edmunston?—R. Il était admis que les deux lignes à conserver, l'Intercolonial et la ligne du Pacifique-Canadien du Maine à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, pouvaient transporter tout le trafic, même en tenant compte de son augmentation probable, pendant nombre d'années.

L'hon. M. McRae:

D. Cette partie le long du Transcontinental se développe-t-elle?—R. Oui. On évalue à 30,000 le nombre des personnes qui resteraient à plus de dix milles des lignes restantes, sur les 444 milles. Un grand nombre de ces personnes dépendraient des sections conservées dans ce projet. Même en acceptant le chiffre de 30,000, il ne semble pas nécessaire de garder 371 milles de voie pour leur service.

D. Que feriez-vous d'eux?—R. Ils dépendraient des autres lignes, dont ils sont voisins.

L'hon. M. Moraud:

D. Quel voisinage? Dans certains cas, la distance est de plus de 20 milles. Et il faut tenir compte de nos hivers. Pendant sept mois de l'année, ces gens seraient privés de toute communication.—R. D'après mon expérience, dans ce district, les routes sont toujours débarrassées de la neige, comme elles l'ont été l'hiver dernier.

D. C'est seulement autour des villes, pas dans cette partie. Il nous faut aussi tenir compte de la réaction du public. Je suis sûr qu'en essayant de supprimer le Transcontinental nous provoquerions une révolution dans les centres qui utilisent cette ligne.—R. Sur cette question particulière, nous avons confiance en la Commission des chemins de fer, corps impartial qui recevrait des témoignages sur les besoins des populations par rapport au problème des chemins de fer, et jugerait honnêtement entre nous.

D. Oui, vous avez fait cette expérience; vous avez essayé, sans obtenir de grands résultats.—R. Nous estimons encore que si l'affaire est portée devant la Commission des chemins de fer, avec tous les témoignages, un jugement équitable sera rendu au sujet des lignes que nous avons indiquées, en tenant compte raisonnablement des populations desservies par ces lignes et du problème des chemins de fer.

D. Si vous me permettez de le dire, cela n'est pas une réponse. Il y a des agglomérations tout le long de la ligne, telles que L'Islet, Montmagny, Bellechasse, etc. Comment les desservirez-vous? Elles ont des routes en été, mais en hiver? Je vous le dis, nous avons sept mois d'hiver là-bas.—R. Il reste le chemin de fer de Témiscouata.

D. Cela n'a rien à faire avec la question.—R. Le Témiscouata de Rivière-du-Loup à Edmunston.

D. Je parle de L'Islet, Bellechasse, Montmagny et autres lieux qui ne sont nullement desservis par le Témiscouata. Votre proposition est d'abandonner la ligne à partir de Diamond.

L'hon. M. PARENT: J'espère qu'on n'emploiera plus le nom de "Diamond". Appelez-le Québec. Québec peut être un bijou, mais pas nécessairement un diamant.

Le TÉMOIN: D'après la carte, il semble que 15 milles soit la plus grande distance de Témiscouata au Transcontinental-National, entre Témiscouata et Edmundston.

L'hon. M. Moraud:

D. Certains de ces centres sont à 25 milles, je crois, de l'Intercolonial. Avant d'avoir le Transcontinental, les gens allaient prendre l'Intercolonial. Mais

maintenant qu'ils ont le Transcontinental, comment pourrions-nous l'abandonner, et priver ces centres des communications dont ils jouissent depuis la construction du Transcontinental? Je ne crois pas que nous puissions le faire. Je ne crois pas que le peuple y consente.—R. Naturellement, nous devrions porter le cas devant la Commission des chemins de fer, qui déciderait, en considérant le problème de l'abandon de lignes dans son ensemble, s'il serait juste de supprimer des moyens de transport existant déjà.

L'hon. M. Parent:

D. En présence de la remarque de M. Fairweather, qui a dit que cette ligne est rémunératrice, pourquoi recommanderiez-vous son abandon?—R. J'examinerais l'état actuel de la ligne, et la conclusion de cet examen ne serait pas forcément la même en 1937 qu'en 1930.

L'hon. M. Moraud:

D. Recommanderiez-vous toujours l'abandon de ces 300 milles en chiffres ronds?—R. Non, mais sous une direction unifiée, dans tout le Canada, bien que certaines lignes comme celle-ci puissent, après examen en 1938, ne pas devoir être recommandées pour l'abandon, néanmoins dans l'ensemble, l'abandon pourrait atteindre quelque 5,000 milles.

Le très hon. M. Meighen:

D. Dans ce cas-ci, elles paraissent très rapprochées, mais en supposant que vous estimiez ne pouvoir l'abandonner, je ne vois pas comment il serait possible de faire servir la voie à d'autres fins que ses fins actuelles. Je ne crois pas que vous puissiez réduire les frais d'entretien, parce que c'est réellement sur la ligne principale, pour le trafic direct. Croyez-vous que vous puissiez le faire, même si vous n'abandonnez pas dans ce cas?—R. Oui, monsieur le sénateur. En supposant que cette ligne doive rester, un examen de cette ligne serait fait, entre les ports et, mettons, Montréal, et nous ferions alors, sous la direction unifiée, le meilleur usage de ce dont nous disposerions. Je puis aller plus loin et dire que, sous une direction unifiée, en considérant l'économie de $75,000,000 et en gardant le Transcontinental-National, nous pourrions l'utiliser dans un programme de modification du trafic qui aboutirait à des économies supplémentaires, par l'emploi plus intensif des avantages disponibles dans ce territoire.

L'hon. M. Parent:

D. Monsieur Macnabb, après avoir étudié toute la situation, êtes-vous arrivé à la conclusion que la province de Québec a, par tête, la plus petite étendue de chemins de fer de tout le Dominion?—R. Je n'ai pas examiné ce problème. Nous vous indiquerons le nombre de milles abandonnés par province, si nous le pouvons, et montrerons ce qu'il peut en être. Je ne le sais pas, car nous nous occupions du problème des chemins de fer tel qu'il se posait pour tout le pays.

L'hon. M. McRae:

D. Monsieur Macnabb, je dois dire, au risque de me répéter, que je suis surpris des chiffres que vous donnez. Vous dites que si vous n'abandonniez pas un mille de ces 5,000 milles, mais réduisiez le service, cela ne ferait qu'une différence de $7,000,000 ou $7,500,000, d'après vos calculs; est-ce exact?—R. Oui, général. Vous avez omis d'évaluer la redistribution du trafic qui se ferait sous une direction unifiée, et qui soulagerait les lignes que nous proposons d'abandonner, en ne leur laissant qu'un service minimum, et nous permettrait de faire des économies sur les autres lignes où le trafic serait dirigé.

D. Bien, alors, si vos chiffres à cet égard sont exacts, l'abandon de lignes n'est pas si important, après tout?—R. C'est juste, général.

L'hon. M. CALDER: Nous avons des témoignages d'après lesquels l'on a abandonné de 1,200 à 1,500 milles, et les économies qui en ont résulté ont été, dans un groupe, d'environ $600 par mille, et dans l'autre groupe, de $800 par mille. Ceci est réellement effectué.

L'hon. M. McRae:

D. Nous avons maintenant des chiffres d'après lesquels si nous n'abandonnions rien des 5,000 milles il n'y aurait qu'une différence d'environ $7,500,000 dans les économies?—R. La différence serait d'environ 10 p. 100.

D. Ces chiffres me paraissent très faibles.

L'hon. M. CALDER: D'après une déclaration de M. Fairweather, si les 5,000 étaient entièrement abandonnés, l'économie serait de $5,000,000.

L'hon. M. MCRAE: L'abandon n'est pas une question si importante, semble-t-il, après tout.

(Le Comité s'ajourne à demain à 10 h. 45 du matin.)

PIÈCE 51

Mémoire sur les économies pouvant résulter de l'unification, soumis à la Commission royale d'enquête sur les chemins de fer et les transports.

UNIFICATION

Un comité de hauts fonctionnaires a terminé une étude, dont j'ai parlé lors de ma dernière déposition devant la commission, sur les économies que permettrait l'unification des réseaux du Pacifique-Canadien et du National-Canadien sous une direction particulière. Des exemplaires de ce texte ont été versés au dossier.

Avant d'expliquer brièvement les éléments qu'ils ont fait entrer dans leurs calculs, je désire signaler le fait évident que le maximum d'économie n'est possible qu'avec l'unification complète. Les lignes les mieux situées, le meilleur matériel et les meilleurs avantages des deux compagnies seraient à la disposition de l'exploitation commune, rendue ainsi plus efficace et moins coûteuse. Il n'y aurait pas de ces conflits d'intérêt qui se produisent toujours quand on essaie de réaliser des économies par un effort de coopération. Dans tous les cas où les deux compagnies effectuent des services analogues, si l'une d'elles est plus avantageusement placée, cet avantage servirait à l'exploitation de la compagnie unifiée. Le double emploi disparaîtrait graduellement partout, ce qui se traduirait par une réduction des frais d'entretien. La rivalité dans l'expansion, qui entraîne des dépenses inutiles, serait évitée dans l'avenir. Les frais de surveillance et les frais généraux diminueraient sensiblement. Un trait important, sur lequel je reviendrai, est que ces avantages peuvent être obtenus, je crois, sans inconvénient sérieux pour le service du public et avec un minimum de dérangement pour la main-d'œuvre. Dans certains territoires, l'unification facilitera réellement la liberté de mouvement des voyageurs et des marchandises.

Le Comité a pris l'année 1930 pour base de ses calculs. En cela, il s'est montré prudent, car les dépenses de cette année furent inférieures à la moyenne de la période 1923-1930. Il a supposé l'unification effectuée, la période de coordination, évaluée à cinq ans, étant écoulée.

La première tâche du Comité était de déterminer quelles voies pourraient être désaffectées si l'exploitation était faite en commun. Les lignes qui de l'avis du Comité, pouvaient être supprimées, sont énumérées dans le document "A" qui montre aussi la méthode proposée pour transporter le trafic de ces lignes. Il est possible qu'en exécutant le programme, on trouve bon de changer des détails relatifs aux lignes à abandonner, mais nous croyons que l'unification permettrait d'abandonner plus de 5,000 milles.

Parmi les lignes dont on pourrait se passer figurent le Transcontinental-National entre Winnipeg et Nakina et l'ancien Nord-Canadien entre Long Lac et Ottawa. Il existe actuellement trois lignes de chemins de fer entre Winnipeg et l'Est du Canada, dont l'une possède une double voie sans interruption entre Winnipeg et Fort-William et sur de courtes distances, formant ensemble 188 milles, entre Fort-William et Sudbury. Ce dernier chemin de fer pourrait facilement transporter tout le trafic entre Fort-William et North-Bay, et une forte proportion du trafic entre Winnipeg et la tête des lacs. Une des autres lignes est donc superflue. Le Transcontinental-National fut construit à grands frais, dans le but avoué de fournir une correspondance à l'est au Grand-Tronc-Pacifique, et de fournir une ligne de seconde classe pour le transport du grain de Winnipeg à Québec ou aux autres ports de mer de l'Est. Actuellement il n'est presque pas transporté de grain de l'Ouest à l'Est uniquement par voie ferrée, à cause de la concurrence des transports par eau, de l'augmentation des

possibilités d'emmagasinage dans l'Est, et de l'ouverture de la route d'exportation par Vancouver. En tous cas, Winnipeg n'est pas la tête de ligne pour les expéditions de grain, car tout le commerce du grain destiné à l'Est a Fort-William ou Port-Arthur comme base de livraison, de pesage et de détermination des qualités. Ce fait fut reconnu par la commission Drayton-Acworth, dont le rapport dit. "Winnipeg est surtout un centre de rassemblement et de distribution plutôt qu'un centre de production. Ce qu'il produit s'en va principalement vers l'Ouest". (Document parlementaire 20g 7, George V, 1917). Si l'on conserve les voies du Nord-Canadien entre Port-Arthur et Long Lac, le trafic pourra toujours se faire sur de bonnes voies de la tête du lac Supérieur à Québec et aux autres ports de mer. La ligne du Nord-Canadien entre Winnipeg et Port-Arthur devrait être conservée de préférence au Transcontinental-National, parce qu'elle dessert des centres plus importants et fournit une correspondance avec un chemin de fer allant à Duluth. La ligne à voie double du Pacifique-Canadien, en combinaison avec la ligne du Nord-Canadien, peut transporter tout le grain et tout autre trafic entre Winnipeg et le lac Supérieur. La partie conservée du Transcontinental-National répondra aux besoins de transport de la région boisée, agricole et minière du nord de l'Ontario et du nord de Québec, et, avec droits de parcours sur le chemin de fer *Temiskaming and Northern Ontario* entre Cochrane et North-Bay, elle fournira une seconde route pour les autres transports entre l'Est et l'Ouest. Entre North-Bay et Ottawa, tout le transport peut facilement s'effectuer sur le Pacifique-Canadien. On propose aussi d'enlever les rails du Transcontinental-National entre Diamond et Edmundston et entre Cyr et Chipman, puisque le trafic direct existant et à venir pourrait être assuré sur l'Intercolonial et la ligne courte du Pacifique, et que le trafic local est faible. L'existence de cette route partant des provinces Maritimes et y aboutissant n'a pas ou a peu d'influence sur les tarifs de marchandises et de voyageurs, qui dépendent d'autres conditions de concurrence.

Le programme prévoit aussi l'enlèvement des rails du Pacifique-Canadien entre Glen-Tay et Whitby et entre Woodstock et Windsor. Dans ces territoires, la ligne à voie double du National-Canadien serait utilisée, et le trafic local pourrait être assuré sans inconvénient sérieux.

On enlèverait les rails du Pacifique-Canadien entre Saskatoon et Unity, car c'est une ligne secondaire parallèle et voisine de la ligne principale du National-Canadien. Entre Kamloops et Hope, la ligne du National-Canadien serait utilisée et celle du Pacifique-Canadien éliminée. Bien qu'elle soit plus ancienne et dans un état permanent de première classe, celle-ci est moins bien située au point de vue des rampes. De Hope à Vancouver, on suivrait la route du Pacifique-Canadien, en tirant parti du parcours à voie double entre Ruby Creek et Vancouver et des terminus côtiers de cette compagnie.

Les autres changements, tout en étant nombreux et en portant, dans l'ensemble, sur un parcours considérable, ne concernent que des embranchements parallèles à d'autres, ou sur lesquels le trafic est léger et déficitaire.

On prit ensuite en soigneuse considération les services de voyageurs des deux compagnies en 1930. On fit un calcul détaillé de la réduction, en trains et en parcours, qui pouvait s'opérer sans détriment pour le public. Cette réduction se ferait par la réunion de trains peu chargés qui circulent actuellement entre les principaux centres et le service transcontinental, et par une redistribution des trains sur la route plus courte ou plus économique. Il y aurait une économie de 7,500,000 train-milles ou 16.2 p. 100, et de plus de 51,000,000 de wagon-milles, ou 14.9 p. 100.

L'unification des deux réseaux aboutirait à la redistribution du transport-marchandises entre de nombreux points, ce qui entraînerait une économie. Partout où il existe deux routes, on pourrait utiliser la plus favorable. Le transport-marchandises est assuré entre les grands centres par des trains réguliers. Ces trains doivent circuler conformément à l'horaire, quelle que soit la clientèle.

L'unification permettrait de réunir ces services. Il y aurait une réduction du nombre de wagons nécessaires pour transporter les chargements incomplets entre les mêmes grands centres. Il y aurait moins de frais d'aiguillage et, dans bien des cas, moins de parcours par suite de ce rassemblement des marchandises en un plus petit nombre de wagons.

Le résultat de tous ces éléments a été soigneusement calculé. L'économie est évaluée à 5,300,000 train-milles, ou 9.2 p. 100, et 67,000,000 de wagon-milles de marchandises, ou 3.3 p. 100.

Il y aurait en outre d'autres réductions de parcours qui n'ont pas été calculées. Dans beaucoup des routes faisant double emploi que l'on a examinées, les frais ont paru à peu près égaux et l'on n'a compris aucune économie de parcours. L'une des routes devant, presque toujours, être préférable à l'autre, un examen plus complet augmenterait sûrement le nombre de milles à supprimer. L'unification permettrait une répartition plus avantageuse des locomotives, assurant un plus grand parcours quotidien moyen pour les meilleures d'entre elles. Le transport de toutes les marchandises sur la meilleure route, en augmentant le volume, diminuerait le coût de l'exploitation par unité. Ces économies supplémentaires ne peuvent actuellement être évaluées en dollars.

Pour déterminer ce qu'on pourrait faire à chaque terminus sous le régime de l'unification, il faudrait une étude détaillée de l'état et du trafic des deux réseaux, à chaque point, par rapport au territoire environnant. Le document "D" contient une liste des terminus où de fortes réductions de dépenses seront possibles. La concentration de travaux semblables dans certains chantiers, le mouvement du trafic par les terminus en empruntant la route la plus économique, l'élimination d'un matériel d'échange et la diminution des aiguillages résultant de la réduction du nombre des trains et wagons en circulation, se traduiront par une réduction des frais des gares de triage. La réunion des services de marchandises et de voyageurs dans les hangars et les gares de l'une ou l'autre compagnie sera commode pour le public, et procurera des économies à ce dernier outre celles procurées aux chemins de fer. On a fait un examen préliminaire de la situation à ces terminus, et une évaluation prudente des économies à réaliser. L'unification évitera le remplacement et l'augmentation de bien des services qui, si les deux réseaux continuent d'être exploités séparément, entraîneront de grosses dépenses pour les deux; elle permettra l'abandon de quelques services, et par suite une économie dans les frais d'exploitation qui n'a pas été calculée.

Le document "E" contient une liste des principaux ateliers de réparation de locomotives et de wagons des deux compagnies. L'unification permettra d'utiliser les meilleurs ateliers pour faire le travail des deux réseaux. Les travaux du même genre seraient concentrés, autant que possible, dans un ou plusieurs ateliers, ce qui réduirait le coût des réparations à l'unité. Les meilleures machines des deux compagnies serviraient aux réparations communes.

Les frais de surveillance seront sensiblement réduits. Il y a dans beaucoup de centres des bureaux de régie faisant double emploi. Les fonctionnaires chargés de la surveillance passent une grande partie de leur temps en voyage. Ce temps pourrait être réduit par la concentration du travail sur un territoire plus compact. Les fonctionnaires pourront surveiller plus efficacement une plus grande distance, tout en restant près de leurs bureaux principaux et des autres points placés sous leur juridiction. Le nombre des bureaux et les frais d'écriture seront diminués. Le nombre de fonctionnaires nécessaire pour la surveillance, après l'unification, a été calculé, et est indiqué dans le document "F".

L'unification produirait un effet sur les recettes d'exploitation des chemins de fer. C'est indiqué dans le document "G". Les revenus bruts de la compagnie unifiée augmenteraient, par suite de l'augmentation de parcours dû à la combinaison du trafic international, du trafic entre les états et du trafic des Grands Lacs. Naturellement, ces changements seraient modifiés par les rapports avec les autres voituriers intéressés, à cause de l'échange de trafic. Avec le temps, cependant,

il y aurait sans aucun doute une augmentation de recettes de cette manière. D'autre part, il y aurait une diminution de recettes brutes, due à l'ajustement des taux résultant de l'usage d'un parcours réduit et de changements dans la disposition du terminus, et due aussi au trafic perdu à cause de l'abandon de voies et pris par d'autres entreprises de transport. La perte subie par les chemins de fer par suite de l'ajustement des taux représenterait un gain immédiat pour le public, par la réduction de ses frais de transport. De cette manière, entre autres, les bénéfices de l'unification iraient directement aux usagers.

Après avoir déterminé les principales réductions possibles en matière de voies, de trains et de parcours de wagons, et examiné les économies possibles en matière de terminus, ateliers et surveillance, qui ont été discutées dans les documents "A" à "F", le comité porta ces réductions dans les comptes généraux avec lesquels les dépenses de chemins de fer sont classées. La première page du document "H" est un sommaire des réductions totales des frais d'exploitation, se montant à $64,267,000.

Les économies nettes, au premier article, entretien des voies et structures, se montent à $14,888,000. Le coût de l'entretien des réseaux unifiés, par rapport à celui de réseaux exploités séparément, fut déterminé en appliquant au parcours réduit le coût unitaire pour le Pacifique-Canadien, en 1930, aux différents articles. Nos ingénieurs sont convaincus que cela est justifié par l'état des deux réseaux. Dans les articles qui seraient modifiés, on a tenu compte de la différence entre la voie double et la voie simple, et entre la ligne principale et les embranchements. La majeure partie de l'économie est due à l'abandon de 5,000 milles de voie; il y a aussi une économie due à l'application des coûts unitaires du Pacifique-Canadien, en particulier pour la direction. Comme on le signale à la deuxième page, certaines économies assez importantes ne furent pas déterminées ou pas comprises.

L'économie nette au chapitre de l'entretien et du matériel se monte à $14,360,000. Le coût de l'entretien du réseau unifié fut déterminé en appliquant le coût unitaire des réparations du Pacifique-Canadien aux locomotive-milles et aux wagon-milles du réseau unifié. Cette méthode tient compte de la réduction du parcours des trains et des wagons, aussi bien que des coûts unitaires. Nos ingénieurs mécaniciens estiment que nous pourrions non seulement égaliser nos coûts unitaires de réparations pour le réseau unifié, mais même, dans le cas des réparations de locomotives et de fourgons, réaliser une réduction de 5 p. 100 par la mise en service d'une plus forte proportion de matériel moderne et la concentration des travaux de réparation dans les meilleurs ateliers, sur une base productive. Il y aurait de fortes économies dans les frais de direction. On n'a pas tenu compte des économies à réaliser sur les retraites, les achats de matériaux et la gestion des magasins.

La réduction des dépenses de trafic a été évaluée à $5,775,000. La suppression de la concurrence permettrait la concentration complète de tous les services du département du trafic dans le monde. Au Canada, dans une large mesure, et ailleurs, dans une mesure moindre, les initiatives des départements du trafic des deux réseaux sont dirigées les unes contre les autres. Avec des frais très réduits, un département du trafic unifié pourrait convenablement servir le public et consacrer son énergie à lutter contre la concurrence des autres agences de transport. Il y aurait une économie dans les dépenses de publicité et dans les frais divers.

La plus grosse économie est celle du service de transport par rail, qui se monte à $23,994,000. Dans ce chiffre figurent $1,290,000 d'économies réalisées sur les frais de direction, calculées comme on l'a fait pour les frais de direction aux autres chapitres des comptes généraux. On évalue à 20 p. 100 la réduction des frais d'expédition des trains due à l'abandon de voie et à la réunion de services. L'économie dans les frais de gares et de chantiers a été évaluée à $3,470,000 et $3,944,000 respectivement. Ce calcul a été fait par l'examen détaillé des dépenses

aux endroits indiqués dans le document "D". Il tient compte des réductions de parcours de voies et, dans une certaine mesure, des réductions de parcours de trains et de wagons. L'unification permettrait de très fortes économies dans les dépenses portées à ces comptes, qui comprennent la manutention des chargements incomplets dans les hangars à marchandises et l'aiguillage des wagons aux terminus. Il est difficile de prévoir toutes les économies qui seraient possibles dans ces services. Les chemins de fer exploités séparément trouvent constamment des moyens de réduire leurs dépenses. Il faudrait des années pour trouver et appliquer toutes les économies possibles pour les réseaux unifiés. Le plus gros article, au chapitre du transport est une économie de $13,215,000 dans les services de trains, due à la diminution de parcours des trains de voyageurs et de marchandises. Les coûts unitaires principalement utilisés pour ce calcul furent ceux des réseaux combinés, de manière à tenir compte des différentes conditions d'exploitation sur les deux réseaux. L'économie en frais de combustible a été basée sur la réduction de parcours de trains et de wagons (corrigée en mai 1938). On a tenu compte du bénéfice à tirer de l'usage des meilleures locomotives, de l'achat du charbon en plus grandes quantités et aux meilleures sources, et des méthodes d'exploitation perfectionnées que l'unification rendrait possibles. L'économie de $1,521,000 dans les autres dépenses comprend une réduction des frais de wagons-lits due à une diminution de parcours, une réduction dans les frais de signaux et d'enclenchements et dans d'autres frais divers.

La petite réduction au chapitre du transport par eau provient de l'unification de services sur les lacs Okanagan.

L'économie nette au chapitre des dépenses générales se monte à $4,289,000. Le coût de l'administration et de la comptabilité pour le réseau unifié fut déterminé en appliquant les coûts du Pacifique-Canadien au parcours du réseau unifié, et en déduisant 20 p. 100 à cause de l'unification.

La réduction de $918,249 dans le service des wagons-restaurants et wagons-buffets a été calculée d'après la diminution de parcours des wagons-restaurants qui résulterait de la réduction des services de trains de voyageurs.

En revenant aux chiffres qui se trouvent à main droite dans le sommaire, on verra que les deux premiers postes sont les totaux des documents "G" et "H" que je viens de décrire.

Les $211,000 de revenus divers sont constitués par un gain de $50,000 pour la location de matériel, dû au retour plus prompt des wagons étrangers assurant les correspondances avec les Etats-Unis, rendu possible par l'ouverture aux deux réseaux de stations d'échange qui ne sont actuellement disponibles que pour l'un ou l'autre; par l'unification de parcs et d'abattoirs à Montréal, et par l'économie due à l'abandon de 38 milles de voies du Lake Erie & Northern, indiqué dans le document "A".

Le poste "Vapeurs côtiers de la Colombie-Britannique" représente l'économie qui résulterait de la réunion des services côtiers des deux compagnies.

Les documents "I" et "J" font ressortir l'économie dans les services de télégraphe et de messageries. L'unification des deux chemins de fer permettra plus d'économies que la simple réunion des services sans unification, grâce à l'abandon de lignes et à la réduction du nombre des trains de voyageurs.

Une économie de $300,000 a été prévue pour les services de colonisation, d'expansion et d'assurance, par suite de la réunion de bureaux.

Un réseau unifiée n'aurait pas besoin d'aussi gros stocks de matériel que les deux réseaux exploités séparément. L'argent tiré du matériel supprimé et du matériel récupéré sur les voies abandonnées pourrait être employé autrement. L'économie, en calculant l'intérêt à 5 p. 100, a été évaluée à $1,700,000 par an.

La réunion du trafic diminuerait le nombre de wagons nécessaires, et la réduction du parcours de trains diminuerait le nombre requis de locomotives. La somme d'argent placée en matériel serait donc réduite, par rapport aux besoins

d'avenir probables des deux réseaux exploités séparément. On a compris dans l'économie un poste de $4,650,000, représentant l'intérêt à 5 p. 100 par an de la réduction du capital placé.

L'abandon d'un certain parcours de chemin de fer entraînera, dans certains cas, le transfert ou la démolition d'usines, d'élévateurs à grain et autres entrepôts, et leur érection sur de nouveaux emplacements. Notre étude ne comprend pas le coût de ces changements, mais les postes où j'ai indiqué que les économies éventuelles n'ont pas été calculées, ou ne peuvent être évaluées en chiffres, feront plus qu'équilibrer ces dépenses.

Il faut tenir compte aussi des économies au chapitre des futures immobilisations. Pour faire face à la croissance normale du trafic et à ses changements de nature, l'agrandissement d'une usine coûterait évidemment moins cher que l'agrandissement de deux usines. Cette remarque s'applique à toutes les additions et améliorations nécessaires pour adapter le réseau de temps à autre à l'usage de nouvelles méthodes et de nouvelles machines. J'estime que c'est un aspect important de l'unification, car il comporte une très grosse économie.

D'après la prudence observée dans les calculs, je suis sûr qu'un examen attentif montrera que l'évaluation de $75,000,000 d'économies est raisonnable. Nos fonctionnaires se feront un plaisir d'expliquer en détail la méthode suivie et de fournir les détails des calculs, sur demande.

Il peut être intéressant de savoir que la base de nos calculs a été examinée par le fonctionnaire des chemins de fer qui avait été chargé d'étudier les économies pouvant résulter de la requête présentée à l'*Interstate Commerce Commission* par les chemins de fer *Great Northern* et *Northern Pacific,* demandant à se fusionner. Ce fonctionnaire est d'avis que les calculs ont été faits suivant de bons principes, et il conclut que si la consolidation est opérée les économies réelles seront probablement très supérieures à notre évaluation.

J'ai dit qu'il faut cinq ans avant qu'une consolidation complète des réseaux puisse être effectuée. Dans l'intervalle, les employés déplacés par l'accomplissement graduel du programme peuvent, dans une très grande mesure, être absorbés par l'augmentation normale du trafic (en tenant compte du fait que son volume actuel est au-dessous de la normale) et par le roulement normal dû aux retraites et aux départs. Une étude détaillée couvrant les années 1925 et 1926 a été faite lors du projet d'amalgamation du *Great Northern* et du *Northern Pacific;* elle a révélé un roulement de main-d'œuvre de 6 p. 100 par an sur ces chemins de fer. Si ce roulement, sur les chemins de fer canadiens, ne se montait qu'à 4 p. 100 par an pendant la période de cinq ans, cela suffirait amplement à placer les employés atteints par la consolidation des réseaux, sans tenir compte des progrès du trafic. Dans les cas particuliers où on ne pourrait les placer, on trouverait quelque forme de compensation adaptée aux circonstances.

Soumis à la commission royale, le 19 février 1932.

1938

SÉNAT DU CANADA

TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

S'ENQUÉRIR DES MOYENS LES PLUS EFFICACES DE REMÉDIER À LA SITUATION EXTRÊMEMENT GRAVE DES CHEMINS DE FER AU PAYS ET D'ALLÉGER LES LOURDES CHARGES FINANCIÈRES QUI EN RÉSULTENT, ET EN FAIRE RAPPORT

N° 13

Présidents conjoints:
Le très honorable George P. Graham, C.P., et
l'honorable C.-P. Beaubien, C.R.

TÉMOINS:

M. T. C. Macnabb, surintendant général, district du Nouveau-Brunswick, P.-C.

M. R. G. McNeillie, gérant du trafic-voyageur, P.-C.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1939

ORDRE D'INSTITUTION

(Extrait des procès-verbaux du Sénat, 30 mars 1938)

Résolu: Qu'un Comité du Sénat soit institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de rémédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, et que lui soit conféré le pouvoir de requérir des personnes et des documents; et que ledit Comité se compose de vingt sénateurs.

Ordonne: Que le dit Comité spécial soit composé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hugessen, Horsey, Jones, Hardy, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

58906—1½

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

Le mercredi 25 mai 1938.

Le Comité spécial institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, se réunit aujourd'hui à 10 h. 45 du matin, sous la présidence conjointe du très honorable George P. Graham et de l'honorable C.-P. Beaubien.

Le colonel O. M. Biggar, K.C., l'avocat du Comité.

On reprend l'interrogatoire de T. C. MACNABB.

Le PRÉSIDENT (le très honorable M. Graham): La séance est ouverte, messieurs.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur le président, si vous voulez examiner la Pièce 50 à la page 453 de nos délibérations, vous y verrez une liste de lignes longues de 5.051 milles dont on mentionne l'abandon possible. Allons-nous demander à M. Macnabb de justifier la possibilité de désaffectation, en traitant de chacune des quatre-vingt-trois lignes à tour de rôle? Le sénateur Calder a exprimé l'avis que nous pourrions nous en tenir aux plus importantes. J'aimerais que le Comité réglât ce point.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Qu'en dites-vous messieurs? Avez-vous décidé d'étudier les lignes importantes?

L'hon. M. BLACK: Je présume que l'étude de toutes les lignes serait très longue.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je le crois.

L'hon. M. PARENT: Tout dépend des connaissances du témoin.

L'hon. M. DANDURAND: Bien entendu, il faudrait qu'il nous entretînt de la situation industrielle le long de ces lignes, qu'il nous exposât ce qu'il croit praticable et nous dît quelles sont les lignes susceptibles d'être abandonnées en vertu des décisions de la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. BLACK: J'aimerais à en avoir la liste complète, monsieur le président, pourvu que nous puissions éviter de trop nombreuses questions par les membres du Comité.

L'hon. M. HORSEY: Nous pourrions commencer d'abord par les lignes importantes et puis si quelque membre du Comité veut être fixé sur les moins importantes, nous pourrions les étudier.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Le trafic pourrait être plus fort sur certaines des lignes moins importantes que sur des lignes plus longues qu'on a construites à titre d'expérience et qui sont longues mais avec un faible trafic. Qu'en dites-vous? Allons-nous les étudier toutes jusqu'à ce que nous décidions de cesser?

L'hon. M. ROBINSON: Nous n'en finirons jamais si nous procédons de la sorte.

L'hon. M. BLACK: Supposons que nous commencions, monsieur le président, jusqu'à ce que vous décidiez de nous arrêter?

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Nous pourrions les étudier de façon générale et les membres du Comité intéressés pourront poser des questions plus détaillées, s'il le faut.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Monsieur Macnabb, j'ai proposé d'abréger le présent interrogatoire en prenant une certaine proportion des 5,000 milles sur lesquels les chemins de fer sont tombés d'accord en 1932.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Croyez-vous, monsieur Macnabb, que vous pourriez d'abord les signaler au Comité? Ensuite nous pourrions concentrer notre étude sur le reste. Si nous constations une trop grande divergence d'opinion entre les deux chemins de fer à ce sujet, nous pourrons l'omettre entièrement. Après tout, cette proportion des lignes ne représente qu'une faible partie des économies que vous avez en vue, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur le président. Les chemins de fer se sont entendus sur 40 p. 100 des 5,000 milles de voies dont nous avons proposé l'abandon. Il reste donc sur les $75,000,000 quelque $4,000,000 sans explication.

D. Si nous pouvons faire voir une économie atteignant $70,000,000, je crois que nous pourrons nous féliciter.

Quelques hon. SÉNATEURS: Très bien.

L'hon. M. DANDURAND: Les chemins de fer n'ont pas convenu que les 2,000 milles de voies dont vous parlez pourraient être abandonnés, mais qu'il feraient l'objet d'une étude.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je regrette. Mon collègue m'apprend que le Comité a été saisi d'une proposition. Je retire la mienne. Je la renouvellerai après qu'il aura disposé de la sienne.

L'hon. M. MURDOCK: Vous êtes trop pressé.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je le regrette. N'êtes-vous pas parfois comme moi?

L'hon. M. MURDOCK: Oui. Si nous étudiions sept de ces abandons de ligne projetés, les numéros 5, 7, 24, 26, 39, 41 et 44, je crois que ce sont les lignes importantes.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Sont-ce celles sur lesquelles les chemins de fer sont tombés d'accord?

L'hon. M. MURDOCK: Ils ne se sont pas entendus sur celles-ci, mais elles figurent dans la liste qu'on me dit avoir été soumise par M. Macnabb.

L'hon. M. ROBINSON: Monsieur le président, j'aimerais être renseigné sur les lignes sur lesquelles les chemins de fer sont tombés d'accord.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Telle est ma proposition. Commençons, par exemple, par 1932.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Sur quoi sont-ils tombés d'accord?

L'hon. M. ROBINSON: Sur leur abandon.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Ils auraient pu s'accorder pour étudier leur situation ou leur abandon.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, si j'ai bien compris M. Macnabb hier, il a dit qu'ils avaient mentionné 5,000 milles de voies comme susceptibles d'abandon à leur dire, et que le National-Canadien en avait mentionné 2,400 milles.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Sur ces 5,000?

L'hon. M. HAIG: Non: il avait mentionné lui-même 2,400 milles. Il a ajouté que 1,900 milles figuraient dans les deux propositions.

Le TÉMOIN: 2,098 milles de voie étaient communes aux deux chemins de fer, monsieur le sénateur.

L'hon. M. HAIG: Je propose que nous étudiions les 2,100 milles sur lesquels les deux chemins de fer se sont entendus et que nous en disposions. Le National-Canadien a ensuite proposé l'étude de quelque 1,900 milles de voies à faible trafic et le Pacifique-Canadien, celle de voies de quelque 4,200 milles. Commençons par les 2,100 milles et voyons où les chemins de fer s'entendent.

L'hon. M. COPP: Je n'ai pas appris l'existence d'une entente là-dessus. Je croyais qu'il s'agissait d'une entente quant à l'étude de la situation de ces voies.

L'hon. M. CALDER: Je vous demande pardon. Nous avons déjà considéré en détail chacune de ces lignes dont la longueur totale est de 2,100 milles. Nous avons interrogé M. Fairweather sur chacune d'elles. M. Armstrong l'a remplacé et lorsqu'il était au milieu de son témoignage, nous avons décidé qu'il était inutile d'entendre d'autres dépositions sur ce point. M. Armstrong n'a donc pas poursuivi son témoignage détaillé. N'ai-je pas raison de dire, monsieur Armstrong, que nous vous avons arrêté, parce que nous avons jugé inutile que vous poursuiviez? M. Armstrong m'a dit de plus, après que je le lui eusse demandé, qu'il faisait presque siennes les conclusions de M. Fairweather dans son témoignage, quant aux possibilités d'abandon des lignes dans toute cette région. Je crois donc que nous avons fait notre possible quant à cet aspect de la situation.

L'hon. M. HAIG: Vous n'avez pas saisi le point où je veux en venir; franchement non. Nous avons discuté l'abandon des lignes à propos desquelles les comités ordinaires ont négocié. Je veux de plus amples renseignements. Je veux que M. Macnabb nous indique sur la carte les abandons de lignes proposés par les deux chemins de fer entre Winnipeg et Régina.

L'hon. M. CALDER: C'est ce dont nous nous sommes occupés.

L'hon. M. HAIG: Oui, mais séparément. J'ai demandé des renseignements sur la ligne de Portage-la-Prairie à Moseley, Saskatchewan.

L'hon. M. CALDER: MM. Fairweather et Macnabb nous ont renseignés.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Notre avocat est en mesure, dit-il, d'élucider ce point.

M. BIGGAR: Voici la situation telle qu'elle apparaît dans les délibérations. Dans la proposition faite par M. Fairweather à la Commission Duff sur les économies pouvant résulter de la fusion, imprimée comme Pièce 42, à la page 499, figurait comme Pièce 10, imprimée à la page 499, la liste de ce que décrit l'en-tête comme "Lignes dont l'abandon est projeté" et leur longueur totale, il y en a environ cinquante, est de 2,434 milles, tel qu'on le voit à l'avant-dernière colonne de la page 527. Ce qui a trait à cette liste dans le corps du rapport se trouve à la page 505, au haut de la page. La citation suit:

> L'abandon des lignes concurrentes serait une des économies les plus importantes réalisées sous le régime de la consolidation. On pourrait aussi à l'occasion abandonner les lignes de trafic négligeable en vue d'augmenter la densité moyenne du trafic du réseau. Les lignes que l'on se propose d'abandonner dans la présente étude sont désignées en détail au document 10. Les voici en milles:

	Milles
Duplication des voies principales	1,115
Duplication d'embranchements	1,035
Lignes à trafic négligeable	284
Total	2,434

Dans son témoignage aux pages 336 et suivantes, M. Fairweather fit lecture au Comité d'observations faites par écrit par lui et M. Gzowski, à la Commis-

sion Duff le 21 avril 1932 concernant ses propres propositions d'abandons de lignes et celles du Pacifique-Canadien. On y relève ce qui suit à la page 337, au milieu de la page.

> Une analyse du programme du Pacifique-Canadien indique que les différences principales avec celui du National-Canadien, à notre avis, se présentent à cause d'une violation de l'une ou plusieurs de ces prémisses fondamentales qui, d'après nous, constituent la seule justification d'un abandon. Cette violation peut provenir d'une absence de renseignements, d'une étude insuffisante des données ou du rejet de ces prémisses par le Pacifique-Canadien.

Voici une comparaison établie entre les deux programmes:

	P.-C.	N.-C.
Nombre total de milles des programmes..	5,051	2,434
Nombre de milles inclus dans les deux programmes	2,098	2,098

Il ajoute ensuite quelques observations, de sorte que la situation quant aux 2,098 milles...

Le PRÉSIDENT: (le très hon. M. Graham): Elucidons ce point. Cela veut-il dire que les deux chemins de fer sont tombés d'accord....

M. BIGGAR: Non.

Le PRÉSIDENT: (le très hon. M. Graham): ....sur l'abandon de 2,000 milles de voies....

M. BIGGAR: Du tout.

Le PRÉSIDENT: (le très hon. M. Graham): ....ou l'étude de leur situation?

M. BIGGAR: Ni l'un ni l'autre.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Que cela signifie-t-il alors?

M. BIGGAR: Que la Commission Duff avait invité les deux chemins de fer à lui soumettre une estimation des économies qu'ils croyaient respectivement et indépendamment résulter de l'unification ou de la fusion. Le mémoire préparé indépendamment par chacun d'eux sur la fusion ou l'unification renfermait une proposition quant à l'abandon de lignes, en supposant la fusion ou l'unification des chemins de fer. L'un a dit que par l'unification il pouvait abandonner 5,051 milles de voies et l'autre, 2,434. Dans ces deux listes d'abandons possibles les chemins de fer avaient fait figurer après leur étude respective et séparée de la question, 2,098 milles de voies communes aux deux programmes.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Alors, de fait, ils ne sont tombés d'accord sur rien.

L'hon. M. CALDER: Quelle portion de cette longueur de voie avons-nous étudiée en détail?

M. BIGGAR: Presque rien, je crois.

L'hon. M. CALDER: Sur quoi a porté tout le témoignage de M. Fairweather?

M. BIGGAR: Il avait trait réellement à la coopération des chemins de fer.

L'hon. M. CALDER: Mais alors les lignes qu'on a étudiées d'après la coopération étaient comprises dans les 2,100 milles des 5,050 milles.

M. BIGGAR: C'est très vrai, mais on a disposé du total, voyez-vous, par l'abandon d'après la coopération,—c'est à la Pièce n° 29, et je peux vous dire la longueur exacte des voies. Non, ce chiffre ne s'y trouve pas, mais peut-être M. Armstrong peut-il me le donner. Je ne peux faire l'addition. Monsieur Armstrong, vous rappelez-vous la longueur des voies abandonnées par la coopération, c'est-à-dire, avec l'utilisation commune de ligne qui restait?

M. ARMSTRONG: Si je puis répondre, le total est de 748 milles d'après des études du comité de coopération.

M. BIGGAR: Et je me rappelle que quelque 500 milles de ce total faisaient partie des 2,098 milles,—environ le quart.

L'hon. M. Dandurand:

D. Ce dernier chiffre comprend-il, monsieur Macnabb, les lignes dont on étudie l'abandon et à propos desquelles il semble que les chemins de fer veuillent s'entendre sur une conclusion favorable, car il s'effectue beaucoup de travaux sur des lignes qu'ils n'ont pas encore décidé d'abandonner, mais au sujet desquelles ils ne paraissent pas être en désaccord?—R. Il est vrai que nous travaillons encore à des lignes dont les comités de coopération ont entrepris l'étude pour s'assurer de leur abandon en vertu d'un accord, mais il y a déjà eu dans la liste que nous avons soumise,—j'ai ici les numéros de ces lignes,—certaines dont l'abandon a été approuvé, d'autres ont été abandonnées, de fait, et leur longueur globale est de 748 milles. Par exemple, le numéro 1 en est une.

L'hon. M. Calder:

D. Elles ont été vraiment abandonnées?—R. Oui, ou l'abandon en a été approuvé.

D. Pourriez-vous me donner la longueur des voies ayant fait l'objet d'une étude et qu'on a abandonnées jusqu'ici...—R. Non, je ne saurais vous le dire. Je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais ils sont importants.

D. Pourriez-vous me citer les chiffres approximatifs?—R. Les comités de coopération ont à l'étude actuellement un peu plus de 1,000 milles de voies, en sus de ces 748 milles.

L'hon. M. CALDER: J'essaie simplement d'éviter une répétition de témoignages, ce qui est inutile, à mon sens. M. Fairweather est-il présent? Monsieur Fairweather, vous avez parcouru une longue liste des abandons possibles de voies en détails. Il devait y en avoir 30 ou 40. Vous vous en souvenez?

M. FAIRWEATHER: Oui, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Vous souvenez-vous de la longueur globale des voies qui figuraient sur cette liste?

M. FAIRWEATHER: Je ne saurais vous répondre de mémoire.

L'hon. M. CALDER: Je me souviens que c'était 2,000 milles.

M. FAIRWEATHER: Réunies, les lignes qui ont fait l'objet d'une étude et que les chemins de fer n'ont pu abandonner, parce qu'il n'y avait aucune économie, et les lignes dont on avait décidé l'abandon après étude et celles qui font encore l'objet d'une étude, dépassent de beaucoup 2,000 milles.

L'hon. M. CALDER: C'est le souvenir que j'en ai. Vous avez suivi M. Armstrong, monsieur Fairweather, et vous avez traité le même sujet en détails. Vous avez commencé par la même liste, si ma mémoire est fidèle, et avez traité le même sujet jusqu'à ce que le Comité vous dise de cesser.

M. ARMSTRONG: Oui, monsieur.

L'hon. M. CALDER: C'était la même liste?

M. ARMSTRONG: Monsieur le sénateur, je parlais alors au point de vue de coopération. Toutes les lignes qu'on a étudiées, qu'on étudie ou qu'on étudiera au point de la coopération ferroviaire sont comprises dans les chiffres relatifs à l'unification, mais non pas nécessairement dans la même mesure. Ces derniers chiffres dépassent souvent ceux de la coopération ferroviaire possible pour l'abandon, mais, dans l'ensemble, les mêmes lignes étudiées en général au point de vue de l'unification relèvent également de la coopération. Je suis allé aussi loin que le Comité voulait.

L'hon. M. CALDER: J'essaie d'éviter de revenir sur les mêmes points. Si le Comité n'a pas discuté certaines lignes, alors je crois que nous devrions nous en occuper. S'il veut discuter quelque ligne, très bien.

J'aimerais que M. Macnabb nous montrât sur la carte, en partant de l'extrême est et en se dirigeant vers l'ouest les lignes dont les deux compagnies ferroviaires ont recommandé l'abandon. Il pourrait nous dire le motif, suivant lui, de l'abandon de la ligne dans chaque cas. Il nous ferait ensuite son exposé quant aux raisons qu'il avance pour l'abandon des mêmes lignes proposé par le National-Canadien. Cela nous donnerait une vue d'ensemble de la question.

L'hon. M. MURDOCK: Hier soir nous avons discuté les numéros 5 et 7 à partir de l'extrémité est.

L'hon. M. HAIG: Mais c'était à propos des lignes de sa compagnie, sur les 5,000 milles. Je veux savoir les lignes dont l'abandon a été recommandé par les deux compagnies devant la Commission Duff. Après que nous aurons appris pourquoi M. Macnabb avait proposé ces abandons, les dirigeants du National-Canadien pourraient nous dire pourquoi ils les avaient proposées aussi.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Laissons le colonel Biggar poursuivre son interrogatoire et essayer de se renseigner à sa guise. Il sait ce que nous voulons.

M. BIGGAR: Avec l'approbation du Comité, je proposerais que nous établissions d'abord exactement quels sont les renseignements qui découlent de cette estimation. Je présume que ce qui intéresse maintenant vraiment le Comité est de savoir jusqu'à quel point cette estimation de $75,000,000 est fondée.

L'hon. M. MURDOCK: Exactement.

M. BIGGAR: Et le seul rapport de l'estimation relativement aux abandons de lignes est dans la question suivante: est-ce que cette proposition d'abandonner 5,000 milles de voies est tellement déplacée qu'elle met dans l'ombre toute l'estimation des $75,000,000?

L'hon. M. DANDURAND: C'est un aspect dont il faudra tenir compte.

M. BIGGAR: Oui. Je crois que le Comité n'a vraiment que faire de la question de l'abandon ou non de telle ou telle ligne, mais plutôt qu'il veut savoir dans quelle mesure cette estimation d'une épargne de $75,000,000 est influencée par l'inclusion de certaines lignes.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Colonel Biggar, vous avez tout à fait raison. Pour faire suite à votre idée, s'il y a d'un côté la longueur des voies qu'un chemin de fer projette d'abandonner et, de l'autre, celles de l'autre, pourquoi ne pas choisir celles sur lesquelles ils s'entendent?

L'hon. M. ROBINSON: Je propose que nous permettions au colonel Biggar de poursuivre. Nous discutons inutilement. Après qu'il aura mis à jour quelques points, nous pourrons poser toutes les questions que nous voudrons.

L'hon. M. MURDOCK: Très bien.

M. Biggar:

D. Monsieur Macnabb, voudriez-vous d'abord élucider pour le Comité l'époque à laquelle les renseignements touchant ces projets d'abandons de lignes furent recueillis?—R. Ceux qu'a soumis le Pacifique-Canadien ne le furent pas de façon déterminée lors de l'estimation, mais ils résultaient d'une documentation approfondie échelonnée sur des années, sur la situation, la construction, l'entretien et l'exploitation de ces lignes, possédées par les auteurs de l'estimation elle-même. C'était avant 1932,—particulièrement, dans mon cas, de, disons, 1924 à 1930 ou 1932.

D. C'était réellement à propos des lignes de l'Ouest?—R. Dans mon cas.

D. De sorte que d'après ce que vous en savez, c'est au sujet de ces lignes?—R. Plus particulièrement.

D. Cela est basé sur vos connaissances à ce sujet acquises entre 1926 et 1930?—R. Non, très antérieurement à ces années, disons, de 1900.

D. Mais j'entends surtout dans ces années, en sus de votre expérience précédente?—R. Oui.

D. Sir Edward Beatty nous a dit hier que la demande touchant cette estimation remontait au début de janvier 1932 et que le rapport fut terminé en février 1932?—R. Oui, monsieur.

D. Vous vous êtes donc servi pendant ce mois de renseignements que vous possédiez auparavant?—R. Oui, monsieur.

D. Veuillez dire au Comité, pour ce qui est des lignes que vous connaissez bien, les renseignements que vous aviez pour étayer vos recommandations?—R. Tous ceux se rapportant non seulement à la nature, situation et construction des lignes intéressées, mais à la région et aux industries qui en dépendaient.

D. Alors, ces renseignements, pour ce qui était des industries qui en dépendaient dataient d'au moins deux ans à cette époque?—R. Non, monsieur. Ils étaient exactement à jour en 1932, car nous sommes venus du voisinage immédiat de ces lignes pour faire l'estimation.

D. Je croyais que vous aviez dit 1930?—R. Nous considérions les abandons de lignes et le chiffre du trafic d'après les conditions de 1930.

D. Quand vous avez parlé hier soir d'un examen en 1930, vous entendiez qu'il était basé sur cette année, tout en ayant été fait en 1932?—R. Oui, monsieur.

D. Je pourrais peut-être citer un abandon particulier, disons, celui de la ligne de Prince-Rupert à Redpath Junction, soit 677 milles. Quels renseignements aviez-vous quant à la population, au territoire et à la richesse possible de cette étendue?—R. Je ne connais aucun abandon de ligne tel que celui que vous décrivez qu'aurait proposé le Pacifique-Canadien.

D. C'était un des abandons de lignes projetés?—R. Non.

D. Alors je me suis trompé de liste. Je le regrette. Je consultais un autre mémoire.

L'hon. M. ROBINSON: Cet abandon a été proposé quelque part.

L'hon. M. CALDER: Prenez la ligne à l'ouest de Hope.

M. Biggar:

D. Oui, à l'ouest de Hope, c'est-à-dire, le nº 79, à la page 457 du compte rendu, de Kamloops à Pétain, soit 163 milles. Pouvez-vous me dire ce que vous en connaissiez?—R. Le Comité veut-il savoir sur quoi étaient basé ces renseignements?

D. C'est cela.—R. A l'époque où ce qui était alors le chemin de fer *Canadian Northern Pacific* en faisait faire les arpentages, j'ai parcouru à pied les tracés de la ligne d'alors, entre Kamloops et Vancouver. Plus tard, j'ai fait un voyage sur ce chemin de fer en construction, étant intéressé au percement des tunnels, aux ouvrages en pierre, etc. Lorsqu'il fut terminé j'y ai voyagé plusieurs fois entre Kamloops et Vancouver et me suis rendu compte du service qu'il donnait. plus tard, lorsque nous étions à considérer la possibilité d'abandonner les lignes faisant double emploi entre Kamloops et Vancouver, celle-ci entre Kamloops et Hope a fait l'objet d'une étude et on a cru bon de la considérer comme susceptible d'être abandonnée après examen. Je puis ajouter que le comité de coopération l'étudie encore. Elle a aussi fait l'objet de rapports communs par les directeurs de l'exploitation du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Après l'avoir étudiée cette année, les deux vice-présidents de l'Ouest ont recommandé d'ajourner son abandon à une époque plus favorable.

D. On a fait remarquer à ce sujet en 1932, que si l'abandon s'effectuait, le transport-marchandises et le transport-voyageurs pendant les mois de pointe

de l'année ne pourraient s'effectuer sur la voie simple restante?—R. C'est naturellement une question sur laquelle devraient se prononcer les vice-présidents des deux lignes. Il convient de faire remarquer qu'on avait proposé l'abandon de la ligne du Pacifique-Canadien.

D. Mais que saviez-vous lors de cette estimation quant à la possibilité de transporter les marchandises et les voyageurs pendant les mois de pointe de l'année sur la voie simple entre Kamloops et Hope?—R. Nous savions d'après nos constatations quel était le trafic s'acheminant par le National-Canadien et nous avions les chiffres précis quant à nos transports.

D. Ainsi donc vous saviez qu'il n'y avait aucune difficulté de ce côté?—R. Oui, monsieur.

D. Avez-vous envisagé alors le risque d'interruption du service?—R. Oui, monsieur. Nous savions que *grosso modo,* ce risque était trois fois plus grand sur la ligne du National-Canadien que sur celle du Pacifique-Canadien.

D. Mais j'entendais seulement l'interruption complète du trafic par l'utilisation d'une seule ligne?—R. Oui, monsieur, nous l'avons envisagé.

D. Vous l'avez évaluée et avez conclu pouvoir ne pas en tenir compte?—R. Parce que malgré tous les remaniements possibles de lignes dans ce territoire, des interruptions inévitables surgissent sur toutes les lignes.

D. Mais je répète que vous n'avez pas cru le risque de nature à vous empêcher d'adopter la proposition d'abandon de cette ligne?—R. Non,

L'hon. M. Hugessen:

D. Vous entendez que l'interruption du service sur une ligne se serait aussi étendue à l'autre?—R. La différence était que sur l'une d'elles on savait que des éboulis de rocs et de boue et des avalanches l'avaient interrompu.

L'hon. M. Black:

D. Mais l'une a des rampes moins fortes que l'autre?—R. Celle du National-Canadien en avait de moins fortes.

L'hon. M. Robinson:

D. Les interruptions de service sur la nouvelle ligne seraient-elles de moins en moins nombreuses à l'avenir?—R. Sauf là où les conditions physiques sont telles qu'elles interdisent toute protection permanente.

L'hon. M. Hugessen:

D. Depuis 1932 les consignations de grains à destination du Pacifique ont-elles été moins fortes?—R. D'après ma connaissance du pays,—j'ai été surintendant d'une division au Pacifique-Canadien, de Kamloops à l'est,—je crois que le trafic maximum s'effectua en 1928-1929. Il dépasse celui de cette ligne depuis cette époque.

D. Ou le trafic probable à l'avenir?—R. Oui.

M. Biggar:

D. Quant à cette question en général, avez-vous obtenu une estimation quant au nouvel acheminement du trafic ainsi que du transport par d'autres moyens et ainsi de suite, non seulement au sujet de l'abandon de cette ligne, mais des autres projets?—R. Oui, monsieur Biggar. Nous connaissions le volume de notre trafic et avions une assez bonne estimation de celui du National-Canadien. Notre estimation exposait comment diriger le trafic provenant des lignes abandonnées. Lorsqu'il prenait une autre ligne, nous nous assurions de l'aptitude de la ligne restante à acheminer sans embarras celui qui restait.

D. A cet égard que dites-vous du numéro 44, qui est l'un de ceux mentionnés par M. Murdock?

L'hon. M. ROBINSON: Avant de laisser ce point, monsieur Biggar, j'allais demander si l'abandon projeté de cette ligne après étude ultérieure est plus douteux aujourd'hui qu'à l'époque de l'étude par le témoin. Je vois qu'on a décidé de ne plus envisager cet abandon. Est-il douteux qu'il se fasse maintenant?

M. BIGGAR: Je n'ai pas demandé cela à M. Macnabb parce qu'il nous a dit hier soir n'avoir aucun renseignement postérieur à 1932.

L'hon. M. ROBINSON: Je vous demande pardon. Je me demandais simplement si on réétudiait la situation ou non.

M. BIGGAR: Exactement.

L'hon. M. Calder:

D. Monsieur Macnabb, lorsque vous avez établi votre liste de 5,051 milles de lignes dont l'abandon était projeté, avez-vous tenu compte du fait que la Commission des chemins de fer pourrait refuser de faire droit à une partie des requêtes?—R. A l'époque de cette estimation la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien n'avait restreint aucun abandon de ligne, et nous avons cru que dans chaque cas, eu égard à la commodité du public et à l'avantage de l'industrie, il serait rationnel d'y faire droit.

D. C'était alors votre opinion. Mais la situation est telle à présent que malgré votre estimation de 5,050 milles, la Commission des chemins de fer ne pourrait vous en accorder que 4,000?—R. C'est une possibilité, monsieur, mais jusqu'ici je ne crois pas qu'elle ait refusé une demande d'abandon de ligne faisant double emploi. Elle en a refusé dans le cas de lignes particulières. Nous étions d'avis, et nous le sommes encore, qu'en lui soumettant tous les faits en faveur d'un abandon de ligne, elle approuvera dans l'ensemble notre programme d'abandon de lignes.

M. Biggar:

D. J'allais vous interroger au sujet de la ligne de Conmee-Superior Junction, qui est la quarante-quatrième sur la liste. Quel est l'acheminement dans ce cas; aviez-vous des chiffres là-dessus?

L'hon. M. Dandurand:

D. Veuillez nous expliquer comment cette ligne sera divisée? Elle se répartit entre Conmee-Superior Junction et Nakina-Paddington. Nous ignorons où nous en sommes.

L'hon. M. MURDOCK: Elle s'étend de Fort-William à Winnipeg par Superior Junction.

L'hon. M. ROBINSON: Quelle est la longueur de ce tronçon?

M. BIGGAR: 158 milles, monsieur le sénateur.

M. Biggar:

D. Quels renseignements aviez-vous là-dessus?—R. Dès 1930 nous connaissions l'état de la ligne et connaissions quelque peu le trafic qui en provenait, l'embranchement de Conmee relevant directement de nous, de notre propre réseau.

D. Oui.—R. Nous avions cette documentation. Nous savions qu'il y avait trois voies ferrées entre Winnipeg et la tête des Lacs et que l'embranchement ci-haut en était un des tronçons. Nous savions, forts de nos observations et ayant étudié attentivement cette ligne auparavant, qu'elle ne desservait aucune mise en valeur importante. Nous basâmes donc notre décision sur la documentation ci-dessus. Nous reconnaissons que ce n'était pas une évaluation du trafic et des industries aussi précise que celle faite subséquemment grâce à des enquêtes du comité de coopération.

L'hon. M. Buchanan:

D. Transporte-t-on beaucoup de grains en provenance de l'Ouest par cette ligne, en comparaison de l'autre ligne du National-Canadien, de Winnipeg en passant par Fort-Francis?—R. Je ne saurais dire, monsieur.

D. Cette ligne sert-elle surtout au transport des grains à partir de Superior Junction à Conmee?—R. Je crois que oui, mais je n'ai pas de chiffres à ce sujet.

D. Mais, outre le transport des grains, est-elle rémunératrice?—R. Elle sert surtout au transport des grains de Winnipeg à Fort-William. On a construit l'embranchement de Superior Junction précisément dans ce but.

M. Biggar:

D. Vous ne connaissiez rien, je présume, des recettes dérivées de cette ligne par le National-Canadien?—R. Certainement non, monsieur. Puis-je dire que nous nous occupions d'une estimation non pas pour savoir si la ligne de Conmee à Superior Junction elle-même serait abandonnée, mais on nous avait demandé de faire connaître dans une certaine mesure à la Commission Duff les abandons probables de lignes qui résulteraient de l'établissement d'une gestion unifiée au Canada, certaines lignes non seulement y faisant double emploi, mais d'autres étant à faible trafic. Notre estimation était donc basée sur nos renseignements disponibles. Je répète qu'il ne se peut pas qu'une ligne quelconque après plus ample examen soit destinée à l'abandon. Nous avons découvert depuis que certaines lignes ne devaient pas être abandonnées et le comité de coopération a révélé l'existence d'autres lignes exclues de cette liste qu'on pourrait abandonner.

D. Vous en parlez simplement à titre de directeur du Pacifique-Canadien, non pas comme particulier?—R. J'ai pendant deux ans fait partie du comité de coopération et puis parler en connaissance de cause.

D. Je comprends. Passez maintenant à l'embranchement Transcona-Nakina, long de 496 milles.—R. Il est à peu près dans le même cas, monsieur, quant à l'examen dont j'ai parlé. Il était construit en 1930, ne servait pas au transport d'entier parcours et il y avait peu de trafic local.

D. Nous exposez-vous bien cela? Vous avez fait cette estimation en 1932? —R. Oui.

D. Mais l'unique différence entre 1932 et 1930 était que le trafic avait fléchi?—R. Oui.

D. De sorte que lorsque vous considérez cette estimation comme remontant à 1930, vous auriez eu plus raison d'en agir ainsi seulement si le trafic y était le même qu'en 1932?—R. Nous avons essayé de l'envisager d'après le chiffre du trafic de 1930, monsieur. Vous avez bien raison de dire que le trafic en 1932 y fut moindre qu'en 1930.

D. Mais avez-vous tenté de savoir s'il s'était produit une modification contraire pour certaines lignes entre 1930 et 1932? Bien entendu, dans l'ensemble le trafic avait fléchi.—R. Nous avons pris, monsieur, le trafic de 1932 et avons tenté d'envisager de combien il dépassait celui de 1930.

D. Je comprends. Vous avez donc ajouté quelque chose aux possibilités de 1932?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Murdock:

D. Monsieur Macnabb, vous avez mentionné Hudson hier et avez laissé entendre que le transport vers la région minière de Red Lake était aérien et qu'il pourrait s'effectuer de Kenora si cette ligne était abandonnée. Vous seriez surpris d'apprendre que j'ai une déclaration à l'effet qu'on a expédié d'Hudson par air l'an dernier 2,404 tonnes; par tracteurs, 5,898 tonnes et par eau, de Hudson à Red Lake, 16,789 tonnes, soit un total de 25,091 tonnes qu'on peut supposer atteindre Hudson par le Transcontinental. Les expéditions de cet endroit se font par air, tracteurs, rail ou eau. En 1936 on y expédia 20,665 tonnes et en 1935, 12,789, ce qui démontrerait que le trafic vers cet endroit pour

la région minière de Red Lake s'améliore.—R. Je connaissais quelque peu ce qui se passait à Red Lake, ayant employé des ingénieurs pour le tracé d'un chemin de fer possible dans cette région. Et dès 1930 nous savions que le trafic pouvait emprunter la ligne restante sans inconvénient si le Transcontinental-National était bloqué.

D. Est-ce que ce service par tracteurs et par eau pourrait être dirigé hors de Kenora?—R. Oui, monsieur, c'est mon avis. Le service aérien pourrait être basé sur l'importance des lignes qui resteraient après l'abandon du Transcontinental-National, s'il avait lieu.

M. Biggar:

D. Il y a au sujet de cette ligne un point que j'aimerais porter à votre attention. J'ai ici quelques renseignements qui démontrent que le transport des marchandises coûte bien moins cher par cette ligne que par la double voie du Pacifique-Canadien entre Winnipeg et Fort-William, ou par la ligne du National-Canadien se dirigeant au sud par les Etats-Unis, de Fort-Francis à Port-Arthur, l'ancien Nord-Canadien. On me dit que si on prend 100 comme le coût du transport des marchandises par le Transcontinental-National jusqu'à Superior Junction, le coût s'accroît à environ 116.5 p. 100 par comparaison avec la ligne passant par Fort-Francis et à 120.8 par le Pacifique-Canadien. Ces chiffres sont-ils exacts?

M. FAIRWEATHER: Pas tout à fait.

M. BIGGAR: Je me suis trompé de ligne et l'ai considérée à rebours. Les chiffres ci-haut s'appliquent dans tout son parcours jusqu'à North-Bay.

Le TÉMOIN: Nous savions et avons tenu compte du fait que le Transcontinental-National était une ligne moderne à rampes de quatre-dixièmes et que comme tel les frais de transport y seraient meilleur marché. Nous savions aussi qu'il y avait trois lignes entre la tête du lac Supérieur et Winnipeg et avons opiné que l'une d'elles était certainement superflue. Nous avons dû ensuite peser les avantages et les désavantages de l'abandon de l'une de ces lignes. A la suite de l'étude par le comité de coopération nous avons décidé que des trois il conviendrait d'abandonner la dernière afin de réaliser toutes les économies possibles. Pour ce qui est des frais de transport ultérieurs, je crois que les auteurs de cette comparaison dans ce territoire pourront exposer au Comité la nature exacte des relations entre les trois lignes en question. Naturellement, vous vous rappelez que le Pacifique-Canadien a une double voie entre Winnipeg et la tête des Lacs, ce qui modifie beaucoup la question des frais, et que le trafic-marchandises est plus considérable vers l'est à partir de Winnipeg. A ce sujet le Pacifique-Canadien est sur un pied d'égalité avec la ligne du National-Canadien dont vous avez dit tant de bien.

D. Vous entendez quant aux rampes?—R. Oui, précisément.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Pour le transport en direction de l'est?—R. Oui, monsieur.

M. Biggar:

D. Pas pour celui de l'ouest?—R. Les rampes vers l'ouest n'y sont pas aussi douces que celles du Transcontinental-National, mais il ne faut pas oublier que le transport est plus facile et moins coûteux sur une voie double que sur une voie moderne simple.

D. Je m'intéressais à l'autre point que vous avez soutenu, à l'effet que le plus gros de votre trafic est vers l'est.—R. Nous y transportons le blé. Nous ramenons les wagons vides vers l'ouest.

D. De sorte que si vous avez une ligne rémunératrice pour le transport vers l'est, vous pouvez alors, tout en tenant compte de la densité proportionnelle du trafic, vous permettre la réduction des normes d'exploitation dans l'autre sens.

L'hon. M. ROBINSON: Cela vaut pour la ligne de Port-Arthur à Winnipeg, mais on a parlé de la ligne Winnipeg North-Bay qui serait influencée.

M. BIGGAR: Elle se ressentirait de cette situation.

M. Biggar:

D. Alors, si je vous ai bien compris, monsieur Macnabb, vous soutenez, à propos de cette région, que le réseau ferroviaire y est enchevêtré, qu'on y compte trop de voies pour le transport des marchandises de l'autre côté de la brèche, pourrait-on dire, et qu'on y pourrait abandonner un nombre assez grand de voies sans aucun désavantage au point de vue national?—R. Oui, monsieur Biggar. Nous avons cru qu'il y avait indice d'économies importantes à réaliser dans cette région, que s'il n'en était pas exactement ainsi, on pourrait économiser des sommes importantes, si on voulait conserver cette ligne par la réduction des normes d'exploitation.

L'hon. M. Calder:

D. Autrement dit, dans des cas analogues,—il existe un état de choses semblable à l'est de Québec et dans la vallée du Fraser, ainsi qu'entre Port-Arthur et Winnipeg,—la situation, si je la comprends bien, est qu'il y a trop de chemins de fer pour le trafic disponible, et que certaines lignes pourraient être abandonnées, soit du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien?—R. Exactement.

M. Biggar:

D. La pièce n° 50 mentionne-t-elle l'abandon projeté de la ligne Nakina-Harvey?

L'hon. M. ROBINSON: Nous n'avons discuté que le transport entre Port-Arthur et Winnipeg. J'aimerais avoir des éclaircissements à ce sujet plus tard. Je veux traiter du transport entre North-Bay et Winnipeg, la façon dont il sera influencé, car la moitié de cette ligne va être désaffectée.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je croyais que vous vouliez laisser la question au colonel Biggar.

M. BIGGAR: J'étudiais la partie à l'est de Superior Junction.

L'hon. M. ROBINSON: Je n'interviens pas très souvent dans la discussion, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Et moi?

L'hon. M. ROBINSON: Très souvent.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Il y a divergence d'opinion.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): On se connaît très peu soi-même.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Fondez une école du soir.

Quelques hon. SÉNATEURS: Oh! oh!

M. Biggar:

D. J'avais pris la partie est de ce territoire, monsieur Macnabb, et j'interrogeais au sujet de la ligne Nakina-Harvey Junction. Je n'étais pas certain qu'elle se trouvait dans la liste des 83 lignes dont l'abandon est projeté. Y figure-t-elle, oui ou non?—R. Celle de Nakina-Paddington?

D. Elle est à l'ouest de Nakina, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Je veux dire à l'est de Nakina.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Pourriez-vous nous l'indiquer sur la carte? Où part-elle et où aboutit-elle?

(Le témoin indique la ligne sur la carte).

M. Biggar:

D. On me dit qu'elle ne figure pas dans la liste du P.-C., de sorte que ce point est élucidé. Vient ensuite celle de Beaverton à Longlac, la quarante et unième sur la liste, page 455.

(Le témoin indique la ligne sur la carte).

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Beaverton est sur la carte, mais ce n'est pas un endroit important. Quelle est sa situation, sur l'un des lacs?

L'hon. M. MURDOCK: Sur le lac Simcoe.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Oui et Longlac est à l'ouest.

(Le témoin indique Longlac sur la carte).

L'hon. M. Murdock:

D. Il y a une distance de 21 milles entre Longlac et Nakina. Et cette ligne? Je ne la vois pas sur la liste.

M. Biggar:

D. Veuillez nous en parler, monsieur Macnabb.

L'hon. M. MURDOCK: La liste omet complètement cet embranchement. En d'autres termes il traverse une région boisée sur une distance de 21 milles et n'a aucun raccord à l'une ou l'autre extrémité.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): C'est une ligne minière?

L'hon. M. MURDOCK: Non. Il s'agit de l'embranchement de Longlac.

Le TÉMOIN: Il reste en tant que raccordement vers Port-Arthur et l'est et n'est pas isolé.

L'hon. M. Murdock:

D. Il s'étend de Longlac à Nanika, puis emprunte le Transcontinental jusqu'à Cochrane et Harvey?—R. Oui, monsieur.

M. Biggar:

D. L'embranchement Beaverton-Longlac figure à la Pièce 50 comme étant long de 609 milles. Je comprends que la partie essentielle dont l'abandon est projeté s'étend de Capreol à Longlac, soit 397 milles. Pouvez-vous nous dire ce que vous en connaissez? Veuillez nous indiquer les embranchements Beaverton-Capreol et Capreol-Longlac sur la carte.

(Le témoin indique la ligne sur la carte).

D. Aviez-vous sous les yeux les chiffres de la population le long de cet embranchement?—R. Non. Notre étude ne fut pas aussi approfondie que cela. Le comité de coopération des deux chemins de fer l'étudie encore entre ces points. Je crois que cette étude est assez avancée, mais elle n'est pas terminée.

D. Ce n'est pas aucunement la situation présente qui m'intéresse. Ce que nous voulons réellement savoir c'est la base sur laquelle repose cette estimation de 1932?—R. Elle résultait d'un voyage sur l'embranchement fait peu auparavant. Elle ne renfermait pas la liste des industries tributaires non plus que les chiffres de la population de la région. Il est évident que le temps accordé ne suffisait pas pour une telle enquête.

D. Cela serait généralement vrai, n'est-ce pas, non seulement de cette ligne, mais de la plupart de celles énumérées sur cette liste?—R. Oui, monsieur.

D. Est-ce que j'exposerais bien la situation si je disais, à propos de toute cette région, que vous avez décidé des embranchements qui faisaient double emploi et que vous seriez peut-être d'avis d'abandonner afin d'en réduire suffisamment le total?—R. Oui, monsieur.

D. Indépendamment des conditions locales le long de l'embranchement dont vous proposiez l'abandon?—R. Nous les connaissions de façon générale, mais non détaillée.

D. Indépendamment des renseignements exacts touchant les conditions locales?—R. Oui.

L'hon. M. MURDOCK: Colonel Biggar, puis-je faire ressortir le côté humain de la question quant au territoire situé à quelques milles à l'est de Longlac, dans la direction de Capreol? J'ai reçu aujourd'hui une lettre de Hornepayne, Ontario, émanant d'un conseiller du township où se trouve cette ville. Il écrit:

> Depuis les dix dernières années Hornepayne végète à cause de la fusion.
>
> La première fusion, celle du Grand-Tronc, amena les employés de ce chemin de fer à Hornepayne pour y travailler dans un ancien territoire du Nord-Canadien. Ces employés s'y rendaient pour la saison active et retournaient après à Allandale. On fit perdre leur emploi à bon nombre de nos habitants permanents de Hornepayne.
>
> Le prochain projet de fusion avec le P.-C. a retardé notre ville d'au moins cinq ans encore. Plusieurs de nos concitoyens aimeraient se construire de nouvelles maisons ou améliorer les anciennes. Ils n'osent rien entreprendre.
>
> Notre problème le plus ardu a trait aux écoles. Le conseil du township et la commission scolaire ont ajourné l'agrandissement de notre école actuelle depuis cinq ans. Le temps nous a forcé la main; quarante de nos enfants vont à la classe dans le soubassement du temple où l'éclairage est défectueux; c'est un nid à feu. Il n'a pas été construit pour être transformé en classe. Dix ou quinze enfants commenceront leurs études en plus de ceux qui les termineront cette année.
>
> Nous devrons trouver environ quinze mille dollars par l'émission d'obligations à quinze ans afin d'agrandir notre école actuelle. Notre conseil ne veut pas émettre ces obligations de peur que dans quelques années on enlève une voie à Hornepayne et qu'il ne puisse faire honneur à toutes ses dettes et débentures et, partant, cause une plus grande gêne dans le Dominion. Il est possible de remédier à cette éventualité au moyen de quelques renseignements soumis à l'avance.
>
> Monsieur Murdock, je vais être obligé de vous mettre en lumière. Je ne puis vous promettre de garder votre réponse confidentielle vu qu'il ne s'agit pas de mon propre avantage. Nous voulons savoir si vous nous conseilleriez d'aller de l'avant et d'émettre ces obligations cette année ou d'attendre et de nous tirer d'affaire le mieux possible?
>
> Peut-on nous assurer que le National-Canadien desservira Hornepayne?
>
> Vous comprenez facilement que la situation scolaire y est critique. Il y a cinq longues années que nous avons ajourné l'agrandissement de notre école.
>
> Votre tout dévoué,
>
> ERWIN B. WEST.

Cela donne un aspect humain à la question.

M. Biggar:

D. Monsieur Macnabb, puis-je signaler à votre attention le territoire est, soit celui de Québec vers l'est? L'un des embranchements dont on projette l'abandon est celui d'Edmundston à Diamond Junction, qui est en réalité

Québec. C'est le septième sur la liste à la page 453 du compte rendu. Il a 225 milles de longueur. (Le témoin l'indique sur la carte). A ce sujet, je crois qu'on nous a dit que c'est de beaucoup l'embranchement le plus avantageux quant aux rampes?—R. Comme on l'a reconnu hier soir, c'est une ligne à rampes de quatre dixièmes qui traverse cette région.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Dans un seul sens?—R. Au moins vers l'est, monsieur.

M. Biggar:

D. D'après les données que je possède là-dessus relativement à son efficacité, si on suppose 100 pour le transport d'une tonne brute sur cette ligne, on aurait 110.6 pour le transport d'une tonne brute sur la ligne du Pacifique-Canadien, et 123.7 sur l'Intercolonial. Vous souvenez-vous avoir vu ces chiffres?—R. Oui, nous les connaissions et on nous les a montrés. Le même problème s'est présenté entre Fort-William et Winnipeg, c'est-à-dire, c'est encore un territoire où les services ferroviaires sont sans conteste plus nombreux que nécessaires. Il s'agissait donc pour nous d'en tirer le meilleur parti possible, tant pour le chemin de fer que pour le pays, au meilleur de notre jugement. Et alors, quand même nous aurions là une ligne de haute capacité, s'il n'y avait pas de trafic et si cette ligne n'était plus aussi nécessaire, quand même elle aurait été prévue et construite pour une catégorie plus élevée, si elle n'y avait pas été maintenue, c'est la ligne qu'à notre avis, dans l'intérêt général, on devrait abandonner.

D. Je suppose que la situation était la même à cet égard, qu'il y avait trop long de lignes et que, présumant qu'il vous fallait en retrancher, vous vouliez voir quelle ligne il serait le plus commode de soustraire au service?—R. Quel abandon serait le plus économique, d'après la situation générale.

L'hon. M. Moraud:

D. Saus tenir compte de l'intérêt public?—R. Oh! oui, en tenant compte de l'intérêt public.

L'hon. M. Horsey: D'une manière générale.

M. Biggar:

D. Mais en présumant que vous alliez réduire les dépenses en réduisant la longueur de voie.—R. Oui.

L'hon. M. Calder:

D. En faisant cette estimation, teniez-vous compte du fait que si l'abandon éventuel d'une ligne n'était pas jugé praticable, le transport direct des voyageurs et des marchandises pourrait être abandonné sur une ou deux lignes, et l'autre ligne maintenue comme ligne inférieure? Avez-vous considéré qu'il y aurait peut-être un moyen de transporter tout le trafic direct sur une ligne, en laissant l'autre ligne en existence, mais déclassée,—j'imagine que c'est le mot,—c'est-à-dire n'ayant pas les mêmes frais d'entretien.

L'hon. M. Moraud: Il n'y aurait pas d'économie.

L'hon. M. Calder: Je crois qu'il y en aurait.

D. Y aurait-il une économie à effectuer l'acheminement direct des transports importants de voyageurs ou de marchandises?—R. Sans doute monsieur le sénateur, s'il était constaté que pour quelque raison cette ligne dont vous avez parlé n'était pas choisie, il y aurait une économie assez importante à diviser le trafic direct partant de l'est de Montréal entre les lignes qui restent, en affectant à la ligne à l'étude assez de trafic pour répondre aux besoins domestiques. Il y aurait sans doute là de fortes économies à effectuer.

D. Avez-vous tenu compte de ce facteur dans votre estimation?—R. Nous songeons à abandonner cette ligne; or, j'ai dit et je répète que s'il n'est pas possible d'abandonner certaines lignes, il y a encore des économies à faire de la manière que vous avez indiquée.

D. Voilà pourquoi on nous a dit que même si ces lignes n'étaient pas abandonnées, vous feriez encore des économies assez fortes sur l'ensemble des 5,000 milles?—R. Oui. S'il arrivait, chose inconcevable, qu'aucune ligne ne fût abandonnée et qu'il fallût considérer notre $75,000,000 sous ce jour, alors cette somme serait réduite à $68,000,000.

D. Et cela parce que l'acheminement direct du trafic sur une ligne de première classe ferait l'affaire et que l'on aurait moins de frais d'entretien et le reste.—R. C'est l'élément qui réaliserait cela. Je ferai remarquer qu'il y a 2,000 milles qui sont communs aux profits des deux chemins de fer, et que s'il s'agissait de les garder, alors cette estimation de $75,000,000 deviendrait $71,000,000.

M. Biggar:

D. J'en arrivais à ce point-là, nous pouvons aussi bien en disposer tout de suite. Supposons que vous abandonniez tout le parcours qui n'était pas commun à ces deux programmes, votre estimation baisserait de $75,000,000 à $ 71,000,000? —R. Oui.

D. Serait-ce en continuant d'employer la différence, soit les 3,000 milles, de la même manière qu'à présent et en maintenant le parcours à la qualité qu'il a actuellement on en le laissant baisser de qualité?—R. Non, monsieur. Nous diminuerions le nombre de trains et les travaux d'entretien de la voie.

D. Cela peut être un article important, et par conséquent j'aimerais que vous nous disiez, si vous le pouvez, comment l'esttimation de $75,000,000 baisserait à $71,000,000, s'il n'y avait aucun changement dans ces 3,000 milles quant à l'entretien et quant au service?—R. Cela veut dire simplement qu'on ne profiterait pas du réacheminement et qu'on laisserait les choses dans le *statu quo*?

D. Oui.—R. La différence de $14,000,000.

D. Ce chiffre est-il basé sur la supposition que j'ai faite, de laisser les 3,000 milles exactement tels qu'ils sont, quitte à abandonner les 2,000 milles qui sont communs aux deux programmes?—R. Je crains de ne pas bien comprendre votre idée, monsieur Biggar. Voulez-vous dire si nous ne faisons aucun changement dans les 5,000 milles?

D. Non.—R. En ne faisant pas de changement dans les 3,000 milles?

D. Exactement.—R. Mais en abandonnant les 2,000 milles?

D. Oui.—R. Je crois qu'il nous faudrait jeter un coup d'œil là-dessus. Je ne puis vous répondre exactement.

D. Vous avez parlé de déclasser les 3,000 milles?—R. Oui, monsieur.

D. Et vous avez parlé de réduire le service sur les 3,000 milles?—R. Oui, monsieur Biggar.

D. Je voulais surtout savoir quelle économie représentait le déclassement et quelle économie représentait la réduction du service sur les 3,000 milles.—R. Il faudrait que j'analyse cela. Nous pouvons le faire, mais je n'ai pas les chiffres devant moi.

D. J'aurais pensé que vous les aviez en nous disant que l'estimation baisserait de $75,000,000 à $71,000,000, si l'on déclassait les 3,000 milles et si l'on y réduisait les services. Combien avez-vous inclus là-dedans comme économie pour le déclassement et la réduction des services?

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, avant que M. Macnabb réponde je voudrais demander ceci. N'a-t-il pas dit qu'il y avait une économie de $7,000,000 à réaliser sur les 5,000 milles en les abandonnant, mais qu'en réduisant l'abandon de 2,000 milles, on réduisait l'économie à $4,000,000. Si l'on sous-

trait les $4,000,000, il reste les $71,000,000. Il vous faudrait soustraire les 2,000 milles des 5,000 milles pour trouver la réduction.

M. BIGGAR: Vous pouvez y arriver mathématiquement.

L'hon. M. HAIG: Oui.

M. Biggar:

D. Voilà la situation, monsieur Macnabb?—R. Il nous faudrait examiner cela, monsieur Biggar.

D. Mais est-ce sur cette base-là?—R. Oui, monsieur.

D. Vous avez donné à entendre hier que si quelques-uns des tronçons que vous proposiez d'abandonner ne pouvaient être désaffectés, on en trouverait d'autres à la place—R. Oui.

D. Sur quoi se fonde cette affirmation?—R. Nous avons été d'avis que cette liste n'était pas définitive et qu'en examinant la situation ferroviaire au Canada on trouverait des tronçons à abandonner qui ne figurent pas dans la liste. Dans notre propre cas, entre Wolseley et Reston, nous avons mis sur la liste une longueur de 71 milles qui était commune aux profits des deux chemins de fer. C'est le n° 62.

D. Dans la Pièce 50?—R. Et depuis, nous avons constaté que nous pouvions inclure toute la ligne et ajouter 50 milles à la ligne qu'il s'agirait d'abandonner. Ce sont des situations semblables qui nous portent à penser que sous le régime de l'unification, on pourrait abandonner jusqu'à 5,051 milles.

D. Pour mettre cela en chiffres ronds, je suppose que vous négligeriez les 51?—R. Oui.

D. Vous négligeriez le 1, en tout cas?—R. Oui.

L'hon. M. Calder:

D. Voulez-vous indiquer où est la ligne Preston-Wolseley et où sont les 50 milles additionnels?—R. Oui.

D. Quel est le parcours équivalent sur le National-Canadien?—R. Sur le National-Canadien, c'est la ligne Marryfield-Peebles. C'est le n° 62.

D. Quelle distance y a-t-il entre les deux voies?—R. A certains endroits, elles se côtoient.

D. Vous avez ajouté ces lignes-là aux autres parce que le grain peut se transporter sur les lignes qui restent?—R. Oui. Le pays peut être desservi sans la ligne Wolseley-Reston, sous une direction unifiée, quoique le plan initial n'ait comporté que 71 milles des 5,000.

M. Biggar:

D. Lorsque vous parlez du chiffre de 5,000 milles, est-ce d'après ce que vous pensez que la commission permettrait d'abandonner?—R. Nous croyons qu'avec 2,098 milles sur lesquels il y a entente, il est raisonnable de croire qu'en présentant à la commission toute la preuve concernant les abandons que nous avons convenus, même avec la modification de la loi, nous recevrions l'autorisation d'abandonner quelque 5,000 milles.

L'hon. M. Calder:

D. Et si la commission était d'avis de retrancher 500 milles sur les 2,000 milles, vous feriez encore des économies assez fortes?—R. Oui, monsieur. Toute la question d'abandon de lignes en gros ne représente pas plus de 10 p. 100 de notre estimation, et si l'on retranche les 2,098 milles qui sont communs aux deux estimations, c'est beaucoup moins.

M. Biggar:

D. Monsieur Macnabb, je ne crois pas que nous soyons saisis d'une liste complète de 2,098 milles.—R. Vous l'aviez comme Pièce n° 45 dans le compte rendu.

D. Mais elle n'a pas été imprimée. Je crois que nous ferions mieux de la faire imprimer.

Le PRÉSIDENT (le très honorable M. Graham): Oui.

M. BIGGAR: Nous n'avons peut-être pas besoin de la faire imprimer en entier. Le comité voudrait-il me laisser le soin de choisir la partie de la pièce 45 qui pourrait être publiée?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Oui.

L'hon. M. Calder:

D. Quelle en est la longueur, monsieur Macnabb?—R. La pièce 45 couvre trois pages et demie.

M. BIGGAR: Ce serait peut-être utile au Comité. La pièce contient toute la liste des programmes du Pacifique et du National, les parcours communs aux deux listes, et la comparaison de ces programmes de consolidation avec le programme de coopération du National et sa liste de lignes à faible trafic. La pièce contient aussi la proposition de M. Fairweather au présent comité au sujet des lignes doubles. Je proposerais qu'avec cela nous pourrions avoir une indication de ce que la Commission des chemins de fer a décidé au sujet des demandes d'abandons des lignes qui étaient incluses dans les 2,098 milles communs aux deux programmes. Je pourrais peut-être faire préparer cela séparément.

M. Biggar:

D. Monsieur Macnabb, vouliez-vous dire quelque chose à propos de la différence entre un abandon de lignes sous le régime de la coopération et un abandon de lignes sous le régime de l'unification? Avez-vous traité ce point?—R. Il y a ceci, monsieur Biggar, que sous le régime de l'unification, on considère toute la situation des chemins de fer du pays à un point de vue commun, inspiré par un intérêt commun.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Pardon. Je suis peut-être toqué sur ce point. Est-ce absolument exact? Vous avez entendu lire la lettre du sénateur Murdock et vous comprenez que nous avons un grand nombre de lettres semblables. Pour nous qui sommes bien nourris,—mieux que bien nourris,—c'est très bien de siéger ici et de chercher le moyen de guérir le mal de notre réseau ferroviaire, surtout pour aider au placement des capitaux dans les chemins de fer. Je ne dis pas que les placements en chemins de fer ne soient pas très bons. Mais vous voyez dans tout cela que nous cherchons surtout à remédier à la situation des chemins de fer sans nous demander ce qu'il en résultera, disons, pour l'habitant de Hornepayne lorsque nous proposons d'abandonner la ligne qui le dessert. Vous pouvez imaginer sa situation. Vous pouvez sauter dans votre auto ou dans le wagon presque n'importe quand et poster vos lettres quand vous voulez. Mais l'habitant de Hornepayne sera, au point de vue social, une espèce de proscrit si vous lui faites ce qu'il craint et ce que vous allez faire à un grand nombre de gens au pays. Si grave que soit la situation de notre réseau, allez-vous aider au pays en moussant cette idée? N'allez-vous pas plutôt faire du tort au pays en rendant sa population moins heureuse et plus pauvre qu'elle n'est actuellement et en rendant son lot plus difficile à supporter qu'il peut l'être autrement, dans les pires conditions?

L'hon. M. MURDOCK: La préservation des droits humains est la chose la plus importante à prendre en considération.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Que pouvons-nous induire la Commission des chemins de fer à faire? Cette commission n'a pas été établie simplement pour protéger les chemins de fer, mais pour maintenir l'équilibre entre les chemins de fer et le public, surtout pour l'avantage du public.

Quelques SÉNATEURS: Très bien.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): A moins que vous ne changiez la loi pour rendre la chose obligatoire, vous ne pouvez vous attendre que d'honnêtes commissaires des chemins de fer permettent la désaffectation d'un bon nombre de ces lignes simplement parce qu'elle profiterait largement aux compagnies de transport.

L'hon. M. GORDON: Cela aidera le contribuable, en tout cas.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Cela n'aidera pas le contribuable dont la propriété perd de sa valeur parce qu'on lui enlève des moyens de transport. Je parle de celui qui va en souffrir. Beaucoup plus de gens vont souffrir de ces abandons que le public ou les contribuables ne le croient.

Le TÉMOIN: Souvent ces lignes que nous avons inscrites pour l'abandon ont déjà été désertées par le trafic dans une large mesure et ce trafic a trouvé des moyens de transport ailleurs. C'est pourquoi nous les avons insérées dans la liste des abandons de lignes. Quant aux droits de l'humanité, si le citoyen de Hornepayne est un employé de chemin de fer, ce plan d'unification est censé protéger amplement ses droits.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): A cela, je répondrai ceci. Le mot "censé" convient tout à fait, car ce qu'on est censé faire n'est probablement pas ce qu'on fera. J'ai quelque expérience au sujet du travail de chemin de fer et des affaires de chemin de fer, et je vous dirai que, quels que soient nos calculs, nos estimations et nos propositions, il reste que le plus gros de la réduction de toutes ces difficultés viendra du travail. Je ne suis pas particulièrement un représentant d'ouvriers, mais où que vous placiez la réduction de frais, vous allez nuire à un certain nombre d'hommes. Le prix de la main-d'œuvre est l'article de fonds des chemins de fer. Lorsque vous congédiez mille ou dix mille hommes, vous ne pouvez pas adopter une résolution pour décider qu'ils n'en souffriront pas. Une fois congédiés, ils sont sans emploi. Je ne veux pas être partial, mais après avoir écouté pendant des heures des propositions qui en réalité sont pour l'avantage des chemins de fer et de leurs parties composantes, je ne puis m'asseoir tranquille sans dire un mot en faveur des gens qui à mon sens vont en souffrir.

L'hon. M. MURDOCK: Et je crois que l'on peut faire venir des citoyens d'Ottawa pour prouver que l'abandon de certaines lignes a fait perdre l'emploi à des employés de 25 ou 30 ans de service.

Le TÉMOIN: Sous le régime de la coopération, c'est vrai, mais le projet d'unification placé hier devant cet honorable Comité comporte la promesse précise qu'on protégera les travailleurs sous tout régime qui sera adopté et qui recevra l'approbation du Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je sais tout cela; nous avons tous dit cela, mais le fait reste, et il est inutile d'essayer de l'éviter, que chaque dollar économisé doit l'être à même quelque partie de la dépense. Or, la plus forte partie de la dépense est pour la main-d'œuvre, et si vous devez pourvoir aux travailleurs efficacement et suffisamment, vous ne ferez pas d'économies.

L'hon. M. MURDOCK: M. Meighen a dit l'autre jour que 90 p. 100 des économies se faisaient sur la main-d'œuvre, et je crois que cette affirmation a été agréée.

L'hon. M. CALDER: Si cette idée prévaut, monsieur le président, je crois que le Comité fait aussi bien de cesser de siéger. L'argument formulé par le président est simplement ceci, que si vous devez effectuer des économies 90 p. 100

de ces économies, comme on l'a dit, je crois, concerneront la main-d'œuvre. Nous ne dirons pas 90 p. 100, mais une très forte proportion.

L'hon. M. MURDOCK: Je mettrais 75 p. 100.

L'hon. M. CALDER: Oui. Je dirai que nous comprenons tous cela. Les compagnies de chemin de fer s'en rendent compte et le peuple canadien le sait. D'autre part, d'après les représentations qui nous ont été faites jusqu'ici, si ces économies doivent se faire sous le régime de l'unification, cet élément ne sera pas négligé. J'irai aussi loin que le président et je dirai que les dispositions qui seront prises pourront n'être pas satisfaisantes ou ne l'être pas entièrement. Mais il y aurait une mesure de provision, comme en Angleterre. En passant, je viens de lire une très intéressante brochure sur la rationalisation en Angleterre. Là-bas, on fait tout ce qu'on peut pour résoudre la situation ouvrière, et autant que j'ai pu m'en rendre compte par ce que j'ai lu, les mesures prises ont été raisonnablement satisfaisantes pour les travailleurs. Je prétends ceci: On croit ne pas pouvoir réaliser d'économies sans nuire à quelqu'un,—et c'est vrai,—et si nous sommes d'avis que ces économies ne devraient pas être effectuées parce que tel en est le résultat, je crois que nous faisons aussi bien de cesser nos séances et notre étude. Il est inutile de continuer, car vous ne pouvez effectuer ces économies sans nuire à la main-d'œuvre et sans déplacer quelqu'un. Le sénateur Murdock dit: Oui, voici un homme qui a de longues années de service sur le chemin de fer et qui est sans emploi parce qu'on a fait certaines économies." Il est vrai que cela ne peut s'éviter, et que l'on doit pourvoir aux besoins de cet homme, si l'on réalise ces économies.

L'hon. M. MURDOCK: N'oubliez pas, c'est une promesse.

L'hon. M. CALDER: Ce n'est pas une promesse de ma part. Lorsque je dis "on", je veux dire que le Parlement du Canada doit y pourvoir tout comme on y a pourvu en Angleterre.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): J'ai fini. Je crois avoir atteint mon but. Il reste à voir si nous avons pourvu à la situation comme nous devions le faire, mais je veux faire remarquer que toute l'argumentation tend à épargner de l'argent à ceux qui en ont.

Quelques SÉNATEURS: Du tout.

L'hon. M. MURDOCK: Oui, d'abord et ensuite et toujours.

Quelques SÉNATEURS: Non, non.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Pardon. J'ai droit de dire un mot de temps à autre. Ce que je veux dire, c'est qu'aucun de ceux qui jouissent de toutes les commodités n'en est privé; ceux qu'on prive sont ceux qui ont peu de choses. Peut-être que dans une certaine mesure on ne peut pas l'empêcher, mais lorsque nous discutons de la Commission des chemins de fer, nous devons nous rappeler que ses membres ont été nommés pour s'occuper de tous les intéressés.

L'hon. M. CALDER: Ne l'ont-ils pas fait?

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Vous ne semblez pas vouloir que j'exprime mon opinion, mais je l'exprimerai. Je l'exprimerai.

Quelques SÉNATEURS: Oh! oh!

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): On a dit à la portée de mon oreille: "Supposez-vous que nous pouvons faire changer la loi pour que les commissaires des chemins de fer puissent être plus larges dans l'autorisation de ces changements?"

L'hon. M. MURDOCK: Puissent être plus rudes.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je me suis profondément intéressé à la Commission des chemins de fer, à sa nomination et aux raisons de sa création. La Commission des chemins de fer est une des commissions les plus utiles que nous ayons eues, et elle fut nommée pour que le peuple soit traité avec

justice dans ces questions de transport. Une de ses fins était d'empêcher qu'une ou deux compagnies de chemins de fer enlève des voies et laisse les gens sans moyens de transport, à moins que la commission ne l'autorise. Si l'on doit changer cela, et si l'on doit réduire les pouvoirs de la Commission des chemins de fer pour plaire à quelqu'un ou pour convenir à un projet, je dis qu'on fera beaucoup de tort au pays.

L'hon. M. CALDER: Qui a proposé de réduire les pouvoirs de la Commission des chemins de fer?

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je dis qu'à la portée de mon oreille on a proposé, doucement, sans doute, que la seule manière de faire cela,—et on est venu me le dire,—était de changer la loi pour qu'il soit plus facile à la Commission des chemins de fer de permettre que cela se fasse.

L'hon. M. CALDER: Je n'ai pas entendu cela dans les témoignages.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Ce n'est pas là que l'on entend ces discussions. On ne les entend pas dans les témoignages. Or, pour m'exprimer clairement, je vous prie tous de ne pas oublier que la question a deux côtés et qu'un dollar dans la poche de celui qui a peu d'avantages vaut tout autant qu'un dollar dans la poche de celui qui a de l'argent.

L'hon. M. GORDON: Monsieur le président, je vous ferai remarquer que si dans votre commerce vous aviez adopté au sujet de la main-d'œuvre le principe que vous signalez au sujet du National-Canadien, qui appartient à la population du Canada, vous ne seriez plus dans le commerce. Vous encourageriez l'incompétence, et si votre argument était porté à sa conclusion logique, le National-Canadien, au lieu d'avoir le nombre d'employés qu'il a, devrait en avoir cinq ou six mille de plus.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je pourrais répondre à cela.

L'hon. M. GORDON: L'argument que vous formulez à ce sujet est le plus dénué de sens des affaires que je vous aie jamais entendu exprimer.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je n'ai peut-être pas été dans les affaires aussi longtemps que vous, mais je suis encore dans le commerce.

Quelques SÉNATEURS: Oh! Oh!

L'hon. M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je n'ai jamais congédié un homme compétent; je n'ai jamais mal payé un homme compétent; je ne lui ai jamais fait payer son temps de maladie, et je suis encore dans les affaires. Mais il s'agit là de mon propre commerce. On ne peut conduire les affaires publiques de cette manière, je l'admets.

L'hon. M. Horsey:

D. Puis-je poser une question? Les abandons de lignes que la Commission des chemins de fer a déjà agréés ont-ils causé de la misère chez les travailleurs? Y a-t-il eu bien des protestations au sujet de la misère du public ou du manque de facilités de transport? Comment cela s'est-il arrangé?—R. Le public était représenté devant la Commission des chemins de fer et présentait sa cause.

D. Je veux dire depuis les abandons?—R. Je ne connais pas de ces cas sur le Pacifique-Canadien.

D. A propos de la main-d'œuvre ou des facilités du public?—R. Non.

D. Ces hommes étaient-ils placés ailleurs lorsqu'on abandonnait des lignes? —R. Je ne puis répondre à cela.

D. En résultait-il du chômage?—R. Je ne crois pas, sénateur Horsey. Je ne connais aucun cas où cela ait eu lieu.

L'hon. M. Haig:

D. Sous le régime de la coordination, ne pourrait-il y avoir aucune mesure pour pourvoir aux hommes que la coordination déplacerait?—R. Sous le régime de la coopération, chaque chemin de fer doit observer ses conventions, mais sous le régime de l'unification, la situation est tout à fait différente.

L'hon. M. Calder:

D. Suivant les dispositions de la loi du Parlement?—R. Oui.

L'hon. M. ROBINSON: Cela dépend de la loi.

L'hon. M. HAIG: Sir Edward Beatty disait hier qu'il ferait en sorte que la loi dispose qu'il serait pourvu à tout le personnel. J'ai dit: "Maintenant, sir Edward, qu'est-ce que cela veut dire?" Il a répondu que dans cinq ans ou dans pas plus de sept ans, les chemins de fer auraient à pourvoir au changement graduel qui a lieu et qui est d'environ 5 p. 100 de tout le personnel. Si vous lisez l'histoire de la situation qui existait en Grande-Bretagne lorsque la loi fut adoptée, vous verrez que ce fut là la première condition posée par le gouvernement. Il est facile au président de faire un discours sur les grandes difficultés des travailleurs. N'importe qui peut le faire. Le politicien le plus aveugle, le plus sourd, le plus sot peut en faire autant. Mais l'argent n'a pas de vote et ces gens ont le droit de suffrage.

Nous ferions aussi bien de cesser cette enquête, à moins que nous ne partions du principe d'après lequel le personnel doit être pleinement protégé dans l'application de ce plan. Comme je l'ai dit, j'ai demandé à sir Edward combien de temps il faudrait pour appliquer cela avec succès, et il a dit: de cinq à sept ans. Vient ensuite la question de savoir ce que nous ferons des $52,000,000 qu'il nous faut payer annuellement pour combler les déficits du National-Canadien. Est-ce que ces $52,000,000 n'aideraient pas ceux qui sont sans emploi? Les employés du National et du Pacifique ne sont pas les seuls à avoir droit de travailler. D'autres hommes ont aussi le même droit. Et si on ne l'admet pas, je suis de ceux qui se retireront du Comité. Il faudrait qu'il soit entendu, tout d'abord, que la loi doit protéger le personnel des chemins de fer unifiés.

Une fois la chose entendue, que pouvons-nous faire de l'unification? Je ne suis pas particulièrement en faveur de l'unification, mais personne ne peut s'empêcher d'être alarmé des déficits du National-Canadien. Cette année, les crédits comportaient une somme de $44,000,000 pour combler la perte subie par le National-Canadien. Les contribuables du pays doivent ouvrir les yeux à la situation, sous peine de se trouver dans les mêmes difficultés qu'aux Etats-Unis, où l'industrie est incapable d'avancer parce que les impôts lui mettent la corde au cou. Je ne m'intéresse pas moins que qui que ce soit ici au sort des ouvriers, et je veux voir à ce que le personnel des chemins de fer soit pleinement protégé. Et si mon vote au Sénat compte pour quelque chose,—et il compte pour un,—je voterai pour une législation qui protège entièrement l'ouvrier. Mais après avoir pourvu à cela, je veux savoir si par l'unification ou tout autre plan nous pouvons économiser une partie de ces $44,000,000 payés aux dépens du contribuable du pays. Voilà la seule question qui inspire cette enquête. En vérité, les gens de Hornepayne sont intéressés, mais la Commission des chemins de fer examinera la question lorsqu'elle aura à se prononcer. La situation des cheminots de Hornepayne devra être confrontée avec la situation des autres gens qui ne sont pas employés de chemin de fer, et avec la situation du peuple qui ne travaille pas aux chemins de fer mais qui porte un lourd fardeau.

L'hon. M. DANDURAND: Je ferai remarquer à mon honorable ami qu'il n'est pas témoin.

L'hon. M. HAIG: Non. Mais mon honorable ami n'a pas interrompu le président lorsqu'il faisait un discours politique,—car c'est vraiment le nom que je lui donne.

L'hon. M. ROBINSON: Allons-nous tous faire des discours?

L'hon. M. HAIG: Si vous voulez.

L'hon. M. DANDURAND: Je propose que les honorables sénateurs ne se lèvent pas pour parler; je crois qu'ils parlent moins longtemps lorsqu'ils sont assis.

Je veux simplement dire que je ne comprends pas comment les ouvriers seraient mieux protégés par l'unification que par la coopération. Je crois qu'on pourrait les traiter de la même manière sous les deux régimes.

L'hon. M. HAIG: Non.

L'hon. M. CALDER: Non.

L'hon. M. GORDON: Si les chemins de fer peuvent épargner $50,000,000 ou $60,000,000, n'ont-ils pas le moyen de traiter leurs employés convenablement?

L'hon. M. DANDURAND: Nous sommes ici pour rechercher les faits et pour faire le moins de discours possible, car nous en ferons lorsque nous aurons fini de recueillir les renseignements. Je ne puis admettre que sous le régime de la coopération les employés ne puissent pas être traités aussi bien que sous le régime de l'unification.

L'hon. M. CALDER: Sous le régime de la coopération, lorsqu'il y a des abandons de lignes et que l'on congédie des employés, chaque compagnie de chemin de fer doit résoudre la situation. Mais s'il y a unification, ce sera par entente et ensuite par une loi qui indiquera comment prendre soin de la main-d'œuvre.

L'hon. M. DANDURAND: Vous parlez de législation future. Mais je parle de la situation actuelle. Il n'y a pas de raison pour que les employés qu'on congédie sous le régime de la coopération ne soient pas aussi bien traités que ceux qu'on remercie sous le régime de l'unification.

L'hon. M. CALDER: Sauf que sous la coopération, c'est laissé entièrement au bon vouloir des compagnies de chemin de fer, sous réserve, sans doute, des conditions stipulées dans les contrats avec les associations ouvrières. Mais si le Parlement consentait à l'unification, alors le Parlement verrait à régler la situation du travail.

L'hon. M. DANDURAND: Nous pourrions faire cela aussi bien sous le régime de la coopération, au moyen d'une loi.

L'hon. M. CALDER: Mais il n'en existe pas actuellement.

L'hon. M. MURDOCK: Oui, oui, il en existe. Vous ne le savez pas, mais il y en a.

L'hon. M. DANDURAND: En tout cas, il n'y a pas de statut pourvoyant à l'unification.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Ce n'est pas aux cheminots que je pensais, c'est aux petits propriétaires.

L'hon. M. Buchanan:

D. Monsieur Macnabb, vous avez déjà demandé des abandons de lignes à la Commission des chemins de fer et la proportion que la commission vous a permis d'abandonner est très faible, que les demandes aient été faites en commun ou séparément par les chemins de fer. Or, sous le régime de l'unification il serait encore nécessaire de s'adresser à la commission pour pouvoir exécuter ce vaste programme d'abandons, à moins que le gouvernement n'établisse un autre corps. Dans l'état actuel des choses, les pouvoirs de la commission demeurant ce qu'ils sont, pensez-vous, d'après votre expérience à la commission, qu'il soit possible d'exécuter ce programme?—R. Nous le croyons, monsieur le sénateur, à la lumière de notre expérience. Aucune demande d'abandon d'une ligne faisant double emploi n'a encore été refusée et dans notre propre cas je ne connais qu'une seule ligne à faible trafic dont l'abandon ait été refusé.

D. D'après le point de vue auquel la commission se place pour juger une demande de ce genre, le point de vue de la nécessité publique, vous pensez que la demande des abandons de lignes qui figurent au programme serait accordée?—R. Oui, monsieur, nous le croyons.

D. A la lumière de votre expérience?—R. Oui.

D. Bien, j'avais une autre opinion, et je l'ai encore.

M. Biggar:

D. J'ai deux questions à poser au sujet de l'entretien, du déclassement et du réacheminement. Avez-vous examiné, pour chacun de ces abandons, sur quelle base se ferait l'entretien, dans le cas d'un déclassement?—R. Dans notre estimation, nous avons indiqué la ligne à abandonner et la route que prendrait le trafic, après l'abandon. Vous verrez cela dans la pièce. Le cas où une ligne demeurerait n'est pas prévu dans notre estimation de $75,000,000.

D. Il n'y a pas d'abandon?—R. Non, pas dans ce plan d'abandon de lignes, mais il en est question ensuite, dans l'estimation, car cela influait sur les autres parties de l'estimation.

D. Je crois alors que vous avez répondu à l'autre question que j'allais vous poser. Il s'ensuit que vous n'avez pas séparé le trafic à réacheminer de celui qui circulerait sur une ligne déclassée?—R. Pas dans l'estimation des abandons de lignes, non. Mais je dirais qu'il y a dans les économies un élément qui tient compte de ce qui est obtenu par le réacheminement du trafic, à part les abandons de lignes proprement dits. Mais ce n'est pas dans ceci.

D. Avez-vous tenu compte de l'emploi de nouveaux moyens de transport, comme les grandes routes, au lieu des lignes abandonnées?—R. Oui, nous avons considéré dans tous les cas quels moyens de transport seraient disponibles pour la population tributaire de la ligne à abandonner; comme, par exemple, l'existence, la nature et la longueur de la route disponible, les cours d'eau et sans doute les chemins de fer demeurant en service; et dans certains cas les voies aériennes.

D. Mais vous n'avez pas tenu compte de la construction de nouvelles routes? —R. Non, nous n'avons pas cru qu'il incomberait à la direction unifiée de pourvoir à ces moyens.

L'hon. M. Dandurand:

D. Vous ne fourniriez pas le service de remplacement?—R. Si, en l'absence du chemin de fer, les moyens de transport n'étaient pas suffisants, nous n'avons pas cru devoir y pourvoir. C'est-à-dire que nous n'avons pas abordé le problème en nous demandant si nous pourrions construire quelque chose qui tiendrait lieu de ce que nous proposions d'abandonner. Nous n'avons pas considéré cela du tout. Nous nous sommes simplement demandé: Si cet embranchement était abandonné, resterait-il des moyens de transport suffisants? Et lorsque nous avons dit que nous abandonnerions un embranchement, nous avons considéré qu'il y aurait là d'autres moyens de transport.

D. Mais vous n'avez pas songé à les fournir vous-mêmes?—R. Non, monsieur.

M. Biggar:

D. Voulez-vous ajouter un mot au sujet de la différence entre l'abandon d'une ligne faisant double emploi et celui d'une ligne à faible trafic. Ce point a été traité assez au long, je crois?—R. Il a été traité, monsieur.

D. Vous voudrez peut-être nous parler de la question posée par le sénateur Parent au sujet de la longueur de voie à abandonner dans la province de Québec?

L'hon. M. Dandurand:

D. Avant que cette question soit posée, puis-je demander ceci? On nous a dit que dans les 5,000 milles à abandonner, il y avait 500 milles de lignes à

faible trafic du Pacifique-Canadien qui pourraient être abandonnés et que sur ces 500 milles, le Pacifique n'avait demandé à la Commission des chemins de fer que la permission d'en abandonner 100.

M. BIGGAR: C'est parce qu'il n'y avait pas encore de consolidation ni d'unification.

L'hon. M. DANDURAND: Non. Ce ne sont pas des lignes faisant double emploi.

M. BIGGAR: C'est la question de se retirer du territoire.

L'hon. M. DANDURAND: J'aimerais avoir quelque explication là-dessus. On nous a dit qu'il y avait 500 milles de lignes à faible trafic que le Pacifique pourrait abandonner à lui seul.

M. BIGGAR: S'il voulait abandonner le territoire.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne sais pas. Mais le Pacifique-Canadien a demandé à la Commission des chemins de fer la permission d'abandonner 100 milles seulement, et il l'a obtenue pour 50 milles. Pourquoi n'a-t-il pas demandé l'abandon de 400 autres milles?

M. Biggar:

D. Je crois qu'il en a été question au sujet de la ligne entre Soulanges et Cornwall.—R. Oui.

D. On a parlé de la différence entre l'abandon d'une ligne sous le régime de l'unification et autrement?—R. Oui.

D. Vous pourriez expliquer cela de nouveau.—R. Le National-Canadien a dit que dans les 5,000 milles, il y avait 500 milles de lignes à faible trafic, sur notre chemin de fer et sur le sien. Et si nous ne commençons pas à abandonner nos lignes à faible trafic, c'est, pour une part, que nous avons une situation de concurrence à maintenir. Par exemple, il y a la ligne de Cornwall qui pourrait être abandonnée sous le régime de l'unification, mais nous ne pouvons pas l'abandonner nous-mêmes sans nuire à notre situation de concurrence.

L'hon. M. HUGESSEN: Je ne crois pas que ce soit là exactement ce que demandait le sénateur Dandurand. J'ai compris et je crois qu'il a compris que le Pacifique-Canadien avait environ 500 milles de lignes à faible trafic, non concurrentes, et que, d'après son estimation de 1932, il pourrait les abandonner sans nuire à sa situation de concurrence.

M. BIGGAR: Je ne l'ai pas compris ainsi.

L'hon. M. DANDURAND: C'est la déclaration qui fut faite devant le Comité, que le Pacifique-Canadien avait 500 milles de lignes à faible trafic qu'il pourrait abandonner de son propre gré.

L'hon. M. HUGESSEN: Des lignes non concurrentes.

M. BIGGAR: Il est vrai qu'il pourrait les abandonner de son propre gré.

Le TÉMOIN: Nous croyons en avoir 150 milles de cette sorte dans les 5,000 milles que nous pourrions songer à abandonner, si nous ne prenions pas garde à notre situation de concurrence.

L'hon. M. Calder:

D. D'où viennent les 500 milles, si vous n'en avez que 150?—R. Le National-Canadien, en étudiant les 5,000 milles, si je comprends bien, a dit qu'il y avait 500 milles de lignes à trafic léger appartenant à l'une ou l'autre compagnie.

L'hon. M. Dandurand:

D. Ces 500 milles appartenaient au Pacifique-Canadien, dont 100 milles seulement font l'objet d'une demande d'abandon à la Commission des chemins de fer, et dont 50 seulement ont été jugés susceptibles d'abandon. Comment se

fait-il que le Pacifique-Canadien ait indiqué qu'il pourrait abandonner 500 milles de ligne à son propre avantage et qu'il n'ait demandé de n'en abandonner que 100 milles?—R. Je ne puis trouver ce chiffre. Si nous avions l'indication, nous pourrions peut-être traiter de la liste.

M. Biggar:

D. Vous l'avez déposée quelque part vers la page 335. Dans la lettre que M. Fairweather a lue, il signalait qu'il y avait 2,098 milles dont l'abandon était proposé dans les deux programmes; qu'il y avait, dans le programme du National, mais non dans celui du Pacifique, 150 milles de lignes à trafic léger; et qu'il y avait dans le programme du Pacifique-Canadien et non dans celui du National-Canadien, 507 milles de lignes à faible trafic. Je crois que c'est là le 500, monsieur le sénateur.

L'hon. M. HORSEY: Page 335?

Le TÉMOIN: A la page 337, il y a une déclaration à cet effet. Nous aimerions savoir ce qui constitue ces 507 milles. Nous croyons que c'est environ 125 miles.

M. Biggar:

D. 125 quoi?—R. 125 milles, qui constituent nos lignes à faible trafic.

D. Dans cet état?—R. Oui.

L'hon. M. Calder:

D. M. Fairweather nous a donné cela comme son opinion lorsqu'il a vérifié les 5,000 milles. Il était d'avis, avec ses associés, qu'il y avait 500 milles de lignes à faible trafic sur le Pacifique-Canadien. Le Pacifique-Canadien peut avoir une opinion toute différente.

M. Biggar:

D. J'allais demander à M. Macnabb s'il peut nous donner une liste des 125 milles.—R. Oui, monsieur.

D. Pourrez-vous nous la passer après dîner?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Robinson:

D. Je désire poser une question à propos de la situation du travail. On a dit et répété qu'il fallait s'occuper des travailleurs en cas d'unification. Dans toutes ces estimations d'économies a-t-on calculé ce qu'il en coûterait pour compenser cette main-d'œuvre, car cela affecterait les économies.

L'hon. M. MURDOCK: Très bien.

Le TÉMOIN: Nous avons dit très clairement que l'unification complète prendrait de 5 à 7 ans, et nous avons signalé que la diminution normale de la main-d'œuvre est suffisante pour que l'indemnisation de ceux qui perdraient temporairement leur emploi soit un élément peu considérable, en regard de l'économie de $75,000,000.

L'hon. M. Robinson:

D. Cela ne coûterait presque rien: voilà votre réponse?—R. C'est cela, monsieur.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Sénateur, je parlais plutôt de l'homme qu'on prive de ses moyens de transport que de l'ouvrier.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): N'embarquez pas là-dedans.

L'hon. M. HAIG: Je propose que la séance soit levée.

Le comité s'ajourne jusqu'après la séance du Sénat, dans l'après-midi.

[M. T. C. Macnabb.]

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le comité reprend sa séance à 3 h. 45 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham) : Nous sommes prêts.

M. T. C. MACNABB continue son témoignage.

M. Biggar:

D. Monsieur Macnabb, vous alliez nous donner une liste des lignes non concurrentes du Pacifique-Canadien qui se trouvaient incluses dans les 5,000 milles.—R. Les lignes à faible trafic.

D. Les lignes à faible trafic, oui. D'après l'examen de la liste soumise avec l'estimation de $75,000,000, les item n° 2, n° 11 et n° 30...

D. Vous parlez de la pièce n° 50?—R. Oui. C'est à la page 453.

D. Les item 2, 11 et 30?—R. L'item 2, ligne Bay Shore, l'item 11, Elkhurst-Windsor Mills, et l'item 30, Bolton-Melville, figurent sur cette ligne. La première ligne est de 82 milles.

D. Vous parlez maintenant de l'item 30?—R. L'item 2. Cette ligne est de 82 milles. Sur les 82 milles, nous estimerions que tout le parcours est à faible trafic. Là-dessus, le Pacifique-Canadien, agissant indépendamment, en a déjà abandonné 29.

D. Avant que nous ne quittions ce point, je remarque que d'après ce document qu'on m'a passé ce matin, cette ligne ne fait pas partie des 2,098 milles qui figurent dans les deux projets.—R. Un instant. Non, elle n'est pas dans les 2,098 milles.

D. Très bien. Ensuite?—R. Le n° 2 est évidemment une ligne du Pacifique-Canadien.

L'item 11, ligne d'Elkhurst à Windsor-Mills. Il y a d'après la liste 59 milles, dont 15 ne sont pas concurrents et doivent être considérés comme une ligne à faible trafic.

D. Les 44 autres sont...—R....en concurrence avec la ligne de Windsor-Mills du National.

D. Je remarque que cela n'est pas non plus dans les 2,098.—R. Cela ne figure pas dans les 2,098 milles. C'est évidemment dans les 5,000.

D. Oui?—R. C'est évidemment dans les 5,000.

D. Oui?—R. Là-dessus, 15 milles de ligne non concurrente ont déjà été abandonnés.

D. Oui?—R. Entre Bolton et Melville. C'est inscrit comme 19 milles, de ligne à faible trafic qui a été abandonnée.

D. Et ce n'est pas dans les 2,098?—R. Non.

D. Très bien.—R. Ainsi, les lignes à faible trafic du Pacifique-Canadien dans les 5,051 qui figurent sur la liste, comprennent 160 milles, dont 116 sont avérés. Sur ces 116 milles dont le faible trafic est admis, 63 sont déjà abandonnés.

D. Très bien. Maintenant, pour revenir aux 2,098 milles, deux lignes, les n° 60 et 61 de la Pièce 50, figuraient aussi dans le National-Canadien, et une troisième le n° 49, était aussi indiquée,—en tout, 100 milles. Vous feriez peut-être mieux de nous dire si on n'en a rien fait et pourquoi.—R. Quels sont les numéros?

D. N° 49, d'Elm-Creek à Plum-Coulée, 40 milles; n° 60, de Binscarth à Inglis, 24 milles, et n° 61, de McAuley à Virden, 36 milles.—R. Pour la ligne d'Elm-Creek à Plum-Coulée, si vous remarquez la manière dont on manutentionne le trafic de la ligne abandonnée, vous verrez qu'on dit: "Il sera transporté sur deux lignes du National et deux lignes du Pacifique qui passent dans

les environs." De sorte que notre situation de concurrence ne nous obligerait pas à partager avec les deux lignes existantes du National sous le régime de la coopération et des abandons.

D. Je vous suis. Et la signe suivante, n° 60?—R. N° 60, de Binscarth à Inglis. On proposait que le trafic suivît la ligne du National allant dans la même direction, projet qui ne pouvait être exécuté que sous le régime de l'unification.

D. Oui?—R. N° 61, de Birden à McAuley. Il y aura là aussi partage du trafic avec la ligne adjacente du National, de même qu'avec la ligne du Pacifique.

D. Cette ligne pourrait être abandonnée sous le régime de l'unification mais pas sous celui de la coopération?—R. Exactement.

L'hon. M. Black:

D. Dites-vous que cette ligne ne pourrait pas être abandonnée sous le régime de la coopération?—R. Oui, monsieur.

D. On pourrait l'abandonner sous le régime de l'unification, mais pas sous celui de la coopération?—R. C'est cela.

L'hon. M. DANDURAND: Il ne donne pas la raison pour laquelle on ne pourrait pas l'abandonner sous le régime de la coopération.

M. Biggar:

D. Vous pourriez l'indiquer de nouveau.—R. La proposition était que le trafic de la ligne abandonnée fût partagé avec les lignes maintenues du National, et bien qu'il soit difficile de dire avec précision s'il était impossible de faire cela, sous le régime de la coopération, on ne pourrait pas abandonner volontiers une ligne à faible trafic sauf s'il y avait une autre raison, qui n'a pas encore été trouvée.

L'hon. M. Dandurand:

D. Cette ligne était-elle concurrente?—R. Oh! oui. Ces lignes sont concurrentes, monsieur.

D. Mais on a mentionné 500 milles comme étant des lignes non concurrentes.

M. BIGGAR: Parfois on les mentionne comme n'étant pas concurrentes, et parfois comme lignes à faible trafic.

D. Vous avez dit, Pièce 50, que vous ne pouviez trouver que 125 milles de ce que vous appeliez des lignes ou embranchements à faible trafic,—je ne me rappelle pas quel déterminatif vous avez employé.—R. A faible trafic. Et l'examen a montré que les 125 milles se réduisaient en réalité à 116.

D. Pouvez-vous me dire ce qui constituait les 125 milles mentionnés à la Pièce 50?—R. C'est 116. J'ai dit 125, mais le chiffre est de 116.

D. Oh! pour les trois que vous nous avez données d'abord?—R. Oui, celles-là.

D. J'ai devant moi une liste de ce que le National considérait comme des lignes à faible trafic, et qui fut inclus dans la lettre qui figure à la page 336 et suivantes du compte rendu. La première de ces lignes est celle de Chipman à Norton, n° 3. La considéreriez-vous ainsi? Elle est de 45 milles.—R. Je n'ai pas saisi votre question, monsieur.

D. Je vous signale que dans cette lettre qui commence à la page 336 du compte rendu, il est dit, au bas de la page 337 qu'il y avait dans le programme du Pacifique, mais pas dans celui du National, 507 milles d'embranchements à faible trafic. Vous m'avez dit ce matin que vous n'en pouviez pas trouver plus de 116, en y regardant de près.—R. Oui.

D. A propos des lignes que le National a incluses dans cette catégorie, la première est le n° 3 dans la liste 453, ligne de Chipman à Norton, 45 milles.—R. Sans doute, c'est une ligne en concurrence avec le National.

D. Mais est-ce un embranchement à faible trafic?—R. Pas dans le sens d'une ligne que nous serions prêts à abandonner, en ne considérant que notre situation.

D. Quelle différence y aurait-il à cet égard entre les nos 2, 11 et 31 dont vous venez de parler?—R. C'étaient des lignes non concurrentes à faible trafic, de sorte que nous étions libres de les abandonner sans nous occuper des autres chemins de fer.

D. De sorte qu'elles sont à cet égard dans la même situation que les nos 49, 60 et 61.—R. Oui, exactement. La base de classement est déplacée. Il peut y avoir une ligne concurrente à faible trafic, mais, à mon sens, l'expression "faible trafic" s'appliquait aux lignes que le Pacifique, indépendamment de sa situation de concurrence, pouvait abandonner de son propre gré. Il y a des lignes qui ont très peu de trafic et que nous devons maintenir pour ne pas nuire à notre situation de concurrence.

D. Et celle-ci, no 3, de Chipman à Norton, est dans cette catégorie?—R. Oui.

D. Et le n° 10, ligne du Cap de la Madeleine aux Grandes-Piles?—R. Oui, monsieur.

D. Même situation?—R. Oui.

D. C'est 27 milles.

L'hon. M. Dandurand:

D. Elle comporte un élément de concurrence?—R. La proposition que nous avons faite au sujet du no 10, ligne du Cap de la Madeleine aux Grandes-Piles, était que le trafic de cet embranchement serait détourné vers la ligne du National à Garneau et vers la ligne du Pacifique qui va dans le même sens; de sorte qu'il y aurait là un élément de concurrence.

D. Qu'avez-vous fait pour vous débarrasser de ces 27 milles que vous avez indiqués comme formant partie de vos 5,000 milles qui peuvent être abandonnés? —R. Nous proposons, advenant l'abandon de ces 27 milles, que le trafic aille aux lignes du National et du Pacifique, qui sont parallèles.

M. Biggar:

D. Autrement dit, c'est une de ces lignes que vous jugiez à propos de garder pour maintenir votre situation de concurrence, sauf sous le régime de l'unification? —R. Précisément. Et nous avons indiqué dans notre état que nous nous proposions, sous le régime de l'unification, d'utiliser les lignes du National et du Pacifique pour pourvoir au trafic qui circule actuellement sur cet embranchement.

D. La suivante sur la liste, le no 12, de Farnham à Stanbridge, faisait partie des 2,098, et a été abandonnée, je crois.—R. Non. Là, la proposition était de donner ce trafic aux deux lignes parallèles du National. Cela ne pourrait se faire sous le régime de la coopération sans une certaine distribution des charges et des avantages, ce qu'on n'a pas encore trouvé moyen de faire. Sous le régime de l'unification il serait tout à fait logique que les deux lignes du National pourvoient à ce trafic.

D. J'ai mêlé cela, je crois, avec la ligne Farnham-Saint-Jean, qui est le no 14.—R C'était une ligne à abandonner par le National sous le régime de la coopération, vu que nous avions découvert un moyen de distribuer entre nous les charges et les avantages.

D. Et la ligne Farnham-Stanbridge est dans la même situation que les autres dont vous avez parlé?—R. Oui.

D. La suivante est le n° 13, de Farnham à Saint-Guillaume.—R. Sous le régime de l'unification, cette ligne-là aussi devait céder son trafic aux lignes parallèles et transversales du National.

D. A ce propos, monsieur Macnabb, voulez-vous revenir à la Pièce 37 pour un instant, page 194 du compte rendu, et me dire quelle différence il y a, s'il y en a, entre les lignes de la catégorie dont nous parlons,—par exemple, les

nos 12 et 13,—et les lignes qui figurent à la partie 3 de la Pièce 37, page 195, où un abandon signifierait une retraite du territoire en faveur du National, en partie ou en totalité?—R. La différence serait celle-ci: Par exemple, dans le territoire Wolseley-Reston, où il y a deux lignes, le Pacifique et le National; on propose un abandon sous le régime de la coopération, pourvu qu'il y ait un moyen de distribuer équitablement les charges et les avantages.

D. Je ne demandais pas précisément cela. Dans la partie 3 de la Pièce 37, voici des cas où l'un ou l'autre se retire du territoire en faveur de l'autre. C'est la situation, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Y a-t-il quelque différence dans le mode de règlement des problèmes relatifs aux lignes portant les nos 12 et 14, et celui des lignes qui figurent à la partie 3 de la Pièce 37?—R. Aucune, dans notre projet d'unification. Si l'on pouvait découvrir un moyen d'abandonner n'importe laquelle de ces lignes sous le régime de la coopération, ce moyen serait bienvenu.

D. Vous venez d'employer le mot "unification". Etait-ce intentionnellement?—R. Oui.

D. Indépendamment de l'unification, les lignes comme le n° 12 et le n° 13 ne pourraient-elles pas être traitées exactement de la même manière que celles de la partie 3 de la Pièce 37?—R. Précisément, si l'on pouvait découvrir un mode d'équilibre.

D. Il doit y avoir un mode d'équilibre?—R. Oui.

D. A présent, le n° 13, de Farnham à Saint-Guillaume, 47 milles. Est-ce la situation?—R. Oui.

D. Et le n° 15, de la bifurcation de Saint-Lin à Saint-Lin?—R. Là nous proposions que le trafic soit partagé entre les lignes maintenues du National et du Pacifique.

D. C'est la même situation que les autres?—R. La même catégorie, oui.

L'hon. M. CALDER: La loi exige-t-elle que soient équilibrés les charges et les avantages?

Je crois me rappeler que la loi dit: "répartition équitable des charges et des avantages". Je puis y regarder tout de suite.

L'hon. M. DANDURAND: Sans doute, on ne doit pas être à soi-même son pire ennemi.

L'hon. M. CALDER: Si, pour une ligne, les charges et les avantages sont en faveur d'une compagnie, on doit chercher à donner ailleurs l'avantage à l'autre compagnie.

L'hon. M. DANDURAND: C'est une question de compensation.

L'hon. M. CALDER: Mais en définitive on doit trouver un équilibre.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Ils ne coopéreront pas à moins de trouver cela.

M. BIGGAR: C'est l'article 16 de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, de 1933. Il dit que les deux chemins de fer:

> aux fins de réaliser des économies et d'assurer un service plus rémunérateur, doivent tâcher sans délai de s'entendre et de constamment s'efforcer de s'entendre, et la loi les autorise respectivement, tant pour leur propre compte et de leur propre part que pour le compte et de la part des autres compagnies ou éléments susdits, à s'entendre pour adopter les mesures, plans et arrangements de coopération justes et raisonnables et les plus propres (eu égard à la répartition équitable des charges et des avantages entre elles) à atteindre ces fins.

L'hon. M. DANDURAND: C'est une directive.

L'hon. M. CALDER: En vertu de cette loi, la coopération se trouve restreinte.

M. BIGGAR: Je présume que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien pourraient dire que toute autre chose serait une sorte d'expropriation graduelle.

L'hon. M. DANDURAND: Ainsi, il y a toujours eu tentative d'établir l'équilibre.

L'hon. M. CALDER: Oui.

M. Biggar:

D. Monsieur Macnabb, nous pouvons peut-être passer le reste rapidement. Je vais vous donner les numéros dans la Pièce 50 et vous pouvez me dire s'il y en a qui se trouvent dans une autre situation que ceux que nous avons déjà examinés. N° 16.—R. Recommandé pour abandon. C'est approuvé pour abandon sous le régime de la coopération.

D. Très bien. N° 30.—R. C'est réglé.

L'hon. M. Murdock:

D. Quand a-t-on réglé ce cas, monsieur Macnabb?—R. En 1932.

D. Avant l'adoption de la loi?—R. Oui. Après la présentation du crédit et avant l'adoption de la loi, je crois.

L'hon. M. Dandurand:

D. Mais c'est dans les 5,000 milles?

M. Biggar:

D. C'était réglé lorsque les 5,000 milles furent inscrits.

D. Ce doit être dans la Pièce 31, mais je ne l'ai pas vérifié. Le numéro suivant est 33, ligne Jarvis-Port Dover.—R. C'est une ligne électrique. C'est la dernière, voyez-vous. Le trafic irait au National en vertu de quelque arrangement.

D. Je comprends. N° 35, Saugeen-Walkerton.—R. C'est la même situation.

D. N° 36, Wingham Junction-Wingham.—R. Sur l'embranchement de Kincardine du National.

D. N° 37, Embro-St. Marys.—R. Même situation.

D. N° 46, Arborg-Teulon.—R. Ligne parallèle du National, même chose.

D. Et 58, Boissevain-Lauder.—R. Ce serait partagé avec la ligne du National.

D. Dans les mêmes conditions?—R. Avec la même clause.

D. Soixante-quatre, Southall-Neptune.—R. La même chose.

D. Soixante-sept, Vernon-Okanagan Landing.—R. Cette ligne comporterait aussi un accord avec le National-Canadien; elle se raccorde au service des lacs que donnent les deux compagnies. Nous ne pourrions abandonner cet embranchement de Vernon à Okanagan Landing sans quelque sorte d'entente avec le National-Canadien au sujet du trafic sur le lac Okanagan.

D. Entendu. Je crois que ceci termine les 507 milles, à l'exception des nos 2 et 11 dont nous avons déjà parlé; la ligne de Bay-Shore à Shore Line Junction et celle de Elkhurst à Windsor-Mills dont nous avons parlé au début.—R. Le n° 30 a été étudié aussi, monsieur.

D. Nous avons étudié tous les numéros nommés, excepté ces deux-là.—R. Oui.

D. Vous deviez nous parler de ce qu'on a appelé le déclassement des lignes. Quelle serait la différence en argent entre une ligne de première classe et une ligne déclassée?—R. Prenez le chiffre de 75 millions; il renferme 7 millions pour abandon de 5,000 milles de chemin de fer. Pour ces 5,000 milles, les frais d'entretien s'élèveraient donc en moyenne à $1,400 par mille. Ce chiffre représente donc la moyenne pour ces 5,000 milles.

D. La moyenne, dites-vous?—R. Oui.

D. A l'heure actuelle?—R. Oui. Supposons maintenant qu'on ne puisse abandonner complètement que 2,000 milles; les économies, à cette moyenne, seraient donc de $2,800,000. Le coût moyen pour un embranchement est de $900 par mille. Si l'on gardait les autres 3,000 milles comme lignes déclassées ou de seconde classe, les économies seraient, naturellement, de $1,400 moins $900, soit $500 pour chacun des 3,000 milles qui resteraient à être déclassés, soit un total de un million et demi. Donc, un programme qui comporterait l'abandon complet de 2,000 milles et la diminution des frais d'entretien sur 3,000 milles de $1,400 à $900 représenterait des économies totales de $4,300,000 au lieu de 7 millions dont on s'était servi pour arriver au chiffre de 75 millions. Il y aurait donc une réduction de $2,700,000 dans les économies et le chiffre de 75 millions ne serait plus que de $72,673,000.

D. Voudriez-vous dire au Comité où vous avez pris ce chiffre de $1.400? Je remarque que sir Edward Beatty, dans le témoignage qu'il a rendu hier, a parlé de $1,672 et $2,028 par mille pour le Pacifique-Canadien et le National-Canadien respectivement.—R. C'est la moyenne pour les lignes que nous avons sur la liste et dont nous proposons l'abandon. Si nous voulons garder les lignes dont nous proposions l'abandon, il faut bien se servir des mêmes chiffres. C'est pourquoi, pour les 5,000 milles dont nous proposons l'abandon, nous ne nous servons pas des chiffres moyens pour tout le réseau.

L'hon. M. McRae:

D. Vos chiffres moyens comprennent évidemment les lignes de première classe. La différence pourrait venir de là.—R. Bien entendu, monsieur le général. Naturellement, nos chiffres sont assez bas.

D. Vous parlez maintenant des voies à rails légers.—R. Oui.

L'hon. M. Calder:

D. Comment arrivez-vous à une moyenne, en vous basant sur un certain nombre d'années?—R. Oui.

M. Biggar:

D. En vous servant des chiffres réels?—R. Oui, monsieur.

D. Ce $1,400, était-ce pour 1930 ou 1937?—R. Ce serait plutôt pour un certain nombre d'années se terminant en 1932.

D. Vous avez pris les chiffres réels des années précédentes?—R. Oui.

D. Les frais d'entretien varient beaucoup, n'est-ce pas, d'une année à l'autre? —R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Calder:

D. Et ils varient aussi avec les lignes?—R. Oui, monsieur.

D. Pour les lignes des montagnes, par exemple?—R. Oui, monsieur.

M. Biggar:

D. Mais, en laissant de côté toute ligne en particulier, la moyenne pour tout le réseau varie d'une année à l'autre?—R. Oui, monsieur.

D. On me dit que le chiffre de $1,672 pour le Pacifique-Canadien en 1930 n'était plus que de $1,207 en 1937. Vous êtes au courant de ce dernier chiffre?—R. Non, je ne le connais pas.

D. Nous pourrions nous le procurer, je suppose. Il n'y a donc pas de difficulté à ce sujet.—R. Pas du tout.

L'hon. M. Hugessen:

D. Voudriez-vous dire, monsieur MacNabb, qu'en général la différence entre les frais d'entretien d'une ligne de première classe et ceux d'une ligne déclassée

serait, en moyenne, de $500 par mille par année?—R. Non. Tout ce que nous pouvons dire c'est que c'est là la différence pour les 5,000 milles dont nous parlons.

D. Oui. Environ $500 par mille par an?—R. Oui. La différence entre le coût moyen d'entretien de ces 5,000 milles et le coût moyen d'une ligne secondaire serait de $500 par mille.

M. Biggar:

D. Je suppose que cette différence sera plus ou moins forte selon que les frais moyens d'entretien de tout le réseau seront plus ou moins élevés?—R. Si nous changeons la base des calculs, il faut prendre d'autres chiffres. Nous parlions de 1932 sur la base de 1930, et ce sont là les moyennes que nous avons obtenues.

D. Je comprends.

L'hon. M. Robinson:

D. En parlant des frais d'entretien pour 1930, vous parlez de moyenne, n'est-ce pas, et non des sommes actuellement déboursées en 1930.—R. Parfaitement. Nous avons tenu compte des frais d'entretien extraordinaires pour ne pas prendre une année trop faible.

D. Vous avez tout calculé au coût de 1930?—R. Oui.

D. Ce n'est pas tout à fait exact.—R. Pour arriver au coût moyen d'entretien on a tenu compte de certains frais qui ne se répètent pas tous les ans. Pour illustrer ce que je veux dire, vous savez que les rails s'usent et que l'année venue de les remplacer les frais d'entretien sont démesurément élevés du fait que les rails coûtent $52 la tonne. L'année suivante, évidemment, les frais d'entretien seront bas. Pour arriver au chiffre moyen nous avons réparti les frais de cette nature de manière à les faire entrer dans notre chiffre moyen.

M. Biggar:

D. Parfaitement. Ces $1,400 représentent donc la moyenne pour les 5,000 milles que vous aviez en vue?—R. Oui, monsieur.

D. Vous avez donc calculé sur cette base?—R. Oui.

D. Maintenant, je crois savoir que vous avez une réponse à la lettre adressée à la Commission Duff au nom du National-Canadien à laquelle M. Fairweather a fait allusion et qui se trouve aux pages 336 et suivantes du compte rendu.—R. Si le Comité veut bien le permettre, je suis désireux d'en faire la lecture.

L'hon. M. Horsey:

D. J'aimerais poser une question avant de passer à un autre sujet. Vous pensez que l'unification permettrait d'abandonner 5,051 milles de chemin de fer. Je remarque que pour arriver à ce chiffre on prend au Pacifique-Canadien 1,705 milles de voies ferrées et au National-Canadien 3,258 milles. En d'autres termes, le National-Canadien devrait commencer par abandonner deux fois autant de voies ferrées que le Pacifique-Canadien. Il y a une forte marge entre les deux calculs. Je ne pense pas que vous puissiez vous accorder pour réaliser ces économies,—de fait, le National-Canadien n'admet pas la nécessité de ces économies quand, pour les réaliser, il lui faut abandonner deux fois autant de voies ferrées que vous n'en abandonneriez vous-même.—R. Ceci, monsieur le sénateur, vient du fait que le Pacifique-Canadien ne comprend qu'une seule ligne transcontinentale, tandis que le réseau du National-Canadien en comprend deux avec tout ce qui s'ensuit. Maintenant, si vous le voulez, je vais lire la lettre du secrétaire de la Commission Duff à sir Edward Beatty, en date du 15 avril 1932:

> CHER MONSIEUR BEATTY,—Suivant les instructions du président, je vous fais parvenir sous enveloppe séparée une copie d'un travail qui a été fait par le service technique des chemins de fer nationaux relativement à

l'abandon de certains tronçons de leur réseau. Ce travail a été fait à la demande du président et il aimerait connaître les commentaires que vous jugeriez à propos de faire.

Je vous saurais gré de bien vouloir nous retourner ce travail quand il vous plaira.

Bien à vous,

(Signé) ARTHUR MOXON,
Secrétaire.

Le 8 juin 1932 fut envoyée la réponse suivante:

M. ARTHUR MOXON, K.C.,
Secrétaire,
Commission royale d'enquête sur les chemins de fer et les transports,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR MOXON,—Le travail fait par le bureau technique du National-Canadien relativement à l'abandon de certains tronçons de son réseau, qui accompagnait votre lettre du 15 avril, a été remis à nos hauts fonctionnaires et leurs commentaires se trouvent dans le mémoire ci-joint. Vous trouverez aussi ci-inclus copie de ce travail.

Bien à vous,

(Signé) E. W. BEATTY,
Président.

C'est une copie du mémoire qui accompagnait cette lettre.

M. Biggar:

D. Vous pourriez nous dire par qui le mémoire a été adressé à M. Beatty.—R. Il ne portait aucune signature. La lettre dit: "a été remis à nos hauts fonctionnaires et leurs commentaires se trouvent dans le mémoire ci-joint".

D. Alors il faudrait savoir quels étaient ces hauts fonctionnaires.—R. Le mémoire n'est pas signé.

L'hon. M. Robinson:

D. Qui a signé la lettre?—R. Elle est ainsi signée: "Bien à vous, E. W. Beatty, président".

L'hon. M. Haig:

D. Lisez le mémoire.—R. (Lecture):

Des 3,162 milles de chemin de fer dont parle le service technique du National-Canadien, le Pacifique-Canadien a déjà, dans sa pièce qui accompagnait l'état sur l'unification, proposé l'abandon de 1,423 milles. Quant aux autres 1,739 milles, nous sommes d'accord pour les garder et il n'y a donc pas lieu d'en tenir compte dans l'étude qui va suivre.

Le service est parti de l'idée que les deux réseaux continueraient à exister comme entités distinctes. Il a considéré chaque tronçon dans ses relations avec le reste du réseau du National-Canadien comme tout complet et dans ses relations avec la vie économique du pays. Il n'a pas insister outre mesure sur la nécessité de conserver les positions stratégiques, mais il est clair qu'il en a tenu compte. On apporte, par exemple, des arguments pour justifier le maintien des deux lignes du National-Canadien reliant les provinces des Prairies à l'Est du Canada; or, s'il y a dans toute l'Amérique du Nord un endroit où le service de chemin de fer dépasse les besoins locaux et les besoins de transport direct, c'est bien là. Le seul argument en faveur du maintien de ces deux lignes serait la néces-

sité de maintenir le National-Canadien sur un pied qui lui permettrait de faire concurrence au Pacifique-Canadien. Dans le mémoire lu devant la Commission le 19 février, la difficulté d'empêcher un conflit d'intérêt quand il s'agit de l'usage en commun de certaines lignes et de l'abandon de certaines autres n'est ni ignorée ni amoindrie. L'exemple cité sert bien à démontrer que seule une direction unifiée pourra permettre l'élaboration et la réalisation d'un programme rationnel.

Il est entendu qu'on ne peut, sans nuire à quelqu'un, abandonner une ligne qui existe depuis quelques années, même si elle passe dans une région à peu près inhabitée. Une des choses qui rendent difficile l'administration de notre pays vient de cette manie qu'ont les gens et les industries d'aller s'établir loin de tout marché et de compter ensuite sur les chemins de fer pour contrebalancer les difficultés géographiques par des services et des tarifs spéciaux. Chaque nouvelle ligne de chemin de fer qui a été construite n'a été qu'un appel à l'aventure et n'a servi généralement qu'à faire multiplier sans raison les établissements industriels, et cultiver des terres de qualité inférieure.

L'hon. M. Parent:

D. Vous ne voulez pas parler du chemin de fer du lac Saint-Jean?—R. (Lecture):

On ne saurait nier que nos chemins de fer sont en partie mal situés, qu'ils ont devancé les besoins et que notre réseau est beaucoup trop considérable et trop dispendieux pour une population de moins de onze millions d'habitants. Si nous voulons arriver à réduire notre service de chemins de fer à ce dont nous avons à peu près besoin, il nous faut abandonner certaines lignes et il ne reste plus qu'à choisir celles dont l'abandon causerait le moins de dommages au commerce et aux individus.

D. Le principe est juste mais difficile d'application?—R. (Lecture):

Ceux à qui il reviendra de faire ce partage pourront s'attendre à ce qu'on doute de leur jugement et des motifs qui les auront poussés à agir.

Comme le disait la première phrase de ces commentaires, le mémoire préparé par le service technique du National-Canadien parlait des 1,423 milles dont on avait suggéré l'abandon. Je doute que le plaidoyer en faveur de leur maintien soit assez convaincant. Voici quelles étaient les lignes en question:

Diamond Junction à Pacific Junction, 444 milles...

L'hon. M. PARENT: Merci.

Le TÉMOIN: (Lecture):

Les hauts fonctionnaires du Pacifique-Canadien proposent d'abandonner 371 milles et de laisser les tronçons entre Edmundston et Cyr et entre Chipman et Pacific Junction. On concède que les deux lignes que l'on gardera (l'Intercolonial et la ligne courte du Pacifique-Canadien) pourront suffire au transport direct actuel et aux augmentations probables pour plusieurs années à venir. On admet de plus que si les rails étaient enlevés, le nombre de ceux qui se trouveraient à plus de 10 milles des chemins de fer qui resteraient serait de 30,000. Un grand nombre de ceux-ci seraient desservis par les sections dont le Pacifique-Canadien dans ses propositions suggère le maintien. Mais même en acceptant ce chiffre de 30,000, il semblerait à peine nécessaire de maintenir 371 milles de chemin de fer pour eux. Les principales industries dont on fait mention continueraient à jouir d'un service immédiat, ou se trouveraient à une faible distance des chemins de fer. A propos de cette ligne et de plusieurs autres, on insiste sur le service qu'exige l'industrie du bois et sur les capitaux investis dans les scieries. Or, excepté celles qui sont situées sur des artères

principales, comme la rivière Ottawa, dont les tributaires permettent le flottage des billes à partir des régions boisées, ou dans les ports de mer comme Vancouver, par exemple, où les billes arrivent de tous côtés en trains de bois flottants, les scieries sont de construction temporaire et peu solide ce qui permet le déplacement des machines à mesure que s'épuisent les réserves forestières avoisinantes. Ce serait une opération simple et peu coûteuse que de transporter ces scieries le long d'autres voies ferrées; en parcourant la carte on se rend compte que, dans le cas présent, on peut facilement, pour fins de manufacture, transporter le bois le long de l'Intercolonial. Puisque l'on peut sans pertes considérables se charger des besoins locaux, il ne reste plus qu'à étudier cette ligne au point de vue du transport direct. Les chiffres cités montrent qu'on ne s'en sert pas beaucoup. Dans le témoignage qu'il rendait devant la Commission des chemins de fer en 1927, dans une cause en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes, un haut fonctionnaire du National-Canadien a dit que cette ligne n'était pas en état d'assurer un trafic de grande importance (Proc. B.R.C., Vol. 504, pp. 5148-5151). D'après les renseignements que nous possédons cette ligne n'a pas été améliorée depuis lors. Nous désirons aussi attirer l'attention sur le rapport de la Commission d'enquête sur le Transcontinental-National, document parlementaire 123, 4, Georges V, 1914, page 138. Cette ligne existe depuis dix-neuf ans. Si au cours de cette période on n'a pas cru nécessaire d'en faire un grand usage et si nous prenons pour acquis que les autres lignes sont en mesure de répondre aux besoins présents et futurs, son importance comme tronçon nécessaire au réseau de communications nationales en est fortement diminuée.

Transcontinental-National, Transcona à Nankina, 496 milles.

Grand-Tronc-Pacifique, embranchement du lac Supérieur, 159 milles.

Le Pacifique-Canadien propose que le trafic direct entre les Prairies et la tête des Grands Lacs soit dirigé par voie du Nord-Canadien (via Fort-Francis) et que le surplus soit laissé à la double ligne du Pacifique-Canadien. Il y a là un service suffisant pour répondre aux besoins présents et assurer une assez forte marge pour répondre aux besoins croissants de plusieurs années à venir. Le service admet ce fait et donc la seule raison qui milite en faveur du maintien de ces lignes serait la nécessité de répondre aux besoins locaux. On dit que 3,750 personnes dépendent absolument de ces lignes pour leur transport par chemin de fer. Ce chiffre comprend un grand nombre de trappeurs qui, lorsqu'il s'agit d'aller exercer leur métier dans les vastes territoires du Nord, peuvent bien se passer des chemins de fer. La production annuelle, exclusivement tributaire, est estimée à $1,900,000, dont $500,000 en fourrures et le reste en produits forestiers. Il est difficile de soutenir que ce commerce suffit à justifier le maintien de 655 milles de chemin de fer. On pourrait encore, comme on l'a fait pendant une génération avant la construction du Transcontinental, transporter les fourrures jusqu'aux voies du Pacifique-Canadien. Une grande réserve forestière est sous le contrôle d'opérateurs de Kenora qui, pour fins de manufacture, y feront transporter le bois par des chemins de fer forestiers dont la construction est déjà projetée. Le district minier près de Red Lake est déjà desservi par des avions et les machines peuvent fonctionner tout aussi bien près des voies du Pacifique-Canadien. La station de villégiature de Minaki peut être desservie par des bateaux à vapeur de Kenora.

Chemin de fer Nord-Canadien, Longlac à Capreol, 397 milles.

Si l'on garde la ligne du Transcontinental national à l'est de Nakina, comme le propose le Pacifique-Canadien, cette troisième ligne n'a plus sa

raison d'être. Le volume du trafic direct est si faible qu'on peut facilement le diriger vers le Transcontinental et la ligne principale du Pacifique-Canadien (en partie à voie double). Si l'on tient compte du recensement de 1931, il semble qu'on s'est montré très large en calculant le nombre d'habitants qui dépendent directement de cette ligne. Mais ces gens sont groupés en des endroits qui pourraient facilement et économiquement être desservis par le *Temiskaming and Northern Ontario Railway* et par les deux lignes qui resteraient.

L'hon. M. McRae:

D. Me permettez-vous une question à ce sujet? Le développement des mines d'or dans la région du petit lac Long a changé un peu la situation au cours des cinq dernières années, n'est-ce pas?—R. Peut-être.

D. Même beaucoup, je crois. Je doute beaucoup qu'on puisse faire disparaître ces lignes actuellement.

L'hon. M. MURDOCK: Ils proposent de laisser la ligne de Nipigon à Longlac. Personne ne parle de l'enlever actuellement.

L'hon. M. MCRAE: Non; il me semble que personne ne voudrait le faire.

Le TÉMOIN: Et le mémoire ajoute:—

Comme presque toute cette ligne est située au nord de la ligne de partage des eaux entre le lac Supérieur et la baie d'Hudson, le bois, semble-t-il, pourrait être transporté à peu de frais le long du Transcontinental pour fins de manufacture. On pourrait satisfaire aux futurs développements miniers, en construisant des voies industrielles. Des trois lignes qui vont de l'ouest à l'est, celle-ci fut la dernière à être construite; elle est celle dont les chances d'arriver à un lourd trafic sont les plus faibles et celle aussi dont l'abandon peut se faire avec le moins de frais et d'inconvénients.

L'hon. M. Parent:

D. De quelle ligne en particulier voulez-vous parler? De quelle longueur est-elle?—R. Le Nord-Canadien de Longlac à Capreol, 397 milles. Le mémoire dit ensuite:

Dans l'état présenté le 19 février 1932 on faisait allusion aux frais qu'entraîneraient le déplacement et la réinstallation des établissements industriels et des entrepôts qui sont maintenant situés le long des lignes que l'on propose d'abandonner. Le service insiste fortement sur ce point, mais, d'après nos renseignements, ces frais ne seraient pas suffisants pour faire hésiter à conseiller l'abandon de lignes superflues qui, après des années d'essai, n'ont pas réussi à justifier leur entretien.

M. Biggar:

D. Pouvez-vous, monsieur Macnabb nous dire avec certitude que le travail dont fait mention le mémoire est bien celui que renfermait la lettre de M. Moxon à M. Beatty?—R. Par moi-même?

D. Oui.—R. Non.

D. On me dit que le travail dont fait mention le mémoire n'est pas celui auquel a fait allusion M. Fairweather et qui se trouve aux pages 336 et suivantes du compte rendu mais un travail tout à fait différent préparé par le service technique du National-Canadien en date du 7 avril 1932 et qui mentionne, je crois, huit lignes; de ces huit lignes, il y en a quatre dont on ne mentionne l'abandon ni dans la Pièce 50 ni dans la Pièce 42.—R. Pourrait-on avoir au dossier le travail dont vous parlez?

D. Si le Comité le permet. Quatre des lignes dont il fait mention ne paraissent ni dans la Pièce 42 ni dans la Pièce 50, et les quatre autres sont compri-

ses en tout ou en partie dans les 5,051 milles. Qui serait en mesure d'identifier avec certitude le travail dont le mémoire fait mention?—R. Ce travail a été retourné. La lettre de sir Edward à M. Moxon dit: "Vous trouverez aussi ci-inclus copie de ce travail". En dehors du service technique du National-Canadien, je ne saurais le dire pour le moment.

D. Il faudrait que ce soit un employé du Pacifique-Canadien qui nous dise ce qui a été reçu en retour?—R. M. Moxon, je pense bien, car il est dit dans la lettre de sir Edward à M. Moxon en date du 8 juin: "Vous trouverez aussi ci-inclus copie de ce travail".

L'hon. M. MORAUD: Quelles sont ces lignes?

M. BIGGAR: Les lignes comprises ici sont: Pacific Junction à Diamond Junction, comprise en partie seulement dans les 5,051 milles; Matapédia à Mont-Joli, non comprise dans les 5,000 milles; Hervey Junction à Nakina, non comprise dans les 5,000 milles; Nakina à Transcona, comprise dans les 5,000 milles: Conmee à Superior Junction, comprise dans les 5,000 milles; Longlac à Nipigon, non comprise dans les 5,000 milles; Capreol à Longlac, comprise dans les 5,000 milles; et Red Pass Junction à Prince-Rupert, non comprise dans les 5,000 milles. Il nous faudra étudier ce travail.

Le TÉMOIN: Si je me rappelle bien, M. Yates a accompagné la commission. Je sais qu'il y était. Il pourrait sans doute nous renseigner, monsieur Biggar.

L'hon. M. Moraud:

D. Et êtes-vous encore d'avis aujourd'hui qu'il serait possible d'abandonner les lignes mentionnées dans le mémoire, y compris la ligne d'Edmunston à Diamond?

M. BIGGAR: M. Macnabb nous a dit hier soir, monsieur le sénateur, qu'il n'était pas au courant de la situation actuelle.

L'hon. M. MORAUD: Mais l'opinion est répandue dans le public qu'il est possible d'abandonner ces 5,000 milles.

M. BIGGAR: Je l'admets. Il nous faudra si possible, je crois, faire venir quelqu'un qui pourra nous parler en connaissance de cause.

D. Mais vous nous avez dit hier soir que vous n'en connaissiez pas plus long actuellement que vous n'en connaissiez en 1932?—R. En ce qui regarde les abandons que l'unification rendrait possible, nous sommes d'avis que 5,000 milles est un chiffre assez juste; mais je suis en mesure d'ajouter qu'en ce qui touche chaque ligne en particulier il y aurait lieu de faire des changements à cause des développements qui se sont produits depuis lors.

D. Mais pour votre part vous ne voudriez pas donner une opinion personnelle?—R. Du tout.

D. Vous exprimez là l'opinion du Pacifique-Canadien?—R. Oui.

D. Mais vous n'avez pas de renseignements sur quoi vous appuyer?—R. Aucune étude n'a été faite de la question, monsieur.

L'hon. M. PARENT: Vous n'oubliez pas, j'espère, la déclaration que nous faisait hier M. Macnabb; il nous disait que son temps était pris surtout par l'Ouest et qu'il n'avait pas pu s'occuper autant de notre partie, la partie est du pays. Aussi n'est-il peut-être pas en mesure de nous donner une opinion aussi bien motivée de la situation dans cette partie là.

Le TÉMOIN: L'agent à Edmundston me fait rapport indirectement.

L'hon. M. Moraud:

D. Quelle est, en cet endroit, la distance entre les deux lignes? Vous devriez être en mesure de nous le dire?

L'hon. M. PARENT: Comment le serait-il? Ces lignes appartiennent au National-Canadien. Il semble que le Pacifique-Canadien n'en connaisse pas grand'chose.

M. Biggar:

D. Peut-être pourriez-vous expliquer, monsieur Macnabb? Il y a, n'est-ce pas, à partir d'Edmundston un tronçon de ligne que vous exploitez en commun? —R. Justement, en ma qualité de surintendant général j'ai eu à travailler beaucoup pour en arriver à un accord qui nous permît de nous servir d'un tronçon du Transcontinental entre Cyr Junction et Edmundston. Cet accord est maintenant en vigueur.

L'hon. M. McRae:

D. Si vous passez cette remarque, monsieur le président, je crois que nous nous arrêtons trop, que nous attachons trop d'importance aux abandons de lignes. En cas d'unification, les abandons ne compteraient que 10 p. 100 des économies prévues. Les abandons se feraient lentement sans doute et avec raison, je crois, car il est encore impossible de prévoir quels seront les développements dans les régions encore inexploitées.

L'hon. M. MORAUD: Très juste.

L'hon. M. MCRAE: Je le répète, monsieur le président, il me semble que nous attachons trop d'importance à cet aspect de la question qui après tout ne compte que pour 10 p. 100 des économies possibles.

L'hon. M. DANDURAND: La responsabilité en revient à sir Edward Beatty qui, ces jours derniers, n'a cessé de répéter qu'il était possible d'abandonner 5,000 milles de chemin de fer; c'est lui qui l'a dit de même qu'il a dit qu'il nous était possible d'économiser 75 millions. Cette idée s'est maintenant répandue dans le public; mais nous constatons aujourd'hui que nous ne pouvons en réaliser qu'une partie bien négligeable.

L'hon. M. MCRAE: En effet. Mais nous savons maintenant que les abandons de lignes ne représenteraient que 10 p. 100 des économies possibles, soit 7 millions et demi.

L'hon. M. CALDER: Comme l'a fait remarquer le sénateur Dandurand, la difficulté vient de ce que le public a une fause impression. On a l'impression qu'il est possible d'économiser 75 millions en abandonnant 5,000 milles de chemin de fer. Mais, tel que je comprends maintenant, les plus grandes économies viendraient plutôt de la diminution des frais d'entretien que de l'abandon des lignes.

Le TÉMOIN: Oui.

L'hon. M. Calder:

D. Et l'on pourrait encore réaliser d'autres économies en donnant une nouvelle direction au trafic.—R. Oui.

L'hon. M. HAIG: Vous étiez absent, je crois, l'autre jour, monsieur McRae, lorsqu'on a dit que d'autres hommes viendraient nous renseigner sur les frais d'entretien, etc.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Pour répondre à votre remarque monsieur McRae, M. Biggar me dit que nous avons presque terminé cet aspect de notre enquête.

L'hon. M. MCRAE: Dans ce cas, je veux consigner ma remarque au compte rendu. Je dis que nous attachons trop d'importance aux abandons de lignes. C'est une opération qu'il faudrait faire très lentement et c'est ainsi qu'on procédera, j'en suis sûr. De plus, beaucoup de lignes qu'on pense aujourd'hui pouvoir

abandonner ne le seront probablement jamais. Pour parler de ma propre province, je puis dire à M. Macnabb que ses propositions sont tout à fait pratiques, elles ne feraient de tort à personne et, par mesure d'économie, il faudrait leur donner suite. Le parcours n'est pas très long. Il est facile de voir qu'il y aurait lieu d'abandonner quelques-unes de ces lignes.

M. BIGGAR: Le témoin est libre maintenant, monsieur le président, à moins que les membres n'aient des questions à poser.

L'hon. M. Murdock:

D. Si j'ai bien suivi la discussion, on a dit, je crois, monsieur Macnabb, que la ligne entre Edmundston et Diamond, 225 milles dont on propose l'abandon, est une meilleure ligne de seconde classe, et qu'elle est plus commode pour le trafic à destination de la mer que celle de l'Intercolonial et la ligne courte du Pacifique-Canadien que l'on veut garder. Qu'en pensez-vous? Pensez-vous que ce soit une meilleure ligne pour le transport des marchandises?—R. C'est à peu près le même problème qu'entre Winnipeg et la tête des Lacs. Le plan du Transcontinental-National était excellent et son exécution parfaite. Mais, il n'y a pas de doute, entre les endroits en question, il y a trop de chemins de fer et lorsqu'il s'agit de décider lesquels abandonner on ne peut se baser uniquement sur le caractère et le plan du chemin de fer. Il y a d'autres facteurs plus importants que le fait que cette ligne est une ligne avec pentes faciles de quatre-dixièmes. Ainsi, à tout considérer, même si cette ligne est celle dont le plan est le meilleur elle n'est pas celle qu'il est le plus avantageux de garder.

L'hon. M. Robinson:

D. Permettez-moi de développer une idée en me plaçant au point de vue national. Au temps de la Grande Guerre aurions-nous pu transporter les marchandises que nous avons transportées si nous n'avions pas eu cette ligne?—R. Je crois que oui. Mais nous entendrons plus tard, je crois, M. Neal qui s'est occupé du transport de ces marchandises et il pourra dire au Comité jusqu'à quel point cette ligne a servi au transport du matériel de guerre.

D. Ne pourriez-vous pas le transporter par voie du Pacifique-Canadien à travers le Maine?—R. C'est ce qu'on a fait.

L'hon. M. Hugessen:

D. Pas avant l'entrée en guerre des Etats-Unis.—R. Pour le transport des troupes armées seulement.

L'hon. M. Murdock:

D. Supposons pour un instant,—et prions le ciel pour que la chose n'arrive pas,—que le Canada entre encore en guerre, l'ancien Intercolonial pourrait-il suffire au transport des marchandises; les lois de neutralité des Etats-Unis ne permettraient pas au Pacifique-Canadien de faire beaucoup de transport sur les quelques 200 milles de chemin de fer qui se trouvent en ce pays? L'ancien Intercolonial pourrait-il suffire au trafic si la ligne à l'est de Diamond était abandonnée?—R. Quand nous avons décidé l'abandon de cette ligne nous comptions sur les services des deux lignes, celle de l'Intercolonial et la ligne courte du Pacifique-Canadien.

D. Mais il peut toujours arriver des événements qui ne permettraient pas au Pacifique-Canadien de faire beaucoup de transport sur sa ligne courte en temps de guerre.

L'hon. M. Parent:

D. Il ne vous est jamais venu à l'idée, monsieur Macnabb, qu'un jour ou l'autre vous pourriez avoir le contrôle sur cette ligne courte au nom du Pacifique-Canadien?——R. Non. Pour ma part, je n'ai jamais envisagé cette possibilité.

D. Quand vous parlez de Diamond, vous vous rendez compte évidemment, comme tout le monde le fait, que cet endroit est près de la ville de Québec?—R. Oui.

D. Diamond est très rapproché de la ville de Québec?—R. Oui.

D. Près de la ville de Québec nous avons les océaniques tel que l'*Empress of Britain*, les *Duchesses*, etc. Ne serait-il pas à votre avantage de voir ces bateaux remplis de toutes sortes de marchandises venant du centre de la ville de Québec?—R. Il y a aussi le Québec Central qui entre dans Québec.

D. Je crains que le National-Canadien pourra abandonner pour un temps cette ligne mais que le Pacifique-Canadien s'en emparera.—R. Avec l'unification des chemins de fer nous serons ensemble.

D. Plus nous avons de trafic plus j'approuve cette proposition; mais je doute que votre esprit ne soit tourné vers ce but,—car, il devrait l'être.

L'hon. M. Black:

D. J'admets volontiers que nous avons trop insisté sur les abandons de lignes comme sources d'économies. Je crois qu'hier sir Edward Beatty a dit et que vous-même, monsieur Macnabb avez dit, qu'une gestion unifiée, si nous pouvons la nommer ainsi, sans aucun des abandons que vous proposez, permettrait des économies de 67 à 68 millions.—R. Et en tenant compte des lignes en commun, ces économies seraient de 71 millions.

D. Je crois qu'il faudrait, une fois pour toutes, nous bien mettre à l'esprit que le Canada ne retirera aucun avantage de l'abandon d'aucune ligne de chemin de fer.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Avez-vous d'autres questions, messieurs?

Merci, monsieur MacNabb.

Le TÉMOIN: Merci, messieurs.

M. BIGGAR: Le prochain témoin sera M. McNeillie.

M. R. G. MCNEILLIE est appelé.

M. Biggar:

D. Monsieur McNeillie, vous êtes directeur du trafic-voyageurs pour le Pacifique-Canadien?—R. Oui, monsieur.

D. Vous occupez ce poste depuis le 1er juillet dernier?—R. Oui.

D. Auparavant, vous avez été pendant sept ans directeur adjoint du trafic?—R. Exactement.

D. Vous allez nous parler de la réduction des train-milles de voyageurs et des wagon-milles?—R. Oui.

D. Ce sujet a déjà été étudié dans le document B qui est joint à la Pièce n° 50 et se trouve à la page 443 du compte rendu?—R. C'est juste.

D. Voulez-vous nous dire ce qui a précédé ces calculs, les mesures qui ont été prises pour arriver à ces chiffres?—R. Au temps où ces calculs ont été faits, c'est-à-dire, en décembre 1931 et en janvier et une partie de février 1932, le travail était sous la direction de M. C. B. Foster, anciennement directeur du trafic des voyageurs, et de M. Arthur Hatton, tous deux à leur retraite, ayant atteint l'âge de la pension. Pour arriver à ces chiffres ils ont fait une étude très approfondie de la question.

D. Y avez-vous travaillé vous-même?—R. Non, pas personnellement.

D. Vous ne pouvez donc pas, du moins par expérience personnelle, nous dire comment on est arrivé à ces chiffres?—R. Non; mais voici ce que je sais. Depuis une couple de semaines j'ai étudié les documents qui s'y rapportent. Je me suis aussi entretenu avec ceux qui ont aidé à la compilation des rensei-

gnements et je me suis informé de la manière dont le travail a été fait. On s'est basé sur les parcours à abandonner. On a d'abord pris tous les trains des deux réseaux de l'Atlantique au Pacifique et on a calculé, avec toute la précision possible, ce qu'une gérance unifiée pourrait faire pour faire disparaître des trains.

D. Pourriez-vous, d'après les papiers et autres documents que vous avez examinés, nous dire jusqu'à quel point on a tenu compte des besoins du public et on s'est efforcé de garder au public le même genre de service dont il jouit aujourd'hui?—R. Oui. On a tâché de laisser partout un service satisfaisant. On a surtout chercher à supprimer les services doubles. On a tenu compte des services doubles entre Montréal et Toronto, Montréal et Québec et Ottawa et Toronto. Ces services furent mis en commun par la suite. Comme je l'ai dit, ils sont allés d'un bout à l'autre du Canada et ont cherché à supprimer le plus de trains possible sans trop nuire au public.

D. Voulez-vous nous dire quelle est la différence dans le service des voyageurs entre un train-mille et un wagon-mille? Quels calculs faites-vous pour arriver à ces chiffres?—R. Voici. Supposons, par exemple que la distance de Montréal à Ottawa soit de 100 milles,—ce n'est pas exact—supposons aussi que les deux compagnies aient une égale distance de 100 milles à parcourir et que chacune ait un train de 10 wagons. Le parcours sera donc de 200 milles pour les deux trains. Le nombre de wagon-milles sera donc de 10 fois 200, ou 2,000 wagon-milles.

D. Avez-vous basé vos calculs sur le nombre exact de wagons par train ou sur un nombre estimatif?—R. Sur le nombre exact de wagons par train. Si l'on supprime un train on supprime 100 train-milles et 1,000 wagon-milles. Si l'on enlève un train et que pour compenser il faille ajouter deux wagons à un autre train on enlève alors 100 train-milles et 800 wagon-milles.

L'hon. M. McRae:

D. Pour fins de calculs, ne faudrait-il pas moins de wagons pour un seul train qu'il n'en faut pour faire marcher deux trains?—R. C'est ce que nous espérons.

D. Mais vous n'en avez pas tenu compte?—R. Non. Si avec deux trains, il nous faut quatre ou cinq wagons-lits par train, il n'y a pas de doute qu'avec le nombre de voyageurs qu'il y a à certains jours il nous serait possible d'en supprimer quelques-uns.

M. Biggar:

D. Vous dites que vous n'en avez pas tenu compte?—R. Non.

D. Ce serait assez difficile, je suppose, d'en tenir compte parce que tout dépend des variations journalières dans le nombre des voyageurs?—R. C'est juste.

L'hon. M. Calder:

D. Ceci comprend-il les wagons-messageries et les wagons-poste?—R. Oui, tous les wagons du train.

M. Biggar:

D. Il ne vous arriverait pas souvent d'avoir à mettre dans un train deux ou plusieurs wagons-poste ou wagons-messageries?—R. Le nombre en serait réduit.

D. Pensez-vous que la réduction du nombre des wagons-poste et des wagons-messageries serait considérable?—R. Je ne saurais le dire.

D. Il faudrait demander à quelqu'un d'autre des détails sur cette question? —R. Oui.

[M. R. G. McNeillie.]

D. Mais vous pourriez peut-être nous parler des réductions possibles dans le nombre des wagons-lits à cause des variations journalières dans le nombre des voyageurs?—R. Il y aurait une diminution dans le nombre des wagons-lits.

D. Serait-elle importante?—R. Je le crois.

D. Mais, enfin, on n'en a pas tenu compte?—R. Non.

D. Avez-vous aidé à faire les calculs nécessaires pour établir la valeur en argent de ces voyageur-milles et wagon-milles?—R. Non.

D. Avez-vous revu le calcul qui se trouve dans le document B?—R. Oui. J'ai revu ce calcul qui donne une économie de 7,574,454 train-milles et de 51,793,173 wagon-milles.

D. Oui.—R. Quant aux wagon-milles aujourd'hui, nous n'avons pas eu le temps d'en faire le calcul, mais nous l'avons fait pour les train-milles.

D. Vous voulez dire les train-milles pour 1937?—R. Oui.

D. Vous avez refait ce calcul en vous basant sur le trafic de 1937?—R. C'est plutôt un aperçu général. Nous avons repris le calcul pour 1930 en nous basant sur le trafic de 1937 et nous avons vu qu'il y avait certains changements à faire.

D. Et qu'avez-vous trouvé pour les train-milles?—R. Je crois que les chiffres actuels seraient d'à peu près 20 p. 100 de moins que le chiffre pour les train-milles en 1930.

L'hon. M. Parent:

D. Est-ce que ceci s'applique entre Montréal et Québec?—R. Oui, parce que nous avons là le service en commun.

D. Quant à la ligne Montréal-Québec où les trains sont toujours remplis, si cette ligne n'est pas payante, je ne sais pas ce que vous avez à faire.

L'hon. M. McRae:

D. Je crois que la réduction vient surtout d'une diminution dans les services de trains depuis sept ou huit ans.—R. C'est juste.

M. Biggar:

D. Quand vous dites qu'il y aurait une diminution de 20 p. 100, tenez-vous compte du nombre de train-milles que le service en commun a permis de supprimer?—R. Non. Je dis qu'il faudrait réduire de 20 p. 100 ces quelque sept millions et demi. C'est ainsi que nous faisons le calcul aujourd'hui. En d'autres termes, on a gardé à peu près 6 millions de milles. De ces 6 millions, la mise en commun en a supprimé environ un millon, et environ 2 millions qui se trouvaient dans le calcul de 1932 sont déjà supprimés, de façon passagère probablement, à cause de la diminution dans les affaires. Il faudra probablement les ajouter plus tard.

D. Tout ce 20 p. 100 vient de la diminution dans les affaires?—R. En grande partie et du service en commun.

D. Avez-vous, ou non, tenu compte de la mise en commun?—R. Voici comment nous sommes arrivés à ce 20 p. 100. En 1930, on avait supprimé un certain parcours, mais quand on y regarde aujourd'hui on s'aperçoit qu'on en a trop supprimé.

D. Supprimé pour quelle raison?—R. Le calcul de 1930 donnait sept millions et demi. Nous sommes d'avis qu'on en a trop supprimé pour arriver à ce chiffre.

D. Supprimé quoi?—R. Des train-milles. Nous diminuons donc le chiffre de 1930 de 20 p. 100.

D. Vous avez pensé que c'était une trop forte diminution?—R. Oui, une trop forte diminution, telle qu'on l'estimait en 1930.

L'hon. M. McRae:

D. Le calcul de 1930 était de combien?—R. Sept millions cinq cent mille.

D. Et quelle somme représentait cette diminution en train-milles?—R. Je n'ai pas ce chiffre.

L'hon. M. Dandurand:

D. Avez-vous pris pour acquis que les 5,000 milles seraient abandonnés?—R. Oui, monsieur.

D. Ainsi, votre calcul aura de la valeur le jour où les 5,000 milles seront abandonnés?—R. Oui, si on abandonne ces 5,000 milles; mais, naturellement, le trafic a diminué depuis cette date.

D. Mais la distance qui sera abandonnée est très douteuse?—R. Et il faut en tenir compte. Quand nous calculions ces 5,000 milles comme devant être abandonnés,—une bonne partie de ce calcul vaut encore aujourd'hui...

D. Il serait intéressant d'avoir cette répartition; le général McRae pense qu'il faudra bien du temps avant d'arriver à ce chiffre.

M. BIGGAR: Je crains de ne pas très bien saisir votre chiffre.

L'hon. M. HAIG: Nous sommes tous dans le même cas.

M. BIGGAR: Je craignais d'être seul.

M. Biggar:

D. Vous dites maintenant que ce chiffre de sept millions et demi a été sous-estimé en 1930?—R. Non, surestimé.

D. Vous pensez maintenant que le nombre de train-milles que l'on pourrait supprimer, en prenant pour base 1930, serait inférieur à sept millions et demi?—R. C'est cela.

D. De combien pensez-vous qu'il soit trop élevé?—R. De 20 p. 100.

D. 20 p. 100 des chiffres de 1930?—R. Oui.

D. Et supposons que vous vouliez refaire ce calcul en vous basant sur le trafic actuel, pensez-vous qu'il faudrait encore diminuer ce chiffre pour tenir compte de la diminution des affaires depuis 1930?—R. Quand à la situation actuelle, on ne peut en faire le calcul. Il faudrait faire une étude approfondie de la question, comme on l'a fait en 1932, et ce travail prendrait des semaines. Nous n'avons pas eu le temps de faire un tel calcul.

D. Alors, avez-vous étudié la question suffisamment pour dire quelle serait la différence si l'on n'abandonnait pas les 5,000 milles?—R. Non, nous n'avons pas fait ce travail.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Voulez-vous que nous ajournions maintenant, monsieur Biggar?

M. BIGGAR: Très bien, monsieur.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): le député du Gouverneur sera bientôt ici et l'on a proposé l'ajournement jusqu'à demain à 10 h. 45.

L'hon. M. BLACK: Plusieurs comités doivent se réunir demain matin. Trois bills ont été renvoyés au Comité des bills privés qui devra les étudier demain à 10 h. 30.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Alors, disons onze heures.

(Le Comité s'ajourne à demain à onze heures.)

1938

SÉNAT DU CANADA

TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

S'ENQUÉRIR DES MOYENS LES PLUS EFFICACES DE REMÉDIER À LA SITUATION EXTRÊMEMENT GRAVE DES CHEMINS DE FER AU PAYS ET D'ALLÉGER LES LOURDES CHARGES FINANCIÈRES QUI EN RÉSULTENT, ET EN FAIRE RAPPORT

N° 14

Présidents conjoints:
Le très honorable George P. Graham, C.P., et
l'honorable C.-P. Beaubien, C.R.

TÉMOINS:

M. R. G. McNeillie, directeur du trafic-voyageurs de la Compagnie du Pacifique-Canadien.
M. E. G. O'Brien, directeur adjoint du trafic-marchandises de la Compagnie du Pacifique-Canadien.
M. C. E. Jefferson, directeur du trafic-marchandises de la Compagnie du Pacifique-Canadien.

PIÈCE PRODUITE

N° 52. Détails des réductions en train-milles (marchandises), mixte et autre et en wagon-milles (marchandises) dues à la nouvelle route d'expédition (soumis par le Pacifique-Canadien).

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1939

ORDRE D'INSTITUTION

(Extrait des procès-verbaux du Sénat, 30 mars 1938)

Résolu: Qu'un Comité du Sénat soit institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer du pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, et que lui soit conféré le pouvoir de requérir des personnes et des documents; et que ledit Comité se compose de vingt sénateurs.

Ordonné: Que ledit Comité spécial soit composé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hugessen, Horsey, Jones, Hardy, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

TÉMOIGNAGES

SÉNAT

Le jeudi 26 mai 1938.

Le Comité spécial institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, se réunit à onze heures du matin.

COPRÉSIDENTS: Le très hon. George Graham et l'hon. C. P. Beaubien.

Le col. O. M. Biggar, K.C., conseil du Comité.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Monsieur Biggar, vous avez la parole.

R. G. McNeillie est rappelé.

M. Biggar:

D. Monsieur McNeillie, vous parliez de la réduction du nombre de voyageur-milles.

L'hon. M. ROBINSON: Avant d'aller plus loin, monsieur le président, puis-je dire quelques mots? Je n'ouvre pas souvent la bouche. Il s'établit quelque confusion sur les voies à abandonner, et je désirerais émettre une idée pour ce qu'elle vaut,—je parle seulement pour moi,—il s'agit de marquer plus ostensiblement sur la carte les voies appelées à disparaître afin que le Comité en ait une idée plus claire.

L'hon. M. CALDER: Impossible de gâter cette belle carte.

L'hon. M. ROBINSON: J'émets l'idée. Elle me semble opportune. Je désirerais savoir au juste où se trouvent les voies appelées à disparaître.

L'hon. M. MCRAE: La proposition me plaît.

L'hon. M. DANDURAND: Cette carte appartient au National-Canadien. J'apprends qu'il est possible de dresser une carte indiquant l'ensemble des 5,000 milles qui font l'objet du débat.

L'hon. M. ROBINSON: Je désire simplement éviter toute confusion.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): En réponse à votre question, sénateur, le colonel a certainement désigné les voies dont les deux compagnies consentent à accepter l'abandon.

L'hon. M. DANDURAND: Oh! non. Nous voulons en faire une étude sérieuse.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je désire me montrer raisonnable dans toute la force du mot; je ne veux ligoter personne. Il existe des listes de voies dont une compagnie consent à envisager l'abandon et dont l'autre compagnie consent à envisager aussi l'abandon. Une fois ces listes remises à chacun de nous, il sera peut-être temps alors de donner suite à votre proposition.

L'hon. M. ROBINSON: S'opposera-t-on à ma proposition si j'en obtiens la réalisation?

M. BIGGAR: Il existe une carte réduite, vous savez, où toutes ces voies sont indiquées. Vous suffira-t-elle?

L'hon. M. ROBINSON: C'est une carte réduite, n'est-ce pas?

M. BIGGAR: Pas très réduite.

L'hon. M. DANDURAND: J'apprends que le National-Canadien peut dresser une carte à cette échelle.

L'hon. M. MCRAE: On a proposé de répartir ces voies par provinces; l'un des départements pourrait ensuite y faire le tracé très rapidement.

L'hon. M. DANDURAND: On pourrait faire la même chose sur la grande carte.

L'hon. M. MORAUD: L'idée est bonne de faire le tracé par provinces, même s'il doit apparaître sur la grande carte.

L'hon. M. BLACK: M. le président, si l'on doit effectuer ce travail, il faudrait avoir une carte d'ensemble qui indiquerait la liaison entre les provinces.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): il vaudrait peut-être mieux poursuivre l'interrogatoire du témoin en attendant de donner suite à la proposition relative à la carte.

M. BIGGAR: Avant d'interroger M. McNeillie, je dois dire que l'on m'a prié d'esquisser la nature des témoignages que M. McNeillie et les autres témoins se proposent de rendre. A commencer par M. Macnabb, témoin d'hier, et jusqu'à M. Jefferson qui sera le troisième ou quatrième témoin à entendre, tous les témoignages viseront l'économie physique plutôt que l'économie en espèces; puis un témoin subséquent traitera de l'économie physique au point de vue financier.

D. Monsieur McNeillie, nous parlions hier après-midi des modifications à apporter au calcul approximitif de 7 millions et demi de train-milles (voyageurs), chiffre constituant l'un des item de l'estimation et qui apparaît au document B, page 443 des délibérations. Voulez-vous dire clairement au Comité ce que vous en savez et dans quelle mesure ce chiffre de 7,574,454 milles train-voyageurs doit être modifié?

L'hon. M. DANDURAND: Je tiens à prévenir le témoin qu'il nous faudra savoir sur quelles voies cette économie devra s'effectuer. Il nous faut des renseignements détaillés et non généraux.

Le TÉMOIN: Cette question des estimations est assez compliquée. J'ai déclaré en toute franchise hier que les données approximatives de 1930 étaient de 20 p. 100 trop élevées.

M. Biggar:

D. Vous voulez parler des données de 1932?—R. Oui, pour l'année 1930, et j'ai dit qu'elles dépassaient de 20 p. 100 la situation réelle. Je constate, en sus, que les conditions du trafic-voyageurs au pays se sont modifiées assez souvent de façon permanente. De plus, les deux compagnies ont effectué des économies indépendantes qui réagissent sur les économies futures. Pour cette raison,—et je veux qu'on me comprenne bien,—je crois aujourd'hui que dans des conditions normales de transport au Canada les données approximatives sur les économies à effectuer sur le trafic-voyageurs devraient être fixées à 4 millions et demi de milles-train de voyageurs au lieu de 7 millions et demi, chiffre inclus dans le calcul approximatif d'une économie de $75,000,000. J'ai voulu établir des données plutôt restreintes, or je les crois trop restreintes.

D. Sur quoi vous êtes-vous guidé et comment y êtes-vous arrivé?—R. Mes données ne comprennent pas le nombre de milles utilisés en commun. En présentant une estimation de $75,000,000 d'économie, sir Edward Beatty négligeait les économies effectuées depuis la coopération. Et alors le chiffre de 7 millions et demi utilisé pour 1930 ne tenait pas compte du million de milles environ réduit du chef de l'exploitation en commun.

D. C'est ce million de milles déjà économisé par l'exploitation en commun effectuée par coopération?—R. Oui. De même, ma donnée actuelle de 4 millions et demi ne tient pas compte de ce million.

D. Alors votre chiffre actuel de 4 millions et demi doit subir une autre réduction de 1,000,0000 de milles, d'après vos vues d'aujourd'hui et pour l'avenir?—R. Oui, à peu près.

D. Il s'agit d'un million de milles, chiffre à peu près précis, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. A savoir, 972,000 milles, n'est-il pas vrai?—R. A mon avis, nous pouvons économiser 4 millions et demi de milles sur 7 millions et demi utilisés en 1930, ou 3 millions et demi de milles en éliminant les milles exploités en commun. Alors et vu la modification des conditions et un calcul plus serré, je n'ai pas recommandé qu'on tienne compte de plus de 4 millions et demi dans le calcul de l'économie globale à effectuer.

D. Comment arrivez-vous aux 4 millions et demi ou aux trois millions et demi de milles en négligeant ceux exploités en commun?—R. Le 20 p. 100 nous ramène à 6,000,000.

D. Pourquoi 20 p. 100?—R. Après avoir parcouru tous les chiffres, j'ai conclu à une surestimation d'autant.

D. Sur quoi vous êtes-vous guidé; qu'aviez-vous en mains pour en venir à cette conclusion?—R. Je me suis guidé sur l'idée que l'on avait éliminé trop de milles pour les trains transcontinentaux.

D. Vous voulez dire que vous aviez sous les yeux les horaires ou autre chose du genre?—R. Oui.

D. Et sur quoi vous êtes-vous guidé, sur les horaires ou autre chose?—R. J'ai étudié les horaires de 1930 et ceux d'aujourd'hui.

D. Et en revoyant votre travail et en renouvelant aujourd'hui le calcul effectué en 1932, vous avez éliminé un nombre de train-milles égal à 20 p. 100 des 7 millions et demi?—R. Oui. Mais je n'ai pas fait un travail aussi complet car l'examen effectué en 1931 et 1932 a pris six à huit semaines. Je n'avais qu'environ dix jours pour vérifier les anciennes données et calculer ce qu'il était possible de faire.

D. Je me demande comment vous avez pu en dix jours réviser si à fond un travail de six semaines.—R. Je puis peut-être l'expliquer comme suit: le calcul de 1931 reposait sur l'élimination des milles entre Transcona et Nakina et entre Longlac et Beaverton, ne laissant rien au service des trains. On avait éliminé l'ensemble des milles du transcontinental à ces endroits et un train entier allant de Winnipeg à la côte du Pacifique. Or, je calculai qu'il fallait de toute nécessité un train transcontinental, que l'on éliminât ou non ce nombre de milles. Cette éventualité était déjà prévue dans les premières données.

D. Vous parlez d'un train transcontinental passant par Nakina et allant de Winnipeg à la côte occidentale?—R. Oui, si cette voie devait demeurer ou, si on l'abandonnait, ce train devait pour être exploité emprunter le voie du Pacifique-Canadien ou toute voie maintenue.

D. Je ne suis pas bien sûr maintenant si votre réduction de 20 p. 100 fut calculée sur le maintien d'une partie des 5,000 milles que l'on avait jugé devoir abandonner pour les fins du calcul des 7 millions et demi, ou si vous avez effectué cette réduction de 20 p. 100 sur les mêmes suppositions que celles de 1932?—R. Mes calculs ont reposé sur la présomption d'un abandon ou d'un maintien. Il fallait absolument replacer à ces endroits un train que l'on avait supprimé.

D. Vous voulez dire que vous rétablissiez un train, pour arriver à votre réduction de 20 p. 100, sur cette voie qu'on avait jugé en 1932 devoir abandonner?—R. Oui; disons qu'au premier calcul on a présumé que cette ligne allait être abandonnée et qu'il convenait donc d'en supprimer complètement le service des trains. Or, j'ai conclu que si l'on abandonnait la ligne il restait nécessaire de maintenir un train empruntant la voie du Pacifique-Canadien pour transporter les voyageurs. Deux trains existaient à l'époque sur les lignes du National-Canadien jusqu'à la côte.

D. Voulez-vous vous en tenir à la première partie? Je ne saisis pas encore très bien la situation. Vous présumez encore que la voie dont vous parlez allait être abandonnée; toutefois, vous avez pensé que le comité de 1932 n'avait pas prévu, pour la voie maintenue, la voie faisant double emploi, la voie du Pacifique, un service de trains aussi considérable qu'il serait nécessaire?—R. En effet.

D. Et alors et pour ces raisons vous avez fait une réduction de 20 p. 100? —R. Oui, monsieur.

D. Quelles autres raisons existait-il, en sus de celle-ci, de l'abandon de la ligne de Nakina à Winnipeg, et le reste?—R. Sur cette voie, comme je l'ai dit, deux trains fonctionnaient chaque jour à l'ouest de Winnipeg. On avait aussi éliminé l'un de ces trains à l'ouest de Winnipeg; or, je n'y ai rien changé.

L'hon. M. Calder:

D. Cela revient à dire qu'il y a deux voies ferrées?—R. Oui, monsieur.

D. Aujourd'hui ces trains comprennent un certain nombre de voitures. Si l'on abandonne cette ligne, le train exploité sur cette dernière devra emprunter l'autre ligne?—R. L'une des deux. Il y avait autrefois deux trains à ces endroits.

D. Je veux dire un train sur chaque ligne.—R. Non. En fait il existait cinq trains durant l'été de 1930 entre Sudbury et Winnipeg dont trois du Pacifique-Canadien et deux du National-Canadien.

D. Supposons cette ligne abandonnée, l'un des trains devra emprunter l'autre ligne?—R. Oui.

D. Combien de trains?—R. Un.

D. Un seul?—R. Oui, monsieur.

M. Biggar:

D. Quelle différence cet unique train comportait-il sur le nombre de milles?

L'hon. M. BLACK: Après tout, monsieur le président, où allons-nous avec tous ces menus détails?

L'hon. M. DANDURAND: Sénateur, le Pacifique-Canadien doit présenter son côté de la cause. Il a affirmé qu'il était possible d'effectuer une économie de $75,000,000. Nous allons maintenant examiner chacune de ces deux opinions relatives à cette économie. M. Fairweather a dit que sous l'un ou l'autre régime, coopération ou unification, il ne pouvait envisager 5,000 milles de voie à abandonner.

M. Biggar:

D. Monsieur McNeillie, ne pourriez-vous communiquer au Comité un mémoire établissant clairement comment vous en êtes arrivé à quatre millions et demi de milles?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Dandurand:

D. Ne vaudrait-il pas mieux obtenir ce renseignement sous forme de mémoire plutôt que verbalement? Vous pourriez désigner toutes et chacune des lignes où il s'effectuera une économie. Cette dernière s'effectue entièrement sur les 5,000 milles?—R. Non, monsieur.

M. Biggar:

D. Monsieur McNeillie, nous désirons avoir un état des trains à supprimer réellement, le nombre de train-milles que chaque train à éliminer représenterait en économies, et quelle proportion de ces quatre millions et demi de milles ne serait pas économisée si l'on n'éliminait aucune ligne. Préféreriez-vous, monsieur le sénateur, obtenir ce renseignement basé sur le nombre de milles qui ne seraient pas économisés si l'on ne comptait que 2,000,000 de milles?

L'hon. M. DANDURAND: A mon avis, nous devrions pouvoir obtenir le détail pour le réseau entier. Il y a tant de millions de milles à économiser: où faudra-t-il les prendre?

M. BIGGAR: Sous le régime tel qu'il est présentement et sans l'abandon d'aucun des 5,000 milles?

L'hon. M. DANDURAND: Oui.

L'hon. M. MCRAE: Je partage plutôt l'avis du sénateur Black. Je crains qu'en entrant dans trop de détails l'on ne se perde dans le maquis des économies. Comme le témoin a peint la situation, les premiers sept millions et demi de milles sont réduits à quatre millions et demi, moins le million déjà économisé. Nous passons donc de sept millions et demi à trois millions et demi, soit moins de la moitié. Je ne juge pas très important de savoir jusqu'où vous désirez aller dans l'analyse de ce qui constituait les trois millions et demi de milles; en effet, les chiffres nets sont de trois millions et demi au regard de sept millions et demi, différence très marquée. Quant à savoir comment on en arrive à ces trois millions et demi, je vous avoue franchement que même si vous parcourez tout le continent, il ne me restera rien d'autre à l'esprit que les trois millions et demi au regard des sept millions et demi.

L'hon. M. DANDURAND: Mais, général, il me semblerait facile à un témoin qui vient ici nous affirmer qu'il y aura économie de trois millions et demi de milles, de nous expliquer par le menu comment il répartit ce chiffre et de quelle façon cette économie sera effectuée.

L'hon. M. MCRAE: Si le Comité désire scruter en détail les données, libre à lui.

L'hon. M. DANDURAND: Nous voulons des chiffres plutôt que des généralités.

L'hon. M. MCRAE: A mon avis, la production d'un état se prêtant à une étude de notre part vaudrait mieux que l'exposé détaillé des chiffres. Si le témoin déposait un état de ce qui constitue les trois millions et demi de milles, je vous avoue franchement qu'après avoir passé deux ou trois heures à l'étudier ici nous nous trouverions face à face avec une fantasmagorie de chiffres que nous oublierions au moment d'étudier l'autre aspect de la question.

L'hon. M. DANDURAND: Je suis aussi de cet avis. Le témoin devrait déposer un état des économies à effectuer.

L'hon. M. MURDOCK: Certains d'entre nous n'oublieront pas ceci: des personnes bien informées et certains Charlie McCarthys nous répètent sur tous les tons depuis des années et des années qu'il est possible d'économiser $75,000,000. Or, en notre qualité de représentants du Sénat du Canada, nous avons le droit de connaître les faits; nous ne voulons pas agir à l'aveuglette. Il est possible que certains d'entre nous soient disposés à le faire et à prendre pour acquis la parole du premier venu. Mais est-ce là se montrer juste envers la population du Canada? Est-ce agir au mieux des intérêts des colons et des gens d'affaires des parties reculées du Canada que l'on a encouragés à s'y établir? Voyons les faits.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Sénateur Murdock, vous vous y prenez un peu trop tôt pour formuler des récriminations, car nous étudions présentement la situation dans ses menus détails.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur le président, je prends fort mal le désir, si je suis bien renseigné, de deux ou trois d'entre nous et peut-être davantage de mettre la lumière sous le boisseau et d'accepter la parole des gens.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Non; ils demandent la liste de tous les milles de voie ferrée.

L'hon. M. MURDOCK: Parfait. Voyons la situation réelle.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): C'est ce que nous faisons.

L'hon. M. BLACK: N'accusez personne.

L'hon. M. MURDOCK: Je signale ce que je juge une attitude injuste envers la population du Canada. Je le répète, certains d'entre nous sont tout disposés à accepter la parole des gens.

L'hon. M. DANDURAND: Un tel langage n'avance à rien.

L'hon. M. BLACK: Nous ne prenons la parole d'aucun Charlie McCarthy.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Nous n'avancerons dans notre enquête que si tout le Comité le veut bien et oublie tout le reste, et surtout les discours politiques.

Vous serez satisfait, sénateur Dandurand, d'avoir sous les yeux une liste des milles de voie ferrée de chaque réseau à abandonner, si je puis ainsi parler?

L'hon. M. DANDURAND: Oui, une liste des trois millions et demi de milles.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): De la totalité des milles de voie ferrée d'abandon possible.

L'hon. M. HARDY: Cette liste devra être aux mains de tous les membres du Comité.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Certainement. Cela vous va-t-il, sénateur Murdock?

L'hon. M. MURDOCK: Allons aux faits.

L'hon. M. CALDER: Cette liste ira au compte rendu, j'imagine?

L'hon. M. DANDURAND: Je propose, une fois cette liste devant nous, d'interroger le témoin sur ses données.

Le TÉMOIN: Si je vous comprends bien, vous désirez connaître par le menu l'économie de 3,500,000 milles à effectuer?

M. Biggar:

D. Oui. Pouvez-vous nous communiquer cet état mardi?—R. Oui.

L'hon. M. Moraud:

D. Et nous signaler le chiffre en argent que cette économie représente?

M. Biggar:

D. Si vous consentez à nous faire tenir ce renseignement lundi prochain, monsieur O'Brien, nous vous rendons votre liberté pour l'instant.

L'hon. M. MORAUD: Si le témoin nous fournit un état des économies en milles, il devra en même temps nous montrer ce que ces économies représentent en argent.

M. Biggar:

D. Monsieur O'Brien, existe-t-il quelque raison pour qu'à cette documentation que vous préparez et qui s'effectue sous votre propre responsabilité il ne s'ajoute pas dans une autre colonne l'économie en argent que ce nombre de milles représente?—R. Si je puis obtenir ce renseignement.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Ce qu'elle représente en dollars.—R. Elle représente environ $1 par mille.

M. Biggar:

D. Vous avez calculé à $1 du mille?—R. Oui, en chiffres ronds et en moyenne.

L'hon. M. Murdock:

D. Ce ne peut être qu'une donnée approximative.—R. Oui. Certains trains donneront moins que $1, d'autres davantage. C'est tout ce que cela peut représenter, une moyenne.

M. Biggar:

D. On nous dit que la moyenne par train-mille est de $1.—R. Oui, environ.

D. Parfait.

L'hon. M. COPP: Monsieur le président, il me semble nécessaire qu'en sus de la documentation montrant la façon dont nous pouvons économiser les 3,500,000 milles, l'on nous fournisse un autre état relatif à la première affirmation à l'effet que l'économie serait de 7,500,000 milles.

M. Biggar:

D. A savoir l'écart entre le calcul de 1932 et le vôtre?—R. Oui.

D. Vous pourriez facilement fournir cet exposé dans une autre colonne?—R. Oui.

D. Nous reprendrons alors mardi la question des train-milles (voyageurs).—R. Parfait, monsieur.

M. BIGGAR: Le témoin suivant sera M. E. G. O'Brien qui nous parlera des wagon-milles (marchandises) et des train-milles mixte. Cela nous reportera au document C de la Pièce 49, page 444 du compte rendu.

E. G. O'BRIEN est appelé.

M. Biggar:

D. Monsieur O'Brien, vous êtes l'adjoint du surintendant général du transport au Pacifique-Canadien?—R. Oui, monsieur.

D. Vous êtes au service du transport du Pacifique-Canadien depuis 36 ans?—R. Oui, depuis 36 ans je vais de l'une à l'autre des divisions du service du transport.

D. Vous avez eu à vérifier l'exactitude des données du document C de la Pièce 49, page 444 du compte rendu où il est question des train-milles (marchandises), des train-milles mixte et autres et des wagon-milles (marchandises). Je suppose que la première rubrique est censée exclure les train-milles purement voyageurs.—R. Oui, monsieur; les train-milles (voyageurs) n'entrent en aucune façon dans ce calcul.

D. Les trois premières lignes de ce document représentent le nombre réel de train-milles et de wagon-milles (marchandises) du Pacifique-Canadien, du National-Canadien et du *Northern Alberta* en 1930. Viennent ensuite cinq exemples de réduction dont le chiffre global est donné et à l'avant-dernière ligne vous avez une donnée globale revisée avec les déductions, puis en dernier lieu une réduction du pourcentage. Monsieur O'Brien, vous avez assisté aux délibérations ici. Avez-vous en mains ce sur quoi reposent ces données?—R. Oui, monsieur, j'en possède les détails et je crois pouvoir vous renseigner sur ces calculs.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Le *Northern Alberta* dont il est ici question est-il la ligne exploitée par les deux chemins de fer?—R. Elle est présentement la propriété commune du Pacifique-Canadien et du National-Canadien.

M. Biggar:

D. Je vous vois un document sous les yeux. Le Comité peut-il vous suivre dans votre exposé sans copies de votre document?—R. Le document de la page 7?

D. Ce dont vous vous proposez de nous entretenir.—R. Je ne crois pas que le Comité possède d'autres détails que ce que l'on donne à la page 444. Ces détails n'apparaissent pas au mémoire du Pacifique-Canadien.

D. Le Comité peut-il vous suivre sans cette documentation supplémentaire? —R. Je le crois, monsieur. Si vous le désirez, je ferai les indications sur la carte.

D. Essayons toujours.—R. Parfait, monsieur.

D. Avant d'aller plus loin vous feriez peut-être mieux de nous dire dans quelle mesure vous avez travaillé en 1932 à la préparation de ce document.—R. En 1932 la tâche fut partagée et celle qui fut confiée au comité dont je faisais partie fut la préparation de la documentation sur les économies à effectuer sur les train-milles (mixte), les train-milles (marchandises) et les wagon-milles. Sur le comité se trouvait alors avec moi M. Bowles, représentant spécial à l'époque, du transport au Pacifique-Canadien; il avait rempli des fonctions à divers endroits du Canada et pouvait nous renseigner assez bien sur les conditions du transport. Il y avait aussi M. Liddy, notre statisticien général, qui compile les données pour toutes les statistiques. Grâce à mon expérience d'inspecteur, je connaissais presque toutes les têtes de lignes et les services de trains par tout le Canada. Nous jugeâmes que grâce à cette combinaison de connaissances nous pouvions réunir assez de données sur le sujet pour calculer d'assez près les chiffres approximatifs sur ce point particulier de la documentation.

D. Combien de temps y avez-vous travaillé?—R. De mémoire, environ six semaines. En temps ordinaire le travail eût pris beaucoup plus de temps; nous y avons travaillé continuellement de nuit pendant les six semaines. Nous avons parcouru chaque item séparément et avons examiné la situation en recourant à toutes les bribes de données que nous avons pu obtenir. Notre calcul ne fut donc pas approximatif.

D. Vous voulez dire que ce calcul fut aussi exact que possible en prévision de l'avenir?—R. Oui, pour l'avenir; et nous avions en mains ce que nous jugions être les meilleurs renseignements possibles.

D. Et toujours au point de vue général avez-vous pu juger si les calculs effectués en 1932 de la façon que vous dites demandent révision aujourd'hui, compte tenu des six années écoulées depuis?—R. S'il importe de reviser ces calculs? S'il y a quelque chose à faire ou plutôt il est bien sûr qu'aujourd'hui l'économie serait plus considérable.

D. Je ne parle pas d'économies. Avez-vous récemment revisé ces données pour voir si elles demandent des modifications?—R. Nous avons revisé ces données mais nous n'avions pas à nous le temps que nous avons eu en 1932. Toutefois, de concert avec le comité, je les ai examinées très soigneusement, pas à fond cependant ni en scrutant tous les détails comme nous avions fait en 1932, mais nous avons revu notre travail et les données obtenues à l'époque.

D. Quelle documentation aviez-vous en mains en 1932 ou par la suite sur les lignes du National-Canadien?—R. Sur les lignes et le volume de trafic du National-Canadien nous avons des données assez exactes. J'ajouterai que nous connaissons bien le mouvement des grains aux ports de mer. Ce mouvement est rendu public en même temps que les rapports des élévateurs à Vancouver, Fort-William et ailleurs. Grâce aux rapports publiés par des organismes comme la *Canadian Railway Association*, le Comité de quaiage et l'*American Railway Association*, nous possédons les données sur le chiffre global du mouvement des wagons. Et puis, par les renseignements obtenus du personnel du National-Canadien, nous pouvons nous faire une idée assez juste. Bien plus, notre personnel du trafic est tenu d'étudier la situation au jour le jour; enfin nous avions au milieu de nous un représentant du trafic placé dans une assez bonne position pour nous renseigner sur les affaires du National-Canadien. Sur certains item nous avions les données exactes mais n'importe quel employé du trafic sait assez exactement ce que l'autre réseau transporte.

D. J'imagine qu'il entre dans le travail de chaque compagnie de connaître ce que fait l'autre.—R. Oui, nécessairement.

D. Vous avez donc cru posséder des renseignements assez exacts sur le National-Canadien, et vous possédiez tous les renseignements possibles sur le

Pacifique-Canadien?—R. Nous savions tout sur les wagon-milles les train-milles et les tonne-milles, et comment ces renseignements pouvaient s'appliquer à l'étude particulière que nous poursuivions à l'époque. Nous avions des données certaines.

D. Voulez-vous continuer dans cette voie et nous dire comment vous avez recuilli les données de la page 444?—R. Dès l'organisation de notre travail, nous avons cherché le nombre de train-milles des lignes abandonnées. Ce fut un examen spécial. On nous a fourni un tableau des lignes que l'on avait résolu ou que l'on se proposait d'abandonner; nous pouvions donc faire une étude définitive du nombre de train-milles (mixte) qui entrent dans le cadre de cet examen sur ces lignes. Nous avions les horaires des employés et le dépliant des chemins de fer Nationaux qui renseigne sur les trains de voyageurs et nous dit s'ils sont mixtes ou pour voyageurs seulement. Puis nous avions les tableaux des heures de travail qui servent de guides pour le nombre de train-milles; enfin des opuscules sur les trains rapides de marchandises. Pour les lignes abandonnées on retranche les train-milles là où les trains ne fonctionnent plus, mais le trafic de ces lignes doit passer aux lignes conservées, ce qui grossit le nombre de train-milles des lignes conservées, et l'on a tenu compte de cela pour les lignes abandonnées.

L'hon. M. Dandurand:

D. Cette étude de votre part couvrait-elle l'ensemble des 5,000 milles censés être abandonnés?—R. Elle visait absolument l'ensemble des milles censés être abandonnés.

M. Biggar:

D. Vous présumiez l'abandon des 5,000 milles?—R. Pour cet abandon, notre calcul ne dérangerait que les chiffres sur les train-milles (mixte) et de marchandises sur les lignes abandonnées.

D. En effet, mais vous nous parlez présentement de la façon dont vous êtes arrivés à ces données.—R. Ce que nous avons examiné ensuite fut le plus court trajet en milles sous le régime de la fusion, l'utilisation de pentes plus douces, sans tenir compte du moins grand nombre de milles, et troisièmement la compensation du mouvement de wagons chargés empruntant maintenant un chemin de fer dans une direction et l'autre chemin de fer dans la direction opposée.

D. Voulez-vous expliquer?—R. Nous constations à l'occasion, là où les trains entiers du Pacifique-Canadien vont normalement de Montréal à Toronto, et quand pour cette raison les trains partiellement chargés gagnent l'est par le National-Canadien, que les conditions varient de temps à autre. Mais advenant qu'une compagnie obtienne une commande considérable de transport de grains en provenance des ports de la baie Georgienne et à destination de Montréal, la direction du tonnage s'en trouve renversée et les trains entiers iraient à l'est au lieu d'aller à l'ouest. On pourrait rencontrer une circonstance où le Pacifique-Canadien aurait des trains entiers de marchandises allant vers l'ouest alors que le National-Canadien en aurati allant vers l'est.

D. Qu'arriverait-il dans chaque cas pour l'inversion du mouvement?—R. Dans le mouvement inverse les trains se rencontreraient avec un chargement léger dans les deux cas sous le régime de l'unification, comparaison faite avec l'exploitation de deux réseaux indépendants. Quant à la réduction du nombre de milles sous le régime d'un accord, je vais vous montrer sur la carte, avec votre autorisation, ce qu'elle serait.

D. Oui, faites-le et allez-y carrément; indiquez les endroits où ces avantages peuvent s'obtenir.—R. Les deux chemins de fer ont un trafic considérable désigné sous le nom de trafic entre états; il part des Etats centraux et gagne la Nouvelle-Angleterre. L'écart est mince dans le trafic de Détroit ou de Sarnia à Montréal.

D. Entre les deux chemins de fer?—R. Oui. Le National-Canadien possède des rampes plus douces et une voie double sur cette route; ses voies sont légèrement meilleures. Mais là où il est probablement possible d'expliquer plus clairement la situation, c'est dans le trafic du voisinage de Cornwall, ou de Saint-Polycarpe ou du Coteau à destination de la Nouvelle-Angleterre. A noter que le National-Canadien, indiqué par cette ligne rouge sur la carte, possède une route presque directe pour atteindre la Nouvelle-Angleterre. Cette route suit la pente naturelle et peut porter des trains et des wagons lourds; au contraire, par le Pacifique-Canadien et en partant de ce point (il l'indique sur la carte) les trains entrent à Montréal pour prendre ensuite la direction est vers Farnham. Entre ces deux points la rampe est assez douce et peut se comparer à certaines autres rampes. Mais une fois à Farnham, il faut pénétrer dans la Nouvelle-Angleterre par une chaîne de montagnes, et vous voudrez bien noter que pour y parvenir la ligne du chemin de fer zigzague ici et traverse la frontière souvent avant d'atteindre la Nouvelle-Angleterre. Sur la chaîne de montagnes et sur la ligne du Pacifique-Canadien il faut deux locomotives pour tirer à peu près la moitié de ce qu'une seule locomotive peut remorquer sur le National-Canadien. La distance est plus longue d'environ 51 milles. Mais arrivés à ce point-ci, Wells River....

D. C'est là que vous confiez votre chargement au *Boston and Maine?*—R. Oui, et il le transporte 40 milles jusqu'à White River Junction. Cette distance devrait en réalité s'ajouter au reste, bien qu'elle ne se trouve pas présentement aux livres du Pacifique-Canadien.

D. Et une fois parvenus à White River Junction, vous atteignez l'extrémité de la ligne du National-Canadien?—R. Pas tout à fait, mais à peu près. Ce dernier en transporte une partie à certains points au sud.

L'hon. M. Calder:

D. Vous parlez des marchandises à destination de l'ouest et jusqu'à Chicago et non du trafic-marchandises canadien?—R. Non, je ne parle pas du trafic-marchandises canadien mais de celui d'entre Etats effectué par les chemins de fer canadiens. Il se fait un transport dans les deux sens, de la Nouvelle-Angleterre vers l'Ouest, et de l'Ouest vers la Nouvelle-Angleterre.

M. Biggar:

D. Quand vous parlez de la "Nouvelle-Angleterre", vous employez là une expression assez vague; en effet vous ne désignez pas, n'est-ce pas, les Etats du sud de la Nouvelle-Angleterre?—R. Je parle de toute la distance à l'est de la rivière Hudson. Quelque étrange que cela paraisse, il se fait un gros trafic en provenance de ces endroits-ci (il indique sur la carte) et du Connecticut et tout le long jusqu'à Chicago.

D. Vous contournez la voie principale du Pacifique-Canadien à Farnham au lieu de traverser l'Etat du Maine?—R. Nous contournons la voie principale à Farnham, oui, monsieur. Vous voyez ce petit "Z" ici (il indique).

L'hon. M. Dandurand:

D. Le trafic gagne-t-il un port de l'Atlantique?—R. Non, monsieur. Une partie gagne peut-être un port; une autre partie atteint New-York par eau ou va de New-York par eau à ces ports-ci de la Nouvelle-Angleterre, New-London ou Boston, pour gagner ensuite l'ouest par voie canadienne.

M. Biggar:

D. Simplement pour faire un pas de plus je vous dirai: supposons que le National-Canadien transporte une marchandise du genre que vous désignez dans

la direction dont vous parlez, vers l'est ou vers l'ouest, mais parlons de l'est d'abord. Vous avez dit que le trafic fait un détour au Coteau et descend vers White River Junction?—R. Oui.

D. Mais s'il se dirigeait sur Boston?—R. Ce serait la route normale. Il se fait du trafic par la route de Niagara, mais celui dont il est ici question est celui qui traverse le Canada aux environs de Montréal. Or, monsieur, si vous effectuez le même transport en dix milles de chemin et de distance; je veux dire que si l'on prend un train sur la route du National-Canadien et qu'on lui fasse emprunter la route du Pacifique-Canadien jusqu'à Farnham, Newport et Wells River, on aurait l'équivalent de 292 train-milles de plus pour chaque train. Ce sont les économies de ce genre qui entrent dans le réaménagement des routes.

D. Vous voulez dire que les trains du Pacifique-Canadien pourraient suivre cette route et économiser ainsi 292 milles pour chaque train?—R. Oui.

L'hon. M. Robinson:

D. Des milles-train?—R. 292 milles de distance pour chaque train. Soit, vu que le train doit revenir à son point de départ, un total de 584 milles.

Le très hon. M. Meighen:

D. Pour chaque train?—R. Pour chaque train, dans les deux sens.

D. Pourriez-vous faire ce calcul en train-milles par année?—R. Nous l'avons fait, monsieur.

L'hon. M. Murdock:

D. Ce serait beaucoup plus en wagon-milles aussi?—R. Oui. Les wagon-milles et les train-milles ne correspondaient pas en l'occurrence parce que tout ce que l'on ajoute aux wagon-milles constitue la distance réelle, alors que les train-milles sont plus considérables en proportion à cause du train plus considérable que l'on meut sur la meilleure route.

L'hon. M. Hugessen:

D. Il faut diviser les trains sur la ligne du Pacifique-Canadien?—R. Oui, ce qui augmente les train-milles hors de proportion avec les wagon-milles. Il en est de même naturellement pour tous ces tronçons de voies dont il fut question à propos d'abandons de lignes et de rampes plus douces à partir des provinces des Prairies jusqu'à Kamloops, de Kamloops à Vancouver et de Winnipeg à Fort-William. Pour ces dernières lignes nous avons des données assez exactes et avons pu nous faire une idée assez juste des économies. Pour Newport, étant donné le transfert du trafic du Pacifique-Canadien au National-Canadien, naus avons eu les données exactes en tonnes et en wagons transportés et avons su, à un mille près, ce que cela représentait.

M. Biggar:

D. Et il en est de même pour chaque zone en particulier, du reste, pour la région de Kamloops, est et ouest, et de Winnipeg à Fort-William?

L'hon. M. CALDER: Si l'on pouvait nous fournir trois exemples semblables préparés de même façon, en même temps que le témoin nous fournirait les indications sur la carte, nous en serions bien aises.

L'hon. M. DANDURAND: Le témoin va nous indiquer, je crois, toutes les économies comprises dans ce chiffre d'ensemble et pour chaque ligne.

L'hon. M. CALDER: Ce sera préférable si l'on se propose de nous les indiquer toutes.

Le TÉMOIN: Monsieur Biggar, vous m'avez questionné sur la façon générale dont cette formule fut préparée. Je vous ai fourni ces données comme exemple

pour vous montrer comment nous nous sommes renseignés sur le nouvel itinéraire du trafic. Il y avait d'autres considérations outre le nouvel itinéraire du trafic. Il y a la consolidation du trafic-marchandises qui nous a occasionné un travail fort détaillé. Tout naturellement nous avions sur nos propres lignes les wagons chargés tous les jours à chaque entrepôt. Nous les avons comptés et avons examiné quel pourcentage de la capacité cubique du wagon était remplie, quel poids ce dernier portait, et nous avons fait un calcul approximatif aussi serré que possible du volume de trafic qui emprunterait les lignes du National-Canadien, puis nous avons cherché à savoir si toute cette marchandise allant d'un point de concurrence à un autre point de concurrence pouvait se placer dans un seul wagon. Nous avons constaté qu'une grosse économie pouvait s'effectuer sur ce point particulier. Quant au chargement plus lourd des wagons, nous l'avons estimé à 1 p. 100 après avoir examiné la capacité des wagons et la possibilité de mieux répartir les gros wagons aux endroits où ils pouvaient être utilisés avec avantage. Nous avons jugé pouvoir de cette façon augmenter de 1 p. 100 le chargement des wagons.

L'hon. M. Robinson:

D. Ces données reposent sur l'hypothèse qui veut que les personnes chargées de mener la chose à bien le feront à la perfection dans la pratique et économiseront chaque dollar possible. Il sera donc nécessaire d'avoir, pour réussir, des personnes parfaites et d'assurer une coordination entière, j'imagine?—R. Non, monsieur. Nous sommes des gens de chemins de fer et nous savons exactement par les rapports ce qui se fait; nous savons aussi jusqu'à quel degré approchant la perfection nous devons nous attendre que les gens travaillent.

D. Pouvez-vous atteindre la perfection?—R. Nous n'avons pas prétendu pouvoir jamais atteindre la perfection, et les économies envisagées par nous ne furent pas calculées avec cette idée.

M. Biggar:

D. Oui?—R. Venait ensuite le nouvel itinéraire à tracer aux wagons américains; je veux parler des wagons vides remis à leurs propriétaires et des wagons canadiens renvoyés aux endroits de chargement. La création d'un nouveal itinéraire pour les wagons américains est une question qui se résout selon un ensemble de règles plutôt techniques connues sous le nom de Règles du service des wagons de l'*American Railway Association.* Quand un wagons étranger emprunte les voies du Pacifique-Canadien, nous pouvons le retourner à son propriétaire en le déposant à n'importe quel endroit où nous avons un raccordement direct. Ainsi nous recevons à Détroit un wagon du New York Central chargé de marchandises d'exportation à destination de Montréal. Il est déchargé à Montréal où il est remis au New York Central. Si ce wagon du New York Central était à Toronto, il nous faudrait le rendre à un certain endroit où nous aurions un raccordement direct, à Détroit, par exemple, Prescott ou à Montréal, alors que sous l'unification il pourrait être dirigé sur Buffalo. Je parle ici des wagons américains. Vient ensuite le cas de n'importe quel autre wagon. Il existerait des raccordements à un plus grand nombre de points communs d'aiguillage sous l'unification, et pour cette raison il deviendrait plus facile de retourner les wagons à leur propriétaire par un chemin plus court d'après les règlements de l'Association des chemins de fer qui autorisent cette manœuvre. Il y avait aussi la question du parcours des wagons vides étrangers. Elle n'était pas aussi compliquée que celle des wagons vides canadiens, je veux dire des wagons du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. Ces derniers retournent sous certaines conditions à leurs propriétaires, et une bonne partie du parcours des wagons vides comporte pour le Pacifique-Canadien l'obligation de retourner au National-

Canadien les wagons qui appartiennent à ce dernier, et pour le National-Canadien de retourner au Pacifique-Canadien ses wagons. C'est ce nombre de milles qui disparaîtrait du coup et pour toujours.

L'hon. M. Moraud:

D. Je ne comprends pas bien pourquoi il vous faut l'unification pour en agir ainsi. Ne pourriez-vous pas vous entendre à cet effet entre les deux compagnies? —R. Les chemins de fer de l'Amérique du Nord ont cherché depuis 1902 à en venir à une entente satisfaisante. Ils ont d'abord adopté le système du nombre de milles où il fallait débourser à chaque mouvement des wagons. Le résultat en fut que les wagons demeurèrent pendant un temps infini sur les voies de celui qui les détenait alors.

D. De la compagnie de chemin de fer?—R. Oui. Aux époques de transport des grains, les wagons utilisés à cette occasion à destination de New-York, Boston et Baltimore étaient retenus des mois à ces endroits. Il en était ainsi dans toute l'Amérique du Nord. On évitait par là le mouvement à vide, il est vrai, mais les inconvénients étaient si grands que les chemins de fer, par l'entremise de leur association, changèrent ce régime pour ce que l'on appelle le système "par jour" d'après lequel la compagnie payait pour chaque jour passé par le wagon sur ses voies.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Elle se montrait alors plus empressée de les retourner à leur propriétaire?—R. L'intention était de la forcer à retourner les wagons à leur propriétaire, à la compagnie.

M. Biggar:

D. Vous parlez toujours du chemin de fer comme unité?—R. Oui, monsieur; mais vu que je rencontre ces compagnies au sein de leur association à Chicago, je donne le nom d'homme à la compagnie de chemin de fer.

D. C'est parfait, dès l'instant que nous comprenons le sens de l'expression.

L'hon. M. Horsey:

D. Et quel est ce déboursé?—R. Un dollar par jour. Ce déboursé par jour forçait aussi le retour des wagons à leur propriétaire, à la compagnie propriétaire, mais par ailleurs il occasionnait quantité de milles de parcours à vide, comme je l'ai dit, de la part du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

M. Biggar:

D. Je ne vous ai pas bien compris.—R. Quand on force la compagnie à débourser $1 pour chaque jour de retenue des wagons sur ses voies, et si la compagnie peut les diriger sur un point d'aiguillage à raison de $5 ou $6, et qu'elle va avoir à débourser $10 pour une retenue de dix jours à cet endroit, elle préférera les retourner à vide à qui de droit.

L'hon. M. Buchanan:

D. Quand ce nouveau régime fut-il inauguré?—R. Le régime de "tant par jour" fut, je crois, inauguré vers 1902.

L'hon. M. Calder:

C. Cependant chaque compagnie agissant de même vers cette époque, les déboursés s'équilibraient ou à peu près.—R. Excepté pour la compagnie dont le trafic en provenance de ses voies était considérable. Ainsi les compagnies canadiennes transportaient beaucoup de grains d'exportation à New-York, Baltimore et Boston, et nous avions un pressant besoin de nos wagons sur nos pro-

pres voies pour satisfaire les expéditeurs canadiens; et cependant nous constations que tous nos wagons se trouvaient dans la Nouvelle-Angleterre; toutes les compagnies de chemins de fer de l'ouest des Etats-Unis étaient dans la même situation.

L'hon. M. Dandurand:

D. Les compagnies à court de wagons retenaient les vôtres?—R. Bien plus, elles permettaient aux consignataires de les retenir indéfiniment.

L'hon. M. Robinson:

D. Et elles en faisaient des entrepôts?—R. Exactement.

M. Biggar:

D. Vous avez employé une expression qui m'a porté à croire que la raison pour laquelle on permettait aux wagons de demeurer indéfiniment sur les voies avant d'être retournés était en réalité l'espoir de les retourner soi-même chargés. —R. Pas tout à fait, monsieur. On les utilisait comme entrepôts. Nous avons constaté qu'aux environs de Boston se trouvaient plusieurs centaines de wagons du Pacifique-Canadien chargés de foin, et que les voies d'évitement de ce parc à wagons étaient fermées. Les wagons y arrivaient chargés de pâte de bois, 300 à 400 wagons ainsi chargés de pâte de bois à destination de quelques pulperies de la Nouvelle-Angleterre; ces wagons y demeuraient indéfiniment. On n'imposait aucun déboursé à la firme qui les retenait ou à la personne qui les utilisait comme entrepôts.

L'hon. M. Horsey:

D. Les autres compagnies, j'imagine, gardaient aussi les wagons et les utilisaient comme entrepôts?—R. Oui. Elles piratiaient, comme nous disions, sur ces wagons. Elles chargeaient ces wagons et les dirigaient sur n'importe quel endroit, à discrétion.

D. Quand le versement échéait-il?—R. Quand les wagons sont chargés ou vides il s'effectue un rapport commun. Ce rapport se dresse quand les wagons sont dirigés sur le point de jonction, et il porte la signature des deux agents. Du jour de la signature commence l'imposition d'un déboursé de $1 par jour pour l'usage des wagons jusqu'à leur retour au point de jonction ou jusqu'à leur remise à l'autre chemin de fer.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Au point direct de contact?—R. Au point direct de contact avec l'autre chemin de fer, ou avec le chemin de fer propriétaire des wagons.

M. Biggar:

D. Vous voulez dire que si les wagons appartiennent au chemin de fer A et occupent les voies du chemin de fer B, B rembourse A pour le nombre de jours que B retient les wagons. Supposons alors que les wagons soient retournés au chemin de fer A, la question est réglée. Mais supposons que le chemin de fer B dirige les wagons sur le chemin de fer C, la responsabilité de B cesse, et C prend à ce moment toutes responsabilités à l'endroit de A jusqu'au retour des wagons à A?—R. En effet, monsieur. Nous avons un organisme de surveillance, appelé l'*American Railway Association,* qui compte une division du service des wagons, l'une des plus importantes de ses divisions. Elle surveille les opérations et agit comme tribunal pour décider de toutes discussions sur les responsabilités.

D. Vous étiez en train d'expliquer le fonctionnement du régime pour le Pacifique-Canadien et le National-Canadien en matière d'économies à obtenir de leur unification.—R. La situation entre le Pacifique-Canadien et le National-

Canadien est exactement la même qu'entre les autres chemins de fer. Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien déboursent chacun $1 par jour pour chaque jour de retenue des wagons de l'autre compagnie sur ses voies. Le National-Canadien peut avoir sur la voie du Pacifique-Canadien à quelque distance d'un point de jonction un wagon dont il n'a pas un besoin pressant; or, comme il en coûtera $1 par jour au National-Canadien pour chaque jour de retenue, il jugera à propos de renvoyer ce wagon au Pacifique-Canadien; et il en sera de même pour ce dernier.

L'hon. M. Robinson:

D. Je ne vois pas pourquoi il n'y aurait pas de réciprocité entre ces deux chemins de fer.—R. Ce serait possible avec un régime de surveillance. Les chemins de fer américains l'ont essayé en 1935. Ils ont adopté un nouveau régime appelé "moyenne par jour", mais les désavantages dépassaient les avantages. Les wagons ne revenaient simplement pas à leur propriétaire. Les chemins de fer des Etats-Unis de l'ouest et les chemins de fer canadiens constatèrent que leurs wagons étaient retenus tout comme sous l'ancien régime des milles, alors qu'il n'existait pas de frais de loyer à tant par jour.

D. A votre avis, serait-il très facile pour eux d'en venir à une entente?—R. Ce le serait sous l'unification, mais, à mon sens, il est presque impossible de mener l'entreprise à bien.

D. Sans l'unification?—R. Il faudrait un régime quelconque de contrôle commun exprès. Sans l'unification on rencontre plusieurs autres désavantages dont celui que les wagons d'un chemin de fer seraient probablement encore plus retardés que maintenant. Quand vous avez vos wagons à vous, vous pouvez surveiller et diriger le mouvement des wagons.

D. Je ne comprends pas encore, et je ne crois pas que vous réussissiez à me faire comprendre.—R. Il s'agit, monsieur, de savoir pourquoi les chemins de fer canadiens ne peuvent travailler en coopération; c'est ce que vous voulez dire, j'imagine?

M. Biggar:

D. Pourquoi le régime n'est pas différent.—R. Oui. Dès l'instant qu'il y a concurrence, surgit la question de l'approvisionnement de wagons pour assurer le transport sur un chemin ou sur un autre. Advenant pénurie de wagons, un chemin de fer peut jouir de l'avantage d'avoir plus de wagons vides sur ses voies, et alors, comme nous disons entre nous, le chemin de fer propriétaire des wagons se trouverait placé à désavantage.

D. Il serait placé à désavantage si...—R. Si les wagons ne lui étaient pas retournés une fois vides.

D. Exactement.—R. En d'autres termes, le chemin de fer qui aurait fourni les wagons pour le transport ne les aurait plus à sa disposition.

L'hon. M. Buchanan:

D. Sans le régime de $1 par jour, un chemin de fer pourrait-il retenir délibérément les wagons d'un autre chemin de fer?—R. Oui. C'est exactement ce qui arrivait quand les frais de loyer de $1 par jour n'étaient pas imposés; comme j'ai tâché de vous le faire comprendre, en Nouvelle-Angleterre on retenait les wagons indéfiniment.

D. On ne les retenait pas de propos délibéré?—R. Oui, parfois, quand on n'avait pas de trains prêts à les conduire ou quand on croyait devoir les utiliser soi-même. Rien ne poussait à retourner les wagons à leur propriétaire.

L'hon. M. Horsey:

D. Vous prétendez que sous l'unification on pourrait mieux utiliser les wagons que sous le régime de la concurrence?—R. Aucun doute là-dessus.

L'hon. M. Murdock:

D. Comment se répartissent les frais de retenue "par jour" entre les deux chemins de fer canadiens?—R. Pendant nombre d'années le National-Canadien a versé au Pacifique-Canadien d'assez fortes sommes sous le régime de "tant par jour". Je veux dire que le bilan favorisait le Pacifique-Canadien, ce qui indique qu'il y avait plus de wagons du Pacifique-Canadien sur les voies du National-Canadien qu'il n'y avait de wagons du National-Canadien sur les voies du Pacifique-Canadien.

M. Biggar:

D. Il ne s'agit pas tant, j'imagine, des dollars que du fait que ces frais hâtent le retour des wagons.—R. C'est là le but de ces frais.

Le très hon. M. Meighen:

D. Avec le résultat financier.—R. Avec le résultat financier.

M. Biggar:

D. Si ce régime fonctionne bien, la question d'argent passe au second plan?—R. Il fonctionne très bien.

L'hon. M. Horsey:

D. Il fonctionne bien présentement?—R. Oui.

D. Les chemins de fer portent au débit l'un de l'autre les frais de retenue? —R. Tout ce qui se fait en commun, c'est le bilan.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Monsieur O'Brien, avec l'unification il n'y aurait aucune pression pour faire verser les frais en vue de faire retourner les wagons?—R. Aucune pression pour faire retourner les wagons?

D. Je veux dire que l'on éviterait les frais du retour des wagons?—R. Ces frais seraient évités mais comme résultat le rendement des wagons s'en ressentirait, d'où plus de dépenses. En d'autres termes, si les wagons n'étaient pas retournés à leur point de départ et s'ils étaient retenus indéfiniment, il se produirait tant de délais dans le retour des wagons qu'il en coûterait davantage aux chemins de fer; il faudrait alors plus de wagons, à moins d'une surveillance commune.

D. Vous vous méprenez sur ma question.

L'hon. M. Dandurand:

D. Mais entre les deux chemins de fer, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, il existe un accord ou une entente et les frais pour l'un et pour l'autre sont minimes?—R. Les frais, monsieur?

D. Ce qu'ils ont à se verser l'un à l'autre.—R. Le bilan seul compte. Je puis vous fournir les chiffres à ce sujet.

L'hon. M. Haig:

D. Quels étaient ces chiffres pour l'année dernière, 1937? Lequel a le plus déboursé?

L'hon. M. MURDOCK: Le National-Canadien, a-t-il dit.

Le TÉMOIN: En 1937, le bilan favorable au Pacifique-Canadien fut de $472,948, pour tous les échanges par jour. Ces chiffres comprennent beaucoup de choses en sus de ce que nous appelons les frais de retenue par jour; il y a eu les réclamations et autres déboursés.

L'hon. M. Buchanan:

D. Tous les chemins de fer sont-ils compris?—R. Les deux chemins de fer seulement.

L'hon. M. McRae:

D. Quels furent les chiffres globaux pour les deux chemins de fer? L'écart entre les deux n'est pas aussi considérable que les frais de retour des wagons vides. Quel fut ce chiffre?—R. Voulez-vous parler du nombre de milles parcourus par les wagons vides ou les frais de retenue par jour?

D. Tout ce qui s'est déboursé par les deux chemins de fer.—R. Le Pacifique-Canadien a encaissé $567,696 et versé au National-Canadien $447,523.

D. Soit un million de dollars?—R. Environ un million de dollars.

Le très hon. M. Meighen:

D. Si je comprends, ce chiffre ne représente pas nécessairement les économies à effectuer. Si je vous suis bien, la situation est celle-ci: entre les chemins de fer américains et canadiens vos économies consistent en un itinéraire plus court du retour des wagons parce qu'il est possible d'atteindre un point de raccordement plus rapproché. Avec deux chemins de fer indépendants, chacun d'eux doit retourner à son propre point de départ, alors qu'avec l'unification le point le plus rapproché peut s'atteindre sur l'un ou l'autre chemin.—R. Oui, monsieur.

D. Mais en ce qui vous regarde—la nécessité de retour disparaît, et en conséquence vous tirez un meilleur usage de tout votre roulant, d'où moindre nécessité d'un roulant considérable et moins de déboursés globaux pour la manutention de ce roulant.—R. Sous une administration unifiée.

D. Selon ma manière à moi de développer votre argumentation?—R. Oui, et comme nous voyons l'entreprise, il serait impossible d'atteindre ce but sous le régime de la concurrence, compte non tenu des accords de coopération.

M. Biggar:

D. Voulez-vous poursuivre? Vous avez épuisé le sujet du renvoi des wagons par les deux compagnies. Passez à autre chose.

L'hon. M. Moraud:

D. Vous êtes absolument persuadé de l'impossibilité d'atteindre un tel résultat autrement que par l'unification?—R. Je suis absolument certain de son impossibilité non seulement d'après ma propre expérience mais d'après celle des chemins de fer américains qui ont cherché à créer un régime à cette fin et n'y ont pas réussi malgré la bonne volonté entière et unanime de tous les chemins de fer intéressés.

L'hon. M. McRae:

D. Le chiffre global de $1,000,000 en frais de retour pour les deux compagnies canadiennes diminuerait considérablement avec l'unification?—R. Il ne serait plus question de comptabilité. Présentement les deux compagnies échangent leurs bilans.

L'hon. M. Calder:

D. Les frais de retour comprennent aussi ceux du transport des wagons mêmes?—R. Vous revenez là à notre point de départ. Le retour des wagons est l'élément économique de l'unification traité à la page 444: "Nouvel itinéraire des wagons des chemins de fer des Etats-Unis qui retournent aux lignes qui les possèdent et des wagons canadiens vides retournés aux points de chargement."

M. Biggar:

D. Très bien.—R. Il ne reste à étudier qu'un aspect du retour des wagons aux points de chargement. C'est celui des wagons à diriger aux endroits où il y a pénurie de wagons. On résoudrait ce problème de la même façon que celui des wagons chargés.

D. Pourriez-vous donner un exemple de cette façon en comparant ce que serait la situation sans l'unification avec la situation actuelle à ce sujet?—R. L'exemple le plus frappant serait celui des wagons vides au Nouveau-Brunswick,—à n'importe quel endroit ici (il indique sur la carte). Supposons que le National-Canadien ait des chargements à prendre aux papeteries de Dalhousie. Il se trouve des wagons du Pacifique-Canadien dans le voisinage. Il faudrait au National-Canadien charger ses wagons et les diriger sur Montréal ou, sans l'unification les diriger sur le point de raccordement du Pacifique-Canadien le plus rapproché. Si le National-Canadien avait présentement un wagon à Saint-Jean et si le trafic vers l'Ouest était léger, ce wagon serait retourné par la route la plus courte, alors que dans la situation présente il faut le diriger quelque part ici (il indique sur la carte).

L'hon. M. Robinson:

D. De quel wagon parlez-vous?—R. D'un wagon vide, d'un wagon du National-Canadien dont on n'a que faire à Saint-Jean. Si l'on a un excédent de wagons vides et qu'on désire les retourner dans la direction de l'ouest, il faut les faire passer quelque part ici.

D. Où?—R. De Saint-Jean à Edmundson ou à Campbellton pour les diriger sur Montréal, puis un peu plus à l'ouest à un point de chargement où il y a pénurie de wagons vides. Par l'unification ces wagons suivraient tout naturellement l'itinéraire le plus court et le moins coûteux.

D. Où il y a un service de trains réguliers?—R. Où il y a un service de trains réguliers on profite de la direction du tonnage.

D. Là où existe un service de trains réguliers sur la ligne du National-Canadien, on pourrait, je suppose, ajouter quelques wagons sans frais supplémentaires?—R. Sur cette route?

D. Sur n'importe quelle route.—R. Cela peut arriver en certaines circonstances, mais vous avez toujours des frais d'usure du wagon et vous constatez souvent que vous avez du charbon à destination de l'Ouest quand vous avez ici vos trains au complet et qu'il vous faut encore voir au roulement des wagons vides dans la direction du tonnage.

D. Mais quand les trains suivent un horaire régulier les frais n'excèdent pas ceux de l'usure.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le mouvement de ces wagons coûte de l'argent.

L'hon. M. McRae:

D. Monsieur O'Brien, actuellement, le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien, renvoie ses wagons respectivement au point de bifurcation le plus rapproché pour livraison, sans se soucier de l'efficacité ou du besoin des wagons retournés?—R. Sans se soucier du besoin...

D. De sorte que si ce wagon que vous avez à Saint-Jean est requis à Montréal, il faudra le remorquer jusqu'à Montréal?—R. Précisément.

L'hon. M. DANDURAND: S'il n'y a pas de marchandises à transporter.

M. Biggar:

D. Les trois derniers articles que vous avez discutés sont tous compris sous le nº 4 des items rapportés au document C, page 444, n'est-ce pas?—R. La manutention de tous les wagons vides serait compris dans cet item.

D. Le moment serait-il propice d'expliquer le détail des 90,000 et 4,100,000, ou préférez-vous le faire plus tard quand vous arriverez aux détails?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il faudra une somme énorme de détails pour y arriver.

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Mais la répartition a été opérée en détails.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas d'objection si vous voulez prolonger la séance.

Le TÉMOIN: Je vais vous donner *grosso modo* notre façon d'y arriver. Nous avons voulu examiner les dossiers pour savoir quel parcours à vide était impliqué sur la ligne du Pacifique-Canadien dans le cas d'un wagon remorqué du point où il devient vide jusqu'au point de bifurcation. Nous n'avions pas les renseignements concernant le National-Canadien, mais nous savions qu'il y avait un plus grand nombre de wagons du Pacifique-Canadien sur la ligne du National-Canadien que de wagons du National-Canadien sur la ligne du Pacifique-Canadien et nous avons supposé que le parcours serait à peu près le même bien que nous fussions convaincus qu'en moyenne leur roulement à vide couvrirait une plus forte distance que sur notre ligne. C'était un calcul précis en tant que le Pacifique-Canadien est concerné et une simple estimation, après avoir pris en considération tous les faits connus, pour ce qui concernait le National-Canadien. Les deux ont été pris en bloc.

D. Pourriez-vous nous dire à peu près combien de ces 90,000 et 4,100,000 étaient imputables au nombre de wagons américains retournés et de wagons canadiens vides remorqués aux points de chargement. Vous pouvez répondre plus tard si vous voulez.—R. J'ai ici quelques détails si vous les désirez.

D. Maintenant, procédez avec les points généraux. Vous en êtes au nº 5 maintenant.—"Réacheminement du trafic de marchandises". L'exemple que nous avons donné relativement au mouvement du trafic entre états de Coteau-Junction à Wells-River, par Montréal et Farnham, comparé au mouvement direct de Coteau-Junction à White-River, est un exemple des économies découlant du réacheminement du trafic. Notre étude en comprend bien d'autres. Nous avons étudié les situations individuellement et envisagé tous les renseignements de manière à pouvoir calculer les économies qui pourraient résulter du réacheminement du trafic.

L'hon. M. Dandurand:

D. Relativement aux 5,000 milles de lignes qui devaient être abandonnés? —R. Le réacheminement du trafic n'a pas d'effet sur l'abandon,—ou plutôt l'abandon des lignes n'a pas beaucoup d'effet sur le réacheminement du trafic sauf en ce qui concerne la rampe.

Mais là où nous avons pris le trafic nous avons supposé que si la ligne disparaissait, ce trafic, ou ce nombre de wagons, se trouvait effectivement transféré à la ligne retenue de sorte qu'il s'ensuivait une augmentation du nombre de train-milles et de wagon-milles sur la ligne retenue, ce qui réduisait, par conséquent, dans une mesure correspondante l'importance des économies à effectuer par le réacheminement général du trafic.

D. Mais si les lignes n'étaient pas abandonnées, les chiffres seraient bien différents?—R. On a calculé que même sans l'abandon de lignes ces chiffres relatifs au réacheminement du trafic seraient quelque peu plus élevés qu'ils ne le sont présentement. Un exemple éclaircira la chose. La ligne de Saint-Jean à Montréal est courte, mais si le trafic qui passe sur la ligne transcontinentale du National-Canadien de Saint-Jean et Moncton à Diamond-Junction, était transféré à la ligne du Pacifique-Canadien, il y aurait une légère augmentation du nombre de train-milles et une augmentation du nombre de wagon-milles. Le wagon individuel roule sur une distance plus courte mais à cause du fait que les convois sont plus courts, il y a plus de train-milles.

L'hon. M. Calder:

D. Prenons le cas suivant. Les deux chemins de fer doivent maintenant mettre en mouvement à partir de Winnipeg tant de milliers de wagons de grain sur trois lignes. Disons qu'il n'y aurait qu'une seule ligne pour le transport de ce grain. Quel en serait l'effet? Il y a un réacheminement; mais prenez-vous cela en considération?—R. Exactement à ce point de vue, et alors le parcours en milles se trouve réduit et il y a aussi un avantage dû à la pente. Ainsi ces trois facteurs assurent une économie raisonnable, des facilités de transport considérables et de meilleures chances d'exploitation. Et dans ce cas en particulier il y a un léger avantage du côté des économies.

L'hon. M. Dandurand:

D. Je n'avais pas compris votre réponse quand je vous ai interrogé au sujet de cet item 5, réacheminement du trafic de marchandises, qui indiquait une économie de 27,491,186 wagon-milles (marchandises). Je vous ai demandé si cela dépendait, et dans quelle mesure, de l'abandon de 5,000 milles de voie ferrée? —R. L'économie en wagon-milles qui dépend entièrement de l'abandon de lignes est indiquée vis-à-vis de l'item 1. Le service de trains sur les lignes abandonnées représente 4,181,000. C'est-à-dire, si ces lignes étaient abandonnées, ces wagons ne circuleraient pas; en d'autres mots, les wagons seraient immobilisés.

M. Biggar:

D. Les lignes disparaissant, les wagons ne circuleraient pas?—R. Non. Le reste du trafic, si ces lignes étaient abandonnées, passerait par une autre route, et par conséquent, vous auriez encore ces wagons en mouvement et le nombre de wagon-milles augmenterait.

D. Supposons qu'il n'y ait aucun abandon de lignes cet item 1 serait biffé complètement de ce tableau?—R. Complètement.

D. Relativement à l'item 2, supposons qu'il n'y ait aucun abandon de lignes les chiffres vis-à-vis de cet item 2 seraient-ils modifiés?—R. Non, pas pour la peine.

D. Et l'item nº 3, les chiffres vis-à-vis de cet item seraient-ils modifiés?—R. Non, ils ne le seraient pas.

D. Et pour ce qui concerne l'item nº 4, les chiffres pourraient-ils être modifiés?—R. Oui, dans la mesure que certaines routes à petit parcours ne seraient pas utilisables; mais l'effet serait négligeable.

D. Et pour l'item nº 5, à quel degré ces chiffres seraient-ils modifiés s'il n'était plus question d'abandon de lignes?—R. Ils le seraient dans une certaine mesure. Par exemple, si la ligne de Sudbury ou Capreol à Winnipeg était abandonnée (montrant sur la carte) et la ligne du Pacifique-Canadien de Sudbury à Fort-William et Winnipeg était retenue, cela voudrait dire un plus grand nombre de train-milles pour le trafic vers l'est ou l'ouest, sur la ligne du Pacifique-Canadien, qu'il n'en faudrait pour le trafic sur la ligne du National-Canadien, de Capreol à Winnipeg.

D. Pourquoi?—R. Parce que la ligne du National-Canadien de Sudbury ou Capreol à Winnipeg est une ligne sur laquelle plus de wagons par train peuvent être remorqués que sur la ligne du Pacifique-Canadien de Sudbury à Fort-William. Par conséquent, si le trafic roulant maintenant sur le National-Canadien est transféré au Pacifique-Canadien, nous aurions en service près de trois trains au lieu de deux. Prenant donc en considération les distances et le nombre de trains en service, l'abandon de la ligne du National-Canadien entre Capreol et Superior-Junction-Winnipeg, augmenterait le nombre de train-milles dans la présente estimation.

Le très hon. M. Meighen:

D. Dois-je comprendre que, selon vous, sans l'abandon de ces lignes vous perdriez les avantages énumérés sous l'item nº 1, dont l'effet serait d'augmenter l'avantage décrit sous le nº 5?—R. Oui, c'est bien cela.

D. Quelle comparaison feriez-vous entre l'augmentation et la diminution?—R. Sur cette ligne en particulier, je crois...

D. Non, dans tout le pays. Je veux parler de tout l'item. La perte des économies sous l'item nº 1 serait-elle compensée par un surcroît d'économies sous l'item nº 5?—R. Dans la mesure que les train-milles et les wagon-milles sont concernés, si les lignes qui ont fait le sujet de nos discussions ne sont pas touchées, il y aurait une plus grande économie en train-milles.

D. Disons que l'exploitation de ces lignes ne sera pas abandonnée. Vous perdriez les économies énumérées sous l'item nº 1, mais vous feriez de plus fortes économies sous l'item nº 5. Mais feriez-vous de plus grandes économies sous le nº 5 que vous n'en perdriez sous le nº 1?—R. Pas tout à fait autant. Dans ce territoire entre Sudbury et Fort-William, ce qui est gagné en retenant cette ligne représente environ 692,000 train-milles. Notons que je parle de mémoire.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Vous avez un certain trafic maintenant. Si le parcours est réduit vous maintenez que ce trafic vous restera quand même, sans beaucoup de différence?—R. Oui.

D. Et si les deux chemins de fer n'en faisaient plus qu'un, ce trafic pourrait être mis en mouvement de la façon la plus commode dans les deux directions? Telle est la base de l'estimation?—R. De l'item nº 5.

L'hon. M. DANDURAND: C'est pourquoi nous serions intéressés à savoir où paraissent ces économies sur chaque ligne.

M. Biggar:

D. Relativement au point soulevé par le sénateur Dandurand, pouvez-vous préparer avec ces chiffres un tableau basé sur l'une ou l'autre alternative, soit sous le régime des lignes abandonnées, soit sous le régime des lignes telles qu'elles sont aujourd'hui?—R. Je crois que cela peut se faire, mais la chose exigera beaucoup de temps. Je pourrais faire une estimation raisonnable, je crois.

D. Il vous fraudrait commencer par faire certaines suppositions?—R. Oui. Il a fallu faire une étude très longue et très détaillée pour arriver à ces chiffres et il est dangereux de faire des estimations.

L'hon. M. Robinson:

D. En d'autres mots, ces chiffres sont basés sur l'abandon de 5,000 milles de ligne?

L'hon. M. HAIG: Non; rien que pour l'item nº 1.

L'hon. M. ROBINSON: Si ces 5,000 milles de ligne n'étaient pas abandonnés ces chiffres ne seraient plus exacts.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'item nº 1 disparaîtrait. Pour les autres, entre 1 et 5, il y a diminution dans un cas et augmentation dans l'autre.

M. Biggar:

D. Quand vous dites que la chose exigera beaucoup de temps, voulez-vous dire un mois ou plusieurs jours?—R. Pour faire une étude définitive...

D. Nous ne pouvons pas dans le moment aller au delà des renseignements obtenus en 1932. Vous avez les renseignements qui vous ont guidé alors. Pouvez-vous présenter ces données sous forme de tableau?

L'hon. M. Dandurand:

D. En d'autres mots, nous avons ici des chiffres basés sur des détails que la compagnie doit posséder. Sur quels détails ces données s'appuient-elles?—R. Nous avons les détails, ce que nous appelons nos feuilles de travail, sur lesquelles nous sommes arrivés à ce tableau.

M. Biggar:

D. Avec ces feuilles de travail pourriez-vous nous préparer un tableau qui nous expliquera comment ces chiffres ont été répartis?—R. Pour ce qui concerne les chiffres relatifs à l'abandon des lignes et les chiffres actuels?

D. Et décomposant ces chiffres individuels sur la même base qui a servi à la présentation de ces données.—R. Nous pouvons le faire et je ne crois pas qu'il faille beaucoup de temps.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Jusqu'à quel joint désirez-vous qu'ils soient répartis? Si vous les voulez réduits en unités, le travail ne finira plus.

M. BIGGAR: Je crains que nul d'entre nous n'en connaissent assez long pour pouvoir indiquer exactement jusqu'à quel point il faudrait décomposer ces chiffres. Ne pourrions-nous pas demander à M. O'Brien d'aller aussi loin que les membres du Comité l'ont indiqué?

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, puis-je poser une question?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Certainement.

L'hon. M. DANDURAND: Il faudrait éprouver les détails sur lesquels M. O'Brien s'est appuyé pour préparer le tableau qu'il nous a présenté. Comment en avoir la preuve si les détails manquent?

Le TÉMOIN: Je puis vous donner les détails pour l'item nº 5, réacheminement du trafic. Ce qui m'inquiète c'est de savoir si je puis vous donner dans un délai raisonnable les détails des économies réalisables dans le cas où il ne serait plus question d'abandonner certaines lignes.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Si vous nous communiquez le chiffre des économies pour tout le réseau, nous saurons alors où vous espérez réaliser ces économies. Si elles résultent de l'abandon de certaines lignes, nous le verrons. C'est pour cela que nous devrions avoir un état détaillé des économies sous ces divers item.

M. Biggar:

D. Monsieur O'Brien, voulez-vous aller aussi loin que vous le pouvez dans cette direction et nous donner autant de détails qu'il est en votre pouvoir de le faire?—R. Premièrement, les détails de la présente étude, telle que nous l'avons faite. Les détails d'une nouvelle étude devront être moins complets.

D. Ils seront probablement moins bien préparés parce que vous n'aurez pas le temps de soigner les détails comme vous l'avez fait pour la présente étude? Alors nous pourrons en rester là. Mais tandis que vous traitez des sujets généraux vous pourriez comparer l'estimation que vous avez faite,—elle se trouve à la page 444 des délibérations,—avec les chiffres correspondants de la Pièce 42 où le National-Canadien discute la question des économies résultant de l'unification et qui commence à la page 449. Les principaux tableaux auxquels vous voudrez référer sont ceux, je crois, qui figurent aux Pièces nºs 1 à 42, aux pages 512 et 513. Ai-je les bonnes pages, monsieur O'Brien?—R. Oui, il s'agit des détails particuliers.

D. Vous désirerez probablement retourner aux pages contenant la discussion elle-même, où il est question de ces chiffres. Mais ces derniers se trouvent aux pages 512 et 513, n'est-ce pas?—R. Oui. A la page 512 du document se trouve le chiffre comparable du National-Canadien, au document C.

[M. E. G. O'Brien.]

D. Document C, page 444?—R. Le chiffre comparable du document C à la page 444 est sous la rubrique "service des trains sur les lignes abandonnées". J'estime que c'est là un item comparable à celui de la page 512, section IV, abandons de lignes, c'est-à-dire service des trains sur les lignes abandonnées, et l'autre catégorie, abandons de lignes.

D. Pour les fins de comparaison entre ces Pièces n°s 49 et 42 j'ai compris qu'il fallait prendre la deuxième colonne sous "Conditions normales."—R. Oui, avec les $4,300,000.

L'hon. M. Hugessen:

D. Comment pouvez-vous comparer les deux? Dans un cas il s'agit de milles et dans l'autre de dollars.

L'hon. M. CALDER: On nous a dit qu'en moyenne un mille représente $1.

M. Biggar:

D. C'est ce que je veux savoir. Les train-milles, nous a-t-on dit, représentent $1 du mille.—R. A peu près. Un chiffre comparable de $4,300,000, qui serait l'économie réalisée par le National-Canadien.

D. Par l'unification?—R. Par l'unification. Telle est l'estimation du National-Canadien. D'après le Pacifique-Canadien il y aurait une économie de 2,217,148 train-milles. Nous avons supposé, en faisant cette comparaison, que le calcul de $1 par train-mille s'applique au trafic-marchandises comme dans le cas des train-milles (voyageurs). De sorte que si d'un côté le Pacifique-Canadien prévoit une économie de 2,217,148 milles...

D. De train-milles?—R. De train-milles; de son côté, semble-t-il, le National-Canadien espère économiser 4,300,000 train-milles.

D. Si vous ne faites pas erreur à ce propos, le Pacifique-Canadien compte épargner 2,217,148 train-milles en abandonnant quelque 5,000 milles de ligne tandis que l'économie de $4,300,000 par le National-Canadien serait réalisée par l'abandon de 2,434 milles seulement.—R. Je n'avais pas pris cela en considération.

D. Mais c'est un fait?—R. C'est un fait, oui.

D. Tournez la page avec cet item de $4,300,000 et voyez si vous ne pouvez pas le reporter au tableau au milieu de la page 513. J'ai voulu le faire mais sans succès. Pouvez-vous y réussir?—R. Je n'y vois pas.

D. Préférez-vous laisser cette tâche à M. Liddy?—R. Nous nous occupons seulement des unités physiques et non pas des frais. Nous en avons parlé uniquement dans le but de chercher à établir une comparaison entre les deux estimations. C'est le seul endroit, je crois, où nous n'avons pas de train-milles.

D. Pouvez-vous faire une comparaison quelconque entre votre item n° 2 à la page 444 et les chiffres contenus à la Pièce 42?—R. Item n° 2, consolidation du trafic-marchandises. Il pourrait être compris, je croirais, dans les chiffres du National-Canadien relatifs aux chargements plus forts de wagons ou au plus grand nombre de chargements de wagons.

D. Au plus grand nombre de chargements de wagons?—R. Oui. La pièce du Pacifique-Canadien contient deux item: n° 2, consolidation du trafic-marchandises; n° 3, chargement plus lourd par wagon. Les deux étant réunis nous avons calculé une économie de 886,000 train-milles.

D. En calculant $1 du mille.—R. Dans ce cas en particulier le chargement plus lourd est parfaitement réparti à la pièce de la page 535.

D. Oui.—R. Vous noterez qu'elle indique une diminution en wagon-milles.

D. Il s'agit de la Pièce 14 au milieu de la page 535?—R. Oui. Elle fait voir une diminution en wagon-milles à cause de l'augmentation de 5 p. 100 de la charge moyenne par wagon. Dès que vous avez des wagon-milles vous avez des unités et vous pouvez faire une comparaison avec vos train-milles.

D. Oui.—R. On compte 1,000 par unité. Il y a 61,000 unités, soit un total de 61,000,000 de wagon-milles. Avec une moyenne de 40 wagons par train, cela ferait...

D. Où prenez-vous ces 61,000,000?—R. C'est la diminution en wagon-milles. L'unité est de 1,000. Il vous faut ajouter trois zéros.

D. Je comprends, 61,000,000. Nous en commes à l'item n° 4, au milieu de la page 535?—R. Si vous avez l'item en wagon-milles vous pouvez faire un calcul assez juste du nombre de train-milles. Avec une moyenne de 40 wagons par train, cela représenterait 1,535,000 train-milles en comparaison avec l'estimation du Pacifique-Canadien de 886,000 train-milles.

D. De fait, cette Pièce 14 dont vous parlez est basée sur le trafic de 1931 et non sur celui d'une année normale. Ce trafic paraissant dans la première colonne, à la page 512, s'établit à 4,000,000 au lieu de 4,144,163, mais le chiffre correspondant pour une année normale est porté à 4,800,000. Par conséquent, vous ajoutez un cinquième à ce chiffre de quelque 1,000,000 de train-milles.—R. 1,000,000 de train-milles. Il s'agirait *grosso modo* de 1,842,000 train-milles.

D. Mais en comparaison avec votre chiffre de...—R. 886,000 train-milles.

D. Très bien. C'est clair, je crois.

(Le Comité lève la séance jusqu'à 3 h. 30 de l'après-midi.)

La séance est reprise à 3 h. 55 de l'après-midi.

L'hon. M. HARDY: Monsieur le président, je ne sais pas si nous devons siéger ce soir. Puis-je proposer que si nous prenions un repos, ce soir, ces messieurs qui ont travaillé depuis ces deux dernières semaines pourraient en profiter.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Le leader, le sénateur Dandurand, peut vous donner la réponse.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois que l'intention était de ne pas siéger ce soir, mais demain.

L'hon. M. DANDURAND: Oui.

L'hon. M. HARDY: Pas ce soir, mais demain matin. Nous aurions alors une longue fin de semaine. J'ai mes raisons pour parler ainsi.

L'hon. M. PARENT: J'irais plus loin et demanderais au Comité de s'ajourner cet après-midi jusqu'au commencement de la semaine prochaine afin de donner à ces messsieurs l'occasion d'avoir un peu de repos et de réunir leurs données. Nous avons travaillé fort dernièrement.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Procéderons-nous, messieurs?

L'hon. M. PARENT: Je demanderais aux membres du Comité de prendre mes remarques en considération. Ces hommes qui ont comparu devant le Comité, et leurs associés, ont besoin d'un peu de temps pour rassembler leurs données et jouir d'un peu de repos. Ils ont travaillé bien fort et de notre part nous les avons écoutés attentivement. Je ne désire pas imposer mes vues au Comité, mais je dirai qu'un peu de repos en fin de semaine ne ferait pas de mal aux membres du Comité ni à ceux qui viennent devant nous pour nous renseigner.

L'hon. M. DANDURAND: Je dirai à mon honorable ami que nous devons faire diligence. Nous ne siégerons pas ce soir mais demain matin, probablement de dix heures et demie à une heure. Peut-être que cela sera suffisant, à moins que le Comité pense que nous devrions continuer dans l'après-midi. Dans tous les cas, nous allons ajourner de vendredi midi, ou vendredi après-midi jusqu'à mardi prochain. Cela constituera une bonne fin de semaine.

L'hon. M. PARENT: Vous vous rappellerez, sénateur Dandurand, que le sénateur Meighen disait que vous étiez le plus jeune membre du Comité. S'il en est ainsi vous pourriez avoir pitié de ceux qui ne sont pas aussi jeunes que vous.

E. G. O'BRIEN (reprise de l'interrogatoire).

M. Biggar:

D. Monsieur O'Brien, vous désirez ajouter quelque chose à la discussion de ce matin. D'une manière générale, vous avez déjà préparé l'état que nous vous avons demandé?—R. Oui, quant à l'étude de 1930 et ses détails. Je pourrais vous faire une étude générale, une estimation l'appelleriez-vous, des changements qui seraient effectués, en réponse à la question de ce matin.

L'hon. M. Horsey:

D. A la question relative au réacheminement?—R. A la question du réacheminement, relativement à l'abandon de certaines lignes. Je puis vous donner quelques renseignements à ce sujet. Nous parlions d'une façon générale de la manière dont ces calculs ont été faits. L'état que vous avez maintenant est un sommaire qui va avec l'item nº 5.

M. Biggar:

D. Ce sont les détails, en tant que le territoire est concerné, des item constituant le total donné sous l'item n° 5, à la page 444?—R. Oui.

D. Pouvez-vous nous dire comment on est arrivé à ces chiffres?—R. Désirez-vous les détails relatifs à ces chiffres contenus dans le nouvel état?

D. Je crains qu'il nous faudra en avoir les détails tôt ou tard.—R. Prendrons-nous le premier?

D. Je me demande si les membres du Comité peuvent suivre ce que vous dites sans avoir devant eux une copie de ces chiffres. Croyez-vous pouvoir nous donner ces détails d'une façon intelligible sans que nous ayons besoin d'avoir devant nous les chiffres dont vous allez nous entretenir?—R. Je puis faire un effort pour vous les expliquer sur la carte. Cela serait peut-être mieux compris. C'est la seule manière de procéder si je puis faire une proposition. Le premier item que nous avons ici sur cette feuille des détails ou du sommaire est le mouvement du trafic provenant d'endroits de la Nouvelle-Ecosse à destination de Montréal et de l'Ouest. Vous noterez que nous assumons un débit ou montrons une augmentation du parcours. Ce n'est pas une économie, c'est une augmentation pour contre-balancer l'autre économie.

L'hon. M. Parent:

D. Quand vous parlez des Maritimes à Montréal, oubliez-vous Québec complètement?—R. Non. Il s'agit ici du trafic d'entier parcours de la Nouvelle-Ecosse au fleuve Saint-Laurent.

D. Québec n'est pas loin du fleuve Saint-Laurent?—R. La question générale est celle du mouvement du trafic. Si vous me le permettez, je vais vous expliquer pourquoi nous avons assumé une perte dans notre estimation, c'est-à-dire pourquoi nous avons réduit notre estimation sous le rapport de ce mouvement de la Nouvelle-Ecosse à Montréal. Nous savions quel trafic provenait de Saint-Jean. Nous avons pris les renseignements que nous avons pu obtenir quant au mouvement de Sydney et Halifax et tenté de faire, à même les renseignements obtenus de nos gens de l'endroit, une estimation du tonnage approximatif et cherché ensuite à trouver combien de trains étaient en service, et nous sommes arrivés à une estimation raisonnable. Et nous avons supposé que si cette ligne (montrant sur la carte) n'était pas exploitée, il y aurait encore un train sur l'Intercolonial entre Moncton, Campbellton et Montréal. Mais cette ligne de Moncton-Edmundston à Diamond-Junction ne serait pas disponible. Et afin de tirer profit autant que possible des deux lignes restantes, celles de Campbellton et celle de Mégantic, nous avons supposé qu'une partie du trafic passant par le Transcontinental-National et Edmundston serait détournée en faveur de la ligne du

Pacifique-Canadien à Saint-Jean, Mégantic et Montréal. Cela comportait une réduction du total de nos économies, parce que ce trafic devait ou suivre cette route par Saint-Jean-Fredericton ou suivre, si cette ligne du Transcontinentale-National était supprimée, la route de Moncton ou du Pacifique-Canadien. De ces deux routes, celle du Pacifique-Canadien par Saint-Jean, Mégantic et Montréal, était meilleur marché. Mais il en coûte encore un peu plus que pour le mouvement de ce trafic par le Transcontinental-National, Saint-Jean-McGivney-Diamond-Junction.

L'hon. M. McRae:

D. Pourquoi cela? Le parcours n'est pas si long.—R. Oui. Mais vous avez une augmentation en train-milles, parce que vous avez deux trains couvrant une distance plus courte. Et dans le rapport vous noterez que tout en ayant une augmentation en train-milles il y a une diminution en wagon-milles, à cause de la distance plus courte.

D. Cela est en faveur du Transcontinental actuel dans cette section?—R. Oui. Mais cette partie de l'étude que j'ai eue à faire ne portait pas sur la question de savoir si cette ligne devait être retenue. On m'a passé la chose comme un fait et j'avais ces deux lignes qui restaient et je devais calculer ce que cela devrait coûter.

L'hon. M. Parent:

D. En d'autres mots, en tant que vous êtes concerné, vous n'avez eu rien à faire avec la question de l'abandon des lignes?—R. Non. Cela est une question d'administration. Il y a beaucoup d'autres dépenses outre celles des trains qui entrent en ligne de compte.

D. Vous avez fait vos calculs en supposant que la ligne disparaîtrait et que cela aboutirait à une certaine situation?—R. Oui.

M. Biggar:

D. Nous allons parcourir ce document que vous m'avez passé...

L'hon. M. McRae: Puis-je poser quelques questions à M. O'Brien?

M. Biggar: J'en ai encore beaucoup à dire à ce sujet. J'allais référer au document parce qu'il faudra communiquer au Comité ce que sont les divers item à mesure que nous procédons. Mais on ferait mieux de joindre le document aux pièces afin qu'il puisse être imprimé et que nous comprenions ce dont nous parlons. Ce sera la Pièce 52.

(Le document montrant les détails de la réduction du nombre de train-milles (marchandises), train-milles (mixte) et autres train-milles et de wagon-milles (marchandises) découlant du réacheminement du trafic (item 5, page 444 du compte rendu), est déposé et marqué Pièce 52.)

M. O'Brien vient de traiter du premier item, endroits de la Nouvelle-Ecosse à Montréal et à l'ouest. Colonne 1, train-milles (marchandises), train-milles (mixte) et autres train-milles, crédit 43,200 wagon-milles (marchandises). L'autre colonne donne 799,200 wagons-milles (marchandises).

D. Avant de laisser ce premier item, voudriez-vous nous dire, monsieur O'Brien,—peut-être c'est aller au-devant de la question du sénateur McRae,—combien de tonnes vous avez suppposées pour les fin de ce calcul?—R. Pour ce qui concerne le tonnage qui n'était pas très défini, nous avons tablé sur un demi-train par jour. Connaissant le tonnage des trains,—je n'ai pas les détails du tonnage,—mais nous sommes arrivés à un demi-train par jour.

D. Vous devez avoir le tonnage quelque part, n'est-ce pas?—R. Nous avons le tonnage qui, avons-nous supposé, pouvait être remorqué. Mais je doute si j'ai bien maintenant les détails de ce tonnage. En procédant au calcul de ces

chiffres nous avons groupé ces chiffres relatifs au tonnage et la plus forte partie du travail a été faite par des experts avec des règles à calcul et nous n'avons pas marqué chaque détail.

D. Je songe aux suppositions. Vous avez dû supposer un certain tonnage aux fins d'arriver à un demi-train par jour.—R. Nous avions ce tonnage devant les yeux, mais je ne l'ai pas ici. Je pourrais en faire le calcul en peu de temps.

D. Vous pourriez en faire le calcul?—R. Oui.

D. Qu'avez-vous supposé au sujet des points d'origine du trafic? —R. Pour le trafic qui a été détourné en faveur de la ligne du Pacifique-Canadien, Saint-Jean à Montréal, nous avons supposé que le trafic de Saint-Jean était détourné en faveur de la ligne du Pacifique-Canadien, Saint-Jean, Mégantic-Montréal, et qu'il serait détourné un trafic suffisant de Moncton pour le remplacer, ce qui serait une partie du tonnage qui passait autrefois sur la ligne du Transcontinental-Nationnal. Le tonnage exact sur cette ligne...

D. Le Transcontinental-National?—R. L'ancienne ligne de l'Intercolonial, —le tonnage censé passer sur cette ligne...

L'hon. M. Parent:

D. Voulez-vous expliquer ce que vous voulez dire pour que nous comprenions?—R. Nous avons pris le tonnage disponible à Moncton et en supposant qu'une partie de ce tonnage passât sur le chemin de fer Intercolonial, Saint-Jean à Montréal, et que pendant les mois d'hiver des trains légèrement chargés se dirigeaient vers l'ouest par la ligne du Pacifique-Canadien, Saint-Jean-Mégantic-Montréal, nous avons supposé qu'une quantité suffisante du tonnage à Moncton pourrait être détournée pour remplir ces trains. Cela voudrait virtuellement dire un train de marchandises d'entiers parcours par jour.

L'hon. M. Dandurand:

D. Quelle partie avez-vous détournée?—R. Une partie de...

M. Biggar:

D. Le tonnage de Moncton.—R. Il n'est pas le même à chaque saison de l'année. Pendant les mois d'hiver une grande partie de ce tonnage serait détournée à cause du fait que les trains du Pacifique-Canadien de Saint-Jean-Mégantic-Montréal sont toujours légèrement chargés. Le mouvement du grain s'effectue vers l'est et en hiver, ce tonnage est détourné dans une plus grande proportion qu'en été. Je n'ai pas les détails avec moi et je ne crois pas qu'on puisse les avoir parce que le travail a dû être fait en prenant le pourcentage des mois d'hiver; c'est ce qui a été fait.

D. Vous rappelez-vous le pourcentage?—R. Le pourcentage exact? Non. Je le dirais de mémoire. Nous avions tant de détails à considérer il y a six ans qu'il me serait impossible de vous dire quel était le pourcentage exact.

D. Je veux parler de vos dossiers: ne pourraient-ils pas vous l'apprendre maintenant?—R. Non, pas présentement. Je suppose qu'un train irait jusqu'à Campbellton qui prendrait une partie du trafic et prenant ce qui est détourné en faveur du Pacifique-Canadien pour remplir le tonnage, nous arrivons à une moyenne d'un demi-train par jour pour l'année. Ce résultat a été obtenu à la suite d'un bon nombre de calculs dont la plupart ont été faits avec la règle à calcul et inscrits dans le présent état.

D. Par un demi-train par jour, vous voulez dire que vous feriez l'économie d'un train tous les deux jours?—R. Non. Un demi-train par jour serait détourné de,—oui, c'est ce que nous supposions, un demi-train par jour. C'est une dérivation...

D. Pas une économie?—R. C'est une dérivation. Puis vous avez le calcul portant sur le nombre de trains roulant à vide vers l'ouest.

L'hon. M. Murdock:

D. Combien de wagons par train?—R. Ce calcul portait sur le nombre de train-milles. Pour les wagon-milles il faudrait suivre une méthode différente. Vous faites une supposition aussi juste que possible relativement au nombre de wagons et ensuite pour ce qui concerne le parcours en milles. Pour les fins de la présente étude vous ne suivez pas la même méthode pour déterminer le nombre de wagon-milles et celui des train-milles.

L'hon. M. Parent:

D. Comment pouvez-vous voir à ce que tout ce vaste territoire maintenant desservi par les lignes de l'ancien National-Canadien soit dorénavant desservi par le Pacifique-Canadien? Allez-vous ignorer toute cette population du Nouveau-Brunswick et d'une partie du Québec?—R. Cette étude avait été divisée en plusieurs parties et je n'en suis pas responsable. On m'a passé le tout comme un fait définitif et je devais me guider d'après cela pour travailler. Je ne suis pas en état de vous répondre, monsieur le sénateur, n'ayant pas tous les renseignements voulus.

D. Vous donnez certainement des conseils à ceux qui s'adressent à vous. Alors, comment pouvons-nous laisser cette ligne disparaître aujourd'hui dans les présentes circonstances, même sur les représentations du Pacifique-Canadien ou de tout autre? Comment toute cette population sera-t-elle privée des lignes qui la desservent maintenant? Si vous donnez suite à ce plan cela voudra dire simplement que la province de Québec elle-même va prendre les moyens nécessaires pour placer les gens là où ils auraient dû l'être. La province va construire le chemin de fer. Par conséquent le déplacement de ce chemin de fer et tout le reste est entièrement hors de question.

L'hon. M. GORDON: Est-ce là une offre de construire un nouveau chemin de fer?

L'hon. M. PARENT: Certainement.

M. Biggar:

D. Pour résumer, monsieur O'Brien, vous avez pris, si je comprends, un demi-train par jour qui serait détourné d'endroits à l'est de Saint-Jean, comme moyenne pendant toute l'année?—R. Un demi-train par jour serait détourné d'endroits à l'est de Saint-Jean,—oui, c'est exact.

D. Et pour tout ce trafic le point de destination serait Montréal?—R. En fait de tonnage, une certaine partie serait pour des endroits à l'est de Montréal.

L'hon. M. McRae:

D. Que veut dire un demi-train par jour en wagons?

M. BIGGAR: J'en venais au tonnage, monsieur le sénateur.

M. Biggar:

D. Le détournement dont vous parlez est un détournement effectué en partie par l'Intercolonial et en partie par la ligne courte du Pacifique-Canadien qui traverse le Maine.—R. Nous supposons qu'il y a un train complet et que le train continuerait sa route au complet. Mais ce demi-train par jour serait détourné en faveur de cette ligne...

D. Que voulez-vous dire par "cette ligne"?—R. Le Transcontinental-National duquel vous déduirez tout avantage que vous pourrez retirer du mouvement des trains à vide du Pacifique-Canadien vers l'ouest.

D. J'ai dit qu'une partie du détournement d'un demi-train par jour était effectué par l'Intercolonial et le reste par la ligne courte du Pacifique-Canadien en partance de Saint-Jean.—R. Cela n'est pas bien clair. Vous dites qu'un demi-train par jour était détourné par l'Intercolonial?

D. Une partie, en moyenne pour toute l'année, a été détournée dans une direction et une partie dans une autre.—R. Non; ce n'est pas notre calcul. En supposant qu'il y a un train par jour sur le Transcontinental-National...

D. Je croyais que d'après vos calculs la ligne du Transcontinental-National de cette région devait disparaître?—R. Oui, nous avons supposé que cette ligne serait abandonnée.

D. Vous ne pouvez pas avoir un train par jour en cet endroit?—R. Un train de moins par jour en cet endroit n'augmente pas le train du Pacifique-Canadien d'un jour parce qu'il y a déjà des trains à vide qui vont prendre soin de ce demi-train sans augmenter le nombre de milles.

D. Mais nous parlons de 43,200 train-milles.—R. C'est l'augmentation du nombre de train-milles du chemin de fer Pacifique-Canadien de Saint-Jean à Montréal.

D. C'est ce que je dis. Une partie s'en va dans cette direction et une partie par l'Intercolonial.—R. Il faut prendre soin de quelque façon du train de wagons complètement chargés du Transcontinental-National. Nous supposons que le tonnage viendrait à la ligne du Pacifique-Canadien, Saint-Jean-Mégantic-Montréal et que cela n'augmenterait pas le nombre de train-milles du Pacifique-Canadien dans la proportion d'un train par jour parce que nous avons déjà en cet endroit des trains vides qui pourraient prendre une partie de ces wagons sans augmenter le nombre de trains. Nous avions à peser tous ces facteurs.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Le nombre de vos train-milles est augmenté mais non pas celui de vos wagon-milles?—R. C'est singulier mais le train-milles et les wagon-milles ne peuvent avoir aucun rapport dans une situation de ce genre.

M. Biggar:

D. Cela a trait aux 4,200 train-milles complémentaires dans votre deuxième colonne. Maintenant, vous avez une économie de 779,200 wagon-milles (marchandises) dans votre deuxième colonne. Comment y arrivez-vous?—R. Les wagon-milles et les train-milles, vu le nombre de wagons que vous pouvez placer sur un train, ne sont pas toujours en rapport. Dans cette situation particulière, il n'existe aucun rapport entre les deux. Si vous avez des wagons à Saint-Jean qui doivent être dirigés sur Montréal, tout ce que vous avez à faire au sujet de vos wagon-milles c'est de prendre le nombre de milles par cette route.

L'hon. M. Dandurand:

D. Qu'entendez-vous dire par "cette route"?—R. Par la route de Saint-Jean et Edmundston à Diamond-Junction.

D. Appelez-le le Transcontinental.—R. Tout ce que vous avez à faire est de prendre le nombre de milles par le Transcontinental jusqu'à Montréal et le comparer avec le parcours du Pacifique-Canadien jusqu'à Montréal. Si les wagons suivent la ligne la plus courte il y a une économie en wagons-milles; mais cela n'a aucun rapport avec l'économie en train-milles.

M. Biggar:

D. Par conséquent, les wagons suivraient la route la plus courte et vous économiseriez ces 800,000 wagon-milles?—R. Oui.

D. Et vous perdriez 4,200 train-milles?—R. Oui.

D. Pour ce calcul vous comptez sur la disparition de la ligne du National-Canadien entre Diamond-Junction et Moncton?—R. Oui, sur l'abandon de la ligne entre ces deux endroits.

L'hon. M. McRae: Colonel Biggar, je suis tout à fait dans la confusion au sujet de tout ceci, parce que M. O'Brien a dit, si j'ai bien compris, qu'il en

coûtait meilleur marché de remorquer les marchandises par le Transcontinental à cause de la rampe, même si le parcours était plus long, et qu'il en avait tenu compte et réduit grandement l'estimation des économies à espérer en utilisant les trains vides à l'ouest sur leur ligne du Pacifique-Canadien. Si je ne fais erreur dans cette supposition, alors nous avons tout le contraire de ce que l'état tend à établir.

L'hon. M. ROBINSON: Cet état indique une perte.

L'hon. M. MCRAE: C'est ainsi que j'ai interprété ce que M. O'Brien disait. Pour ce qui concerne les marchandises roulant de Saint-Jean à Montréal, il y aurait une économie du côté des train-milles et des wagon-milles en utilisant la ligne du Transcontinental. Cela est en partie contre-balancé par l'utilisation des trains vides et l'excédent des wagons que le Pacifique-Canadien aurait pour effectuer le mouvement de retour de ces marchandises vers l'ouest. Est-ce exact?

Le TÉMOIN: Cela est exact. Il est difficile d'établir un rapport entre les wagon-milles et les train-milles. Cela augmente vos frais en tant que l'exploitation des trains est concernée et c'est pour cette raison que nous avons enlevé la chose. Afin de pouvoir donner des unités de base, les unités physiquement manutentionnées, nous avons dû prendre connaissance du fait que si vous avez deux trains allant de Saint-Jean à Montréal par le Pacifique-Canadien, en supposant que cela représente un train et demi par le National-Canadien, le même nombre de wagons, 100, de Saint-Jean à Montréal, vous donnera moins de wagon-mille par le Pacifique-Canadien que par le Transcontinental-National, même en exploitant en même temps un plus grand nombre de train-milles.

L'hon. M. Parent:

D. Pourvu que vous atteigniez les lignes du Pacifique-Canadien?—R. Oui.

D. Et si vous atteignez la ligne du Pacifique-Canadien, vous aurez à envisager quelle partie du pays devra souffrir du fait que vous détournez tout le commerce en faveur du Pacifique-Canadien et ignorez tout le reste du pays.

L'hon. M. HORSEY: Recommandant en réalité d'abandonner la meilleure de trois lignes sous le rapport des rampes et des distances.

L'hon. M. PARENT: En supposant que cette ligne ne disparaîtra pas, alors ses chiffres ne sont pas exacts du tout.

L'hon M. Robinson:

D. Vous ne tenez pas compte des employés surnuméraires en pays étrangers et du nombre d'employés dans votre propre pays?—R. Non; ce travail ne faisait pas partie de mon étude. On m'a parlé de wagon-milles et de train-milles qui ont servi de base à d'autres études. On m'a donné comme facteurs diverses lignes qui devaient être abandonnées et c'est avec ces données que je devais procéder.

L'hon. M. McRae:

D. Afin de résumer tout cela pour ce qui concerne le transport-marchandises, en mettant de côté toute autre chose, les marchandises peuvent être transportées à meilleur marché de Saint-Jean à Montréal par le National que par le Pacifique-Canadien?—R. En tant que le nombre de train-milles est concerné, oui.

L'hon. M. Hugessen:

D. Mais en tant que les wagon-milles sont concernés, c'est meilleur marché par la ligne courte du Pacifique-Canadien?—R. Parce qu'il n'y a pas tant de milles.

L'hon. M. McRae:

D. Il en coûte davantage par cette route que par l'autre?—R. C'est ce que nous avons compris, que le nombre de train-milles était augmenté et que cela

paraîtrait plus tard dans les frais. Cette dernière question n'entrait pas dans le cadre de mon étude.

M. Biggar:

D. Voici mon autre question: Supposons que la ligne du Transcontinental-National ne disparaîtra pas, toute la partie (*a*) de cette Pièce 52 serait biffée?—R. Toute.

D. Toute la partie (*a*), crédit et débit?—R. Le crédit seulement, en supposant que ces trains soient en service, au lieu de ce crédit vous pourriez trouver avantageux de détourner une partie du trafic du Pacifique-Canadien. Nous n'avons pas étudié cet angle de la question, mais il est bien possible que si la ligne du Transcontinental-National est retenue ainsi que le tonnage disponible, une étude nous fera voir qu'un tonnage complémentaire pourrait passer par le Transcontinental-National à certaines périodes de l'année; et quand le grain descend il se peut que ce soit autrement. Sous l'unification, cela pourrait constituer un des détails. Nous ne l'avons pas inclus, mais il pourrait conduire à des économies plus importantes.

D. Donc, si vous supposez que la ligne du Transcontinental-National ne doit pas disparaître, non seulement vous allez biffer tous ces chiffres mais vous pourriez en avoir d'autres à soumettre pour les remplacer?—R. Oui.

D. Maintenant, (*b*). Pourquoi n'y a-t-il pas de chiffres?—R. En supposant que la ligne du Transcontinental-National ne serait pas utilisable, le trafic du Pacifique-Canadien que nous avions en vue resterait ce qu'il était. Nous avons inclus cela vu la possibilité d'un détournement quelconque. Nous avons étudié ce mouvement à destination de Moncton mais nous avons vu qu'il était impossible d'en tirer profit. Nous l'avions inscrit, mais plus tard nous décidâmes qu'il n'y avait rien d'avantageux de ce côté. Voici notre feuille de travail et vous n'en voyez rien parce que ce n'était pas l'intention d'en faire une pièce à mettre au dossier.

L'hon. M. Parent:

D. Pas après la consolidation avec la compagnie du National-Canadien?—R. Avec le Pacifique-Canadien seulement.

D. Si le Transcontinental-National ne disparaît pas, il est possible qu'il faille inscrire des chiffres vis-à-vis (*b*) ?—R. C'est bien possible.

D. Des chiffres indiquant les économies?—R. Il peut y en avoir pendant les mois d'été; mais pas pendant l'hiver, je ne le crois pas.

D. Maintenant (*e*), Fredericton-Vanceboro, économie, 38,624 train-milles, et sous la rubrique économie de wagon-milles (marchandises) . . .—R. En 1930, le National-Canadien avait un service de trains entre Fredericton-Junction et Vanceboro, la fin de cette ligne bleue, sur la frontière entre le Canada et les Etats-Unis, ou rien que dans les Etats-Unis. Sous une direction unique les deux trains pourraient facilement être consolidés en un seul. Ce n'est pas difficile à faire. Le service s'y fait maintenant sur une base coopérative.

L'hon. M. Hugessen:

D. Cela est déjà fait?—R. On a effectué une économie de 38,000 milles.

L'hon. M. Dandurand:

D. Sous le régime de coopération?—R. Un train commun de Fredericton-Junction à Vanceboro. C'est une exploitation en commun, mais il ne s'agit pas de coopération.

L'hon. M. Robinson:

D. Vous ne savez pas ce qui est économisé effectivement comme résultat de cette coopération?—R. Je n'ai pas les chiffres. C'est une exploitation en commun et le service est partagé également, mais on voit qu'en 1930 il y avait deux

trains entre ces deux points. Un seul train pouvait facilement répondre à tous les besoins. Par conséquent, vous éliminez un train qui n'était pas nécessaire sous une direction unifiée.

M. Biggar:

D. Cette entente coopérative paraît sous le n° 22, à la page 131, et la somme des économies communes est de $9,000.

L'hon. M. Hardy:

D. Avant de laisser la ligne principale. Vous avez discuté cette question entièrement du point de vue des économies et des considérations monétaires. Votre compagnie a-t-elle envisagé la valeur stratégique de cette ligne en comparaison avec la vôtre qui traverse les Etats-Unis et qu'en cas de guerre, au sujet de laquelle les Etats-Unis seraient obligés de rester neutres, nous pourrions nous trouver dans l'impossibilité d'expédier des hommes et des approvisionnements par une route rapide jusqu'aux ports de mer? Votre compagnie a-t-elle songé à cela?—R. Je ne suis pas en état de vous le dire. Mon étude se bornait à la question des train-milles et des wagon-milles, et je n'ai pas les renseignements que vous demandez.

D. Seriez-vous disposé à admettre que cela pourrait avoir une certaine portée sur l'abandon de la ligne supérieure, ou cela n'est-il pas de votre compétence?—R. Cela n'est pas de ma compétence, du tout.

L'hon. M. Black: Voilà une considération très importante—pas tant au sujet de notre discussion en particulier; mais je crois que cette ligne a une valeur stratégique toute particulière.

L'hon. M. Buchanan:

D. Le réacheminement de ce trafic serait-il un avantage pour le port de Saint-Jean aux dépens du port d'Halifax?—R. Non, je ne le crois pas. C'est une question sur laquelle je ne devrais pas me prononcer, mais je puis dire que ces deux ports n'en ressentiraient aucunement les effets.

L'hon. M. Horsey: Il semblerait plutôt qu'ils auraient grandement lieu de s'en ressentir.

L'hon. M. Black: Je crois que ce serait tout le contraire. Si la ligne du Transcontinental-National était pleinement développée pour les fins du trafic et si vous deviez prendre la route de trafic la plus courte, une plus forte partie de ce trafic irait, je crois, au port de Saint-Jean et moins au port d'Halifax. Si vous appuyez sur ce développement sans prendre en considération les sentiments provinciaux et le mouvement normal du trafic à l'heure présente, vous pouvez économiser un grand nombre de milles en utilisant la ligne du Transcontinental pour le port de Saint-Jean. Je ne désire pas me servir de cela comme argument, car je ne veux rien déranger. Mais tel serait l'effet.

M. Biggar:

D. Comment l'abandon de la ligne du Transcontinental-National pourrait-il influer sur le mouvement de Moncton à Québec en fait de train-milles et de wagon-milles?—R. Nous n'avons pas fait nos calculs séparément par sections. On avait supposé que le trafic de Québec passerait par l'Intercolonial ou par le train dans cette direction par Moncton, Campbellton et Montréal.

L'hon. M. Parent:

D. Comment cela peut-il se faire? Il me semble que vous n'avez pas songé du tout aux facilités de transport des provinces Maritimes au pont de Québec et jusqu'à la cité de Québec.—R. Cette question appartient à un groupe de ce genre. Vous avez un certain nombre de bifurcations; vous avez un service

de train local; du moins là où ces lignes se croisent; vous avez des voies d'évitement et des voies de garage par où passera le trafic pour rentrer en gare. C'est la pratique normale.

D. C'est la pratique normale en chemin de fer, mais cela n'est pas applicable à la cité de Québec. Je connais très bien les conditions locales et ce n'est pas une pratique normale en tant que la cité de Québec est concernée. Il n'existe pas de train aussi peu important que celui dont vous parlez qui entre dans Québec maintenant. Il n'y a pas le moindre rapport dans tout cela. Toute la rive sud diffère du reste.

M. Biggar:

D. Il y aurait un débit relativement à tout détournement, sur la ligne du Transcontinental-National, du trafic en mouvement de Moncton à Québec?—R. Je ne puis pas voir cela, parce que si vous avez à Moncton 100 wagons à diriger sur Québec et Montréal...

D. Je parle de Québec.—R. Sur Québec.

D. Oui.—R. Vous mettriez tous les wagons de Québec sur le train qui passera par l'Intercolonial, et s'il y a des wagons pour Montréal qui ne peuvent pas être ajoutés à ce train, ils seraient dirigés par l'autre route. Vous enverriez les wagons de Québec par le train qui atteindra cette ville le plus directement.

D. Je croirais qu'en tranférant les trains et les wagons du Transcontinental-National à l'Intercolonial à destination de Québec vous auriez peut-être un nombre complémentaire de wagon-milles et aussi de train-milles.—R. On a tenu compte de cela en supposant qu'un certain volume de trafic irait de Moncton à Saint-Jean. Conséquemment, ce que l'on a soustrait du nombre de milles du Transcontinental-National et du nombre de wagon-milles du même chemin de fer comparativement au Pacifique-Canadien...

D. Mais vous êtes revenu au mouvement à Montréal. Vous ne traitez pas du mouvement à Québec—R. Il peut en résulter que quelques wagons à destination de Québec passant maintenant sur le Transcontinental-National soient transférés à l'Intercolonial. Dans ce cas, d'autres wagons seraient transférés de l'Intercolonial au Pacifique-Canadien, et vous avez compensation.

D. Vous voulez dire que quelques-uns sont toujours en mouvement sur chacun des détournements, et cela changerait le nombre de wagons envoyés dans chaque direction?—R. Oui, monsieur.

On a demandé des renseignements sur le trafic partant de Saint-Jean durant les périodes de guerre et passant en territoire américain. S'il existait un fort mouvement de cette nature, le grain et les autres denrées qui ne seraient pas prohibées, prendraient la route du Maine et le trafic prohibé prendrait l'autre direction.

D. Quand vous parlez d'un demi-train, vous prenez une locomotive et quelles pentes?—R. Nous avons pris la moyenne des locomotives, en prenant pour base les locomotives alors en usage, d'après les renseignements que nous avons pu obtenir. J'ignore si j'ai ces données. Je n'ai pas le modèle de locomotive, car nous avons pris la moyenne en nous basant sur le tonnage à transporter et nous avons comparé les lignes en nous basant sur ce qu'on appelle l'évaluation des locomotives à 100 p. 100. C'est là une chose assez technique, monsieur.

D. Preniez-vous la pente de quatre dixièmes ou de 100 p. 100?—R. Au lieu de considérer les pentes dans cette étude, nous avons pris une évaluation du tonnage. Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien publient une évaluation du tonnage et elle indique combien de tonnes chaque modèle de locomotive peut remorquer sur une section donnée. Par exemple, dans cette section-ci...

L'hon. M. Dandurand:

D. Quelle section?—R. La subdivision transcontinentale de Moncton—je crois que McGivney Junction forme le terminus suivant de district. Si vous consultez la table d'opération du National-Canadien vous verrez ce qu'une loco-

motive d'une force donnée peut remorquer. Le tout est exprimé en pourcentage—43, 46, 56, 58 p. 100—on indique qu'une locomotive peut traîner tant de tonnes. Puis il existe une méthode de calculer le nombre de tonnes sur un train. Les méthodes du Pacifique-Canadien et du National-Canadien ne sont pas exactement les mêmes. C'est une opération très compliquée, mais dans la pratique vous pouvez dire ce qu'un pourcentage donné d'une locomotive—c'est-à-dire, sa puissance maximum de traction—vous pouvez dire combien de tonnes elle peut remorquer sur une section donnée.

M. Biggar:

D. J'avais compris que le tonnage dont vous parlez dépendait des pentes, et que, en conséquence, la différence est grande suivant que vous supposiez une pente de quatre dixièmes ou de 100 p. 100?—R. Nous n'avons pas nécessairement supposé telle ou telle pente. Nous avons pris dans notre propre cas les données sur le nombre de tonnes susceptible d'être remorqué sur cette section. Le préposé à l'exploitation ne tient pas compte des pentes; il s'occupe uniquement du nombre de tonnes que peut transporter un train. L'ingénieur s'occupe du pourcentage des pentes, mais le préposé à l'exploitation s'occupe du nombre de tonnes que l'on peut traîner sur ce qu'il appelle la pente de contrôle, c'est-à-dire, la pente qui fixe le maximum que peut porter un train.

L'hon. M. Murdock:

D. Ne serait-il pas plus simple de dire que chaque classification de locomotives sur chaque division de chaque chemin de fer comporte une classification d'un certain tonnage sur chaque division de chaque chemin de fer?—R. Vous exprimez l'idée beaucoup mieux que je ne saurais le faire, monsieur. Ces évaluations du tonnage, monsieur, sont d'abord théoriques, et puis elles sont vérifiées par ce que nous appelons des wagons dynamométriques. Ils sont munis d'instruments qui enregistrent l'effort sur le crochet de traction. Après des essais au moyen du wagon dynamométrique et des essais avec un train dont vous connaissez le poids exact, vous trouvez éventuellement un nombre raisonnable de tonnes à placer en arrière de chaque catégorie de locomotives.

L'hon. M. HAIG: Je suis parfaitement convaincu que M. O'Brien connaît bien ce sujet, mais je ne crois pas que nous soyons venus ici pour entendre une causerie sur les wagon-milles et les train-milles. A mon avis, cela nous laisse froids.

Le TÉMOIN: Je le regrette, monsieur.

L'hon. M. HAIG: Je ne vous critique pas du tout, monsieur O'Brien. Je critique nos deux présidents, parce que, apparemment, ils veulent poursuivre en ce sens.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. La pente de contrôle, d'après ce que je comprends, est la pente la plus raide sur laquelle un chargement peut passer sans l'aide d'une locomotive auxiliaire?—R. C'est bien cela, monsieur, sauf une légère réserve. C'est très compliqué. Nous avons des locomotives auxiliaires et des locomotives doubles, et le reste.

L'hon. M. Horsey:

D. Sur une longueur de combien de milles le chemin de fer Transcontinental est-il parallèle et rapproché de l'Intercolonial à partir de Québec?—R. Je m'efforcerai de vous obtenir ce renseignement, monsieur. Je ne l'ai pas. Il semble, d'après la carte, que l'on pourrait faire quelque chose dans cette section, pour ce qui est de l'abandon d'une voie.—R. Il s'agit d'une longueur d'environ 110 milles, monsieur, calculant à peu près d'après l'échelle de la carte.

D. Quel est le point le plus rapproché où la voie tourne au sud sur le National-Canadien?—R. Ici, monsieur, (indiquant), à Pelletier.

D. Le reste ne semble pas devoir être susceptible d'abandon.—R. J'appellerai l'attention sur le fait qu'il existe un chemin de fer ici, le Témiscouata, d'Edmundston à la Rivière-du-Loup.

L'hon. M. Parent:

D. Appelez-vous cela un chemin de fer? L'avez-vous déjà vu?—R. Oui, monsieur, je l'ai vu.

Le PRÉSIDENT (l'hon M. Beaubien): Je me demande si le président est responsable des digressions qui se produisent. C'est là une question longue et compliquée. Je crois que nous ferions mieux de nous en tenir aux questions qui touchent au sujet discuté.

L'hon. M. DANDURAND: Et, ajouterai-je, aux questions qui sont de la compétence du témoin.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Oui, car il dit souvent que telle ou telle chose n'est pas de son ressort. Je vais mentionner de nouveau le principe proposé hier par notre président suppléant de cet après-midi, le sénateur Robinson, que peut-être nous ferions mieux de laisser le soin de poser les questions au colonel Biggar, autant que possible.

L'hon. M. DANDURAND: Sauf, naturellement, quand un membre désire éclaircir un point.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Il n'existe aucune règle rigide au Sénat. Je parle d'une façon générale.

L'hon. M. HORSEY: Quelquefois il y a lieu de changer un peu la procédure.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Certainement, sénateur.

M. Biggar:

D. La voie suivante D, je crois, monsieur O'Brien, va de Drummondville à Montréal: train-milles épargnés, 28,892; wagon-milles épargnés, 316,200. Voulez-vous vous contenter de nous donner, à ce sujet, la route actuelle, la route projetée, le point d'origine et le tonnage que comprennent ces chiffres?—R. La route actuelle, via le Pacifique-Canadien à ce point (indiquant).

D. Quel point?—R. De Drummondville sur l'Intercolonial et sur le Pacifique-Canadien. Le trafic partant de Drummondville, expédié par le Pacifique-Canadien, descend cette route étroite jusqu'à un point appelé Foster, et, de là, est dirigé vers l'ouest sur la voie principale du Pacifique-Canadien jusqu'à Farnham, où le train s'arrête et les wagons sont dispersés.

L'hon. M. Parent:

D. Dispersés?—R. Le train est aiguillé, et ce train disparaît.

D. Disparaît?—R. Comme le Pacifique-Canadien a un service de trains mixtes entre Drummondville et Foster, nous supposons, monsieur, que le train ne serait pas nécessaire; si une compagnie unifiée avait un certain nombre de wagons à expédier de Drummondville à Montréal, elle les placerait sur le National-Canadien, sur sa ligne principale. Les train-milles disparaissent. Les wagon-milles sont changés de la route Drummondville-Foster-Montréal via le Pacifique-Canadien, ou par la route la plus courte de Drummondville à Montréal directement via le National-Canadien. Pour ce qui est de l'origine ou de la destination de ce trafic, cela n'entre pas dans le nombre de train-milles, mais nous avons pris le nombre de wagons qui vont à Montréal via le Pacifique-Canadien, et nous avons obtenu un facteur précis. Les autres wagons qui allaient à des points situés au sud et à l'est de Foster ou à des points au sud de Drummondville ne pouvaient constituer un facteur parce qu'il existait là encore un train capable de s'en charger, ce qui n'apportait aucun changement à ce calcul. Nous avons là des facteurs précis, les wagons et le tonnage à mouvoir, et il s'agissait de savoir si vous les feriez passer par la route trian-

gulaire du Pacifique-Canadien ou par le National-Canadien, et l'économie était bien celle qu'indiquent les chiffres. Ces derniers seraient plus élevés aujourd'hui.

D. Ne savez-vous pas que la population de Farnham souffrirait beaucoup des changements? Vous avez supprimé certaines lignes dans ce district et quelques train-milles ont été ajoutés depuis, pour la population de Farnham.

M. Biggar:

D. Je le regrette mais je n'ai pu saisir tout ce que vous avez dit. Pouvez-vous me donner le point d'origine de ce trafic?—R. Le point d'origine est Drummondville.

D. Et la destination?—R. Le point de destination, si vous voulez dire par là l'endroit où la marchandise est transportée—cela n'entrait pas nécessairement dans le calcul. Tout ce qu'il nous fallait savoir c'était la différence entre le nombre de train-milles et de wagon-milles entre les deux routes divergentes.

D. Nous étudions simplement ce détournement de trafic. Ce dernier prend origine à un certain point et est transporté à un autre point. Maintenant, Drummondville est le point d'origine. Quel est celui de destination?—R. Montréal.

L'hon. M. PARENT: Je vous demande pardon. Une partie va à Québec.

M. Biggar:

D. Et vous avez décrit la route actuelle et la route alternative?—R. Oui.

D. Avez-vous fourni un chiffre sur le tonnage?—R. Il se fait que dans ce cas le tonnage n'était pas absolument nécessaire, parce que le train n'avait pas un tonnage complet. Mais nous avons pris le tonnage et avons supposé que sur la base du nombre de train-milles, ce même tonnage serait transporté sur l'autre route. Nous connaissions le maximum de traction de cette route et nous l'avons réparti entre les train-milles de la route directe du National-Canadien et les train-milles de la route triangulaire du Pacifique-Canadien, et nous avons obtenu un chiffre net, soit 28,892 train-milles.

D. Maintenant, passerez-vous à E, Sainte-Rosalie à Montréal, et nous donnerez-vous, brièvement, les points d'origine et de destination, la route actuelle, la route projetée et le tonnage?—R. La jonction Sainte-Rosalie, monsieur, est un point juste en dehors de Saint-Hyacinthe, indiqué ici sur la carte. Ce cas est très similaire à celui que nous venons de discuter. Le tonnage qu'il fallait transporter à Montréal a été tiré des statistiques réelles du Pacifique-Canadien. Puis, en ce qui concernait les train-milles, nous avons supposé que si ce tonnage était détourné ce train disparaîtrait. Il n'obtient qu'un très faible pourcentage de sa charge maximum. Il n'est maintenu que pour les fins de la concurrence, afin que le Pacifique-Canadien puisse livrer au National-Canadien les wagons gagnant l'Est. Cela ne serait plus nécessaire puisque ces wagons seraient placés sur la voie unifiée pour Montréal, passant directement outre.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. La division de l'Est du National-Canadien commence-t-elle là ou à l'ouest de cet endroit?—R. C'est divisé en zones. La zone de l'Est, je crois, va jusqu'à Rivière-du-Loup.

L'hon. M. Parent:

D. Vous dites que la division de l'Est va jusqu'à Rivière-du-Loup. Pourquoi ne va-t-elle pas plus loin dans la province de Québec? Vous devez avoir une raison. Rivière-du-Loup n'est pas très éloigné de Québec, 125 milles environ. La province est beaucoup plus grande. Comment en arrivez-vous à cette division?—R. Le National-Canadien la divise ainsi pour des raisons d'exploitation, je suppose. Je cite simplement cela comme la raison; je n'en sais rien de précis.

M. Biggar:

D. Monsieur O'Brien, pourriez-vous, sans passer en détail toutes les autres lettres, de F à Y, nous donner un état de chaque projet et du tonnage détourné? Je veux dire à peu près ce que je vous ai demandé sur les cinq premiers?—R. Dans certains cas nous avons le tonnage. Dans d'autres où ce dernier n'était pas un facteur, je n'ai pas le renseignement.

D. Il y a des cas où vous n'avez peut-être pas le tonnage. Mais vous pouvez, dans chaque cas, donner les suppositions que vous avez faites pour les fins du calcul qui a donné les chiffres des colonnes une et deux de la Pièce n° 52, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

D. Je crois que ce serait plus facile que de passer le tout en revue ligne par ligne.—R. Oui.

D. Permettez-moi d'appeler votre attention sur V avant que vous ne l'abandonniez, monsieur O'Brien, car une explication peut être nécessaire. Il s'agit de la ligne Kamloops-Vancouver; on indique une économie de 398,000 train-milles et de 360,000 wagon-milles seulement. Pouvez-vous me dire pourquoi l'économie en train-milles est de 38,000 supérieure à celle des wagon-milles?—R. Oui, monsieur. Les train-milles et les wagon-milles dans ce cas particulier n'ont absolument aucun rapport entre eux. Il peut exister une faible différence dans le nombre de milles de voie de Kamloops à Vancouver, mais si sur une route vous pouvez remorquer un tonnage plus élevé vous réduisez rapidement les train-milles. Il y a une différence bien faible entre les wagon-milles. Il existe là un facteur concernant les train-milles, mais il est peu important.

L'hon. M. McRae:

D. Si l'on me permet une remarque relative à cette section que je connais très bien, il est, je crois, une chose que les chiffres ont ignorée: la nécessité prochaine, vu l'augmentation du trafic,—si vous abandonnez la ligne du Pacifique-Canadien dans cette section jusqu'à Hope,—de doubler la ligne du National-Canadien.—R. Je n'ai considéré que l'aspect de la coopération.

D. Naturellement, cela n'entre pas dans votre étude. Mais c'est là un point qu'il faut reconnaître, car en abandonnant la ligne du Pacifique-Canadien de Kamloops à Hope, il faudra éventuellement doubler la voie de la pente maritime de l'autre côté.

L'hon. M. HUGESSEN: M. Macnabb a dit qu'à son avis tout le trafic pourrait passer sur la ligne actuelle.

L'hon. M. MCRAE: En ce moment; mais si on revenait au trafic de 1930, la chose serait impossible.

L'hon. M. HUGESSEN: Il a dit que le trafic avait touché son point maximum en 1928-1929, et qu'à son avis ce point ne serait pas atteint de nouveau.

L'hon. M. MCRAE: C'est là utiliser une voie simple à son maximum. Il n'est pas sage de n'avoir aucune marge. Il faudrait, je pense, étudier ce point.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Cela ne touche en rien au nouveau tracé.

L'hon. M. MCRAE: La voie ne restera pas là s'il y a abandon.

L'hon. M. HORSEY: L'abandon est économique.

L'hon. M. MCRAE: Oui; mais je crois que cela requiert une mise de fonds.

Le TÉMOIN: Pour ce qui est de ces unités particulières, la question d'abandon ne change rien. Le trafic passerait sur la voie capable de recevoir les plus gros trains.

M. Biggar:

D. Monsieur O'Brien, encore un mot au sujet de cet état. Voulez-vous indiquer autant que possible jusqu'à quel point les économies dont vous allez fournir les détails dépendent de l'abandon de lignes, et jusqu'à quel point elles n'en dépendent pas?—R. Oui.

D. Avec cet état nous en aurons fini avec l'item 5, page 444. L'item n° 1 est expliqué par le fait que ce sont tous les trains des 5,000 milles de lignes que l'on devait supprimer. Mais qu'aurons-nous pour les item 2, 3 et 4; pouvez-vous nous en fournir les états?—R. Oui.

L'hon. M. Hugessen:

D. Avant que vous n'abandonniez l'item 5, colonel Biggar, je désire poser une question à M. O'Brien.

Se trouve-t-il d'autres nombres sur l'item 5 similaires à l'item Fredericton-Vanceboro sur lequel j'ai posé une question il y a quelques minutes concernant les économies déjà faites? J'ai particulièrement à l'esprit les accords conclus et dont nous ont parlé les témoins précédents; ils ont dit qu'une ligne prend le trafic de l'autre d'Edmonton à Vancouver et l'autre rend la pareille en prenant celui de Calgary à Vancouver. Je me demande si l'un de ces item devrait être biffé pour la bonne raison que l'économie a déjà été réalisée.—R. Le Pacifique-Canadien va livrer au National-Canadien à Edmonton un certain nombre de wagons de grain, et le National-Canadien, à son tour, livrera un nombre égal de wagons au Pacifique-Canadien à Calgary. Nous équilibrons réellement le tout. Le but est d'épargner au Pacifique-Canadien le transport d'un wagon d'Edmonton à Calgary, et, vice versa, au National-Canadien, celui d'un wagon vers le nord. Il y a là économie.

D. Cela paraît-il dans une certaine mesure dans les chiffres de l'item 5?—R. Non, monsieur. C'est là une étude des opérations de 1930, et l'item dont vous parlez est au chapitre de la coopération.

D. Non. Je demande si certaines économies que vous avez calculées en 1930 sont modifiées par cet arrangement conclu plus tard?—R. Il y a là un changement peu important. Je n'ai pas les chiffres ici.

L'hon. M. McRae:

D. Monsieur O'Brien, relativement à ce détournement, d'Edmonton à Calgary et de Calgary à Edmonton, croyez-vous que cela va assez loin? Avez-vous tenu compte du fait,—et je pose la question à titre de profane,—que vous pouvez transporter un wagon de blé à Calgary, via Edmonton, et à Vancouver à meilleur marché sur le National-Canadien, directement, grâce aux pentes actuelles? —R. Non, monsieur; je n'ai pas étudié particulièrement ce point.

D. Vous essayez de raccourcir le trajet en faisant des échanges. Je crois que vous pouvez faire beaucoup plus avec l'unification, profitant de la pente moins raide, car le blé de l'Alberta méridionale, et peut-être de tout le district jusqu'à Calgary, irait à Vancouver via Yellowhead.—R. Nous croyons, en ce moment, qu'avec la réduction des pentes et l'emploi de locomotives très fortes, nous pouvons obtenir une pente d'environ quatre dixièmes entre Calgary et Vancouver.

D. Oui. Mais, monsieur O'Brien, permettez-moi de vous rappeler que vous avez justifié le tarif additionnel des montagnes sur le grain à cause des pentes de votre réseau jusqu'à la côte. C'est pourquoi nous payons davantage le mille pour le transport du blé vers l'ouest. Je vous dirai, à titre de préposé au tarif-marchandises, que si vous utilisez la voie du National-Canadien avec sa pente maritime, une grande quantité de blé que vous transportez à la côte aujourd'hui passerait par Edmonton. Sinon, vous devez abandonner l'idée qu'il vous en coûte davantage et, par conséquent, vous justifiez le tarif plus élevé du transport du blé sur vos pentes jusqu'à Vancouver.—R. C'est là une question très compliquée. Il y a la question du nombre de milles parcourus. S'il s'agissait d'une étude sur le coût de la manutention des marchandises sur une route ou l'autre, nous pourrions faire le calcul.

D. Dans tous les cas, vous n'en avez pas tenu compte dans le calcul?—R. Non, je ne l'ai pas fait.

D. Alors, c'en est une autre que vous devrez ajouter à la liste des calculs que vous devez faire.

M. Biggar:

D. Monsieur O'Brien, ce que nous avons fait cet après-midi couvre réellement tout le terrain jusqu'à ce que vous ayez cet état additionnel. Nous devions étudier les item, 2, 3 et 4 de la page 444.—R. Les items 2 et 3, consolidation des wagons-marchandises et détails des chargements de wagons aux grandes gares, tiennent compte des wagons individuels. Nous avions quelques milliers de feuilles et nous avons étudié chacune d'elles au point de vue du nombre de tonnes de marchandises dans le wagon ou le nombre réel de livres...

D. Je crois que si vous apportiez ces milliers de feuilles vous alarmeriez le Comité au point que l'on ne vous demanderait pas de les consulter. Mais je suis d'avis que pour prouver au Comité que ce travail a été fait, il serait bon d'apporter ces milliers de feuilles et de nous surprendre—R. J'ignore si on peut les obtenir. Nous avons une formule régulière qui nous donne ce renseignement au jour le jour. Nous détruisons généralement ces données détaillées après une période de six ans.

D. Pouvez-vous découvrir si elles existent?—R. Oui.

D. Voilà pour l'item 3. Que dites-vous de l'item 4, nouvelle route des wagons américains?—R. Ce calcul a été fait, monsieur, en prenant des mois spéciaux de l'été et de l'hiver et le nombre de milles réels parcourus par les wagons. Une fois que vous avez le nombre de milles et le nombre de wagons pour un mois donné, vous pouvez calculer avec assez de précision le nombre de milles d'une année. C'est sur cette base que la nouvelle route des wagons américains a été établie. Pardonnez-moi, je dois corriger cela. Pour ce qui est des wagons américains, le chiffre, je crois, était un chiffre arbitraire parce que le nombre de routes disponibles et les règlements s'appliquant au trafic ont changé. Mais le gros de ce chiffre comprend la manutention de nos propres wagons canadiens.

D. Je vois. Quels détails pouvez-vous nous donner sur les 90,000 train-milles et les 4,100,000 wagon-milles?—R. Je regardais justement si j'avais le détail ici. Puis-je vous demander de poser de nouveau la question?

D. Quels détails avez-vous à nous donner sur ces chiffres?—R. L'item 4?

D. Oui, l'item 4.—R. Tous les détails sont là. Je puis probablement vous en donner une idée.

D. Les justifier.—R. Je puis fournir l'explication de la façon dont ces chiffres ont été établis. Je puis oublier certains détails, mais je crois pouvoir fournir une explication assez logique et je crois avoir quelques-uns des chiffres sur lesquels le calcul est basé.

D. Serait-il avantageux d'avoir l'explication maintenant ou serait-il préférable d'attendre les chiffres?—R. Je puis fournir l'explication suivante: Quand nous avons fait ce calcul pour ce qui est des wagons du Pacifique-Canadien, nous avons pris deux mois et, si je me le rappelle bien, nous avons obtenu environ 93,000 ou 94,000 milles par mois pour les wagons vides du National-Canadien que le Pacifique-Canadien transporte et renvoie aux lignes du premier. Puis, supposant qu'il en était également ainsi du National-Canadien, nous aurions 2,000,000 de milles par année pour les wagons retournés. Puis on a ajouté, après la distribution de tous les wagons, des routes plus courtes que rendrait possibles l'unification. Dans le choix de nouvelles routes, nous avons tenu compte du tonnage transporté. Cela concerne aussi également, ou davantage, les wagons vides, et un chiffre fut ajouté à cela,—j'oublie lequel, —et nous avons également ajouté une nouvelle estimation pour ce que l'on épargnerait sur les wagons américains.

D. En d'autres termes, vous avez pris d'abord un chiffre que vous vous rappelez, puis vous êtes passé à un autre chiffre que vous avez oublié, et vous en avez un troisième tiré des deux autres?—R. Oui, monsieur.

D. Ne pourriez-vous pas rédiger, pour le Comité, un court mémoire des suppositions et des calculs qui ont donné ces résultats?—R. Je tente de faire cela, monsieur. Ne pourrions-nous pas commencer avec la supposition que nous avons environ 2 millions de milles pour les wagons retournés, et qu'il y a eu une économie,—je ne saurais dire au juste de combien,—j'ignore si j'ai tous les détails...

D. Vous comprenez que le Comité désire avoir les bases de vos calculs afin que des gens au fait puissent juger de la validité de vos suppositions et de l'exactitude de vos chiffres.—R. Vais-je ajouter cela au chiffre des nouvelles routes du trafic-marchandises?

D. Oui.—R. Je vais tenter de le faire.

D. Vous allez essayer de le faire?—R. Oui, monsieur.

M. Robinson:

D. Quand vous retournez ces wagons, formez-vous des trains complets ou les joignez-vous à d'autres trains qui circulent déjà.

L'hon. M. McRae:

D. Monsieur O'Brien, dans les calculs des wagons-voyageurs nous avons obtenu une estimation jusqu'à 1937. La base de vos économies en wagon-milles, en train-milles, repose sur les chiffres de 1930. Pourriez-vous préparer pour le Comité une estimation, autant que cela puisse se faire, de vos chiffres par rapport au trafic de 1937?—R. L'estimation, monsieur, pour être exacte, demanderait un temps considérable. Quelqu'un a posé la question ce matin, et, pour ma propre satisfaction, j'ai fait un calcul en chiffres ronds durant l'heure du dîner. Je vais vous le donner pour ce qu'il vaut.

Prenant le trafic de 1937 comme base, nous aurions 1,800,000 au lieu de 2,108,000 sur les nouvelles routes de trafic, et le nombre de wagon-milles serait réduit d'environ 23 millions. Pour ce qui est des autres item,—c'est-à-dire la consolidation des wagons-marchandises, le chargement plus complet des wagons, —il s'agit simplement d'un calcul du tonnage. Le rapport entre le trafic de 1937 et celui de 1930 est basé sur le trafic de cette dernière année. On se demande si le trafic réel de 1937 est bien différent.

Concernant les nouvelles routes pour les wagons américains et les wagons vides canadiens, item peu important, je n'ai fait aucun calcul additionnel.

D. Quel serait, d'après vous, le pourcentage de la réduction? Si vous preniez un pourcentage, l'application en serait plus facile, je crois.

L'hon. M. PARENT: Si vous n'avez pas le temps de le faire aujourd'hui, vous l'apporterez demain.

Le TÉMOIN: En 1930 nous avons transporté 29,280 millions tonne-milles, et la moyenne pour une période de quinze ans, de 1923 à 1937, se rapprochait des chiffres de 1930.

L'hon. M. McRae:

D. Les chiffres de 1937 seraient de beaucoup moindres, n'est-ce pas?—R. Je vais vous donner cela dans un instant, monsieur. Sur le Pacifique-Canadien, en 1930, nous avons parcouru 12,370 millions de tonne-milles. En 1937, 11,602 millions. La proportion est de 12.3 à 11.6 en tonnes.

Le président (M. Beaubien):

D. Vous avez jugé que 1930 était l'année d'une bonne moyenne?—R. Elle se rapprochait de la moyenne de quinze ans, pour ce qui est du nombre de tonnes transportées.

L'hon. M. McRae:

D. M. Meighen me rappelle qu'il y a une réduction de 28 p. 100 en 1937 comparativement à 1930. D'une façon générale, je suppose, cela s'appliquerait

au trafic-marchandises, aux wagon-milles et aux train-milles comme aux autres facteurs?—R. Je crois que 28 p. 100 inclut toutes les recettes.

D. Oui, toutes les recettes.—R. Mais comme la réduction dans le trafic-voyageurs a été considérable celle du trafic-marchandises l'a été moins.

D. De combien, à votre avis, le trafic-marchandises a-t-il diminué?—R. Je n'ai pas les chiffres exacts, mais le nombre de tonnes de marchandises a été de 29,280 comparativement à 29,058. Les recettes du trafic-marchandises en 1937 ont été de $110,348,000 et en 1930, de 133 millions; il y a donc eu une baisse de 23 millions.

D. De 15 ou 18 p. 100?—R. Environ 18 p. 100.

D. Voici mon autre question. Revenant à l'échange de wagons entre nos deux réseaux, nous avons là l'économie sur la livraison prompte de wagons étrangers aux points de raccordement. Pouvez-vous donner au Comité une estimation en dollars indiquant l'économie possible dans le cas de l'unification en raison de l'amalgamation ou de la consolidation du matériel roulant, des wagons-marchandises et le reste, des deux réseaux? Nous avons beaucoup discuté cette question mais nous n'en sommes pas venus à une conclusion. A mon point de vue, ce serait une bonne chose.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): N'allez-vous pas réduire tout cela en dollars?

Le TÉMOIN: Nous avons donné les unités de base du nombre de wagon-milles transportés. Le préposé aux machines fournira la base de ce calcul; puis les gens qui s'occupent du point de vue monétaire vous diront comment tout cela est converti en dollars.

L'hon. M. McRAE: A mon avis, cela serait utile.

L'hon. M. BUCHANAN: N'a-t-on pas répondu à cela ce matin?

L'hon. M. McRAE: A mon avis, nous n'en avions pas fini avec ma question.

M. BIGGAR: M. Jefferson est prêt à poursuivre maintenant, je crois.

Le TÉMOIN: Il est, je crois, une partie de votre question que je puis expliquer. Aux Trois-Rivières il existe un certain volume de trafic arrivant de l'Est sur les lignes du National-Canadien. Il est livré au Pacifique-Canadien à la jonction Garneau, et il y a un surplus de wagons vides aux Trois-Rivières. Il faut les renvoyer au National-Canadien pour éviter une accumulation chaque jour. Le National-Canadien a un autre lot de wagons qui ne se trouvent pas dans la zone du bois à pulpe, et des wagons du National-Canadien montent tandis qne des wagons du Pacifique-Canadien descendent. C'est ce qui se produit. Le mouvement des wagons vides compte dans le coût des train-milles et des wagon-milles.

M. Biggar:

D. Pourriez-vous nous donner ces états mardi?—R. Oui, monsieur. Puis-je faire...

D. ...une réserve, D.V., et le reste?—R. Non, monsieur. Il est une partie de cette question dont j'ai pris note ce matin à laquelle je ne crois pas avoir répondu.

D. Désirez-vous la discuter?—R. Les économies que nous avons étudiées ne se rapportent qu'aux item mentionnés. Ils ne couvrent pas toute la question. Nous avons pris des sections spéciales de la ligne, comme Drummondville à Montréal, ou Montréal à Drummondville, et avons calculé les économies dans ces cas particuliers. Mais il se peut et, à mon avis, il est probable, que l'on découvre des opérations supplémentaires où l'unification épargnera des train-milles et des wagon-milles. Les autorités des chemins de fer y verront, ce qui se fait régulièrement. J'ai étudié cette question il y a six ans, et, voyageant sur la ligne en ce moment, je remarque des choses que je ne voyais pas alors. Maintenant, je crois que l'on a posé une question ce matin au sujet du changement de conditions. Avez-vous posé cette question, monsieur Biggar?

M. BIGGAR: Non, je ne vous ai pas posé cette question. Je préfère attendre les états et les conditions.

Le TÉMOIN: J'ai un calcul en chiffres ronds ici.

M. BIGGAR: Je crois préférable d'attendre les chiffres exacts.

Le très hon. M. Meighen:

D. Monsieur O'Brien, j'ai compris ce matin que la base du calcul était l'économie de $1 par train-mille?—R. Oui, $1 par train-mille. La seule fois que j'ai mentionné la question financière dans ce calcul était dans le cas où je n'avais pas les détails. Nous nous sommes basés sur les wagon-milles et sur les train-milles et, comme vous le voyez, dans certains cas, il n'y a aucun rapport.

D. Est-ce que le $1 par train-milles s'applique également au trafic-voyageurs et au trafic-marchandises?—R. Je dirais que le trafic-marchandises coûte davantage. Je n'ai pas fait de calcul général mais cela s'appliquerait à tout le territoire. Dans le travail technique dont je m'occupe, nous ne prenons pas un chiffre défini; nous étudions chaque cas comme il se présente, et fixons le coût d'un service particulier. Le tout varie suivant la voie, par exemple, et avec l'intervention avec les autres trains, et mille autres facteurs. Nous calculons exactement au lieu de prendre une moyenne générale. En somme, à mon avis, un train-mille (marchandise) coûte beaucoup plus qu'un train-mille (voyageurs).

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Il s'agit de traction?—R. De la distance que parcourt le train. Il faut plus de charbon, et il y a la différence dans le salaire des hommes, de plus longues heures de service,—plusieurs autres facteurs qui tendent à augmenter le coût du train-mille (marchandises).

D. Mais les frais fixes d'un train-voyageurs, avec voitures aérodynamiques et climatisées, et le reste, seraient plus élevés que pour les wagons-marchandises? —R. Oui, le coût des voitures-voyageurs en ce moment est très élevé, monsieur.

L'hon. M. MCRAE: Monsieur le président, puisque nous avons les chiffres sur les train-milles (voyageurs) devant nous, ne devrions-nous pas avoir les chiffres réels sur les trains-marchandises?

L'hon. M. MURDOCK: Au point de vue des salaires, 100 milles de service sur les trains-marchandises représentent un jour et 150 milles sur un train-voyageurs représente un jour.

(C. E. Jefferson est appelé comme témoin.)

M. Biggar:

D. Monsieur Jefferson, vous êtes le directeur du trafic-marchandises du Pacifique-Canadien, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

D. Et vous occupez ce poste depuis 1930?—R. C'est bien cela.

D. Et vous étiez à l'emploi du Pacifique-Canadien, avant cela, depuis combien de temps?—R. Depuis 1923,—de fait, depuis 1906, sauf pendant un an et demi.

D. Vous allez nous dire comment on a obtenu les chiffres du document G, au bas de la page 447 de notre compte rendu.—R. Cette estimation s'est faite sous ma juridiction et ma direction; elle a été préparée après une étude soignée et détaillée du mouvement du trafic sur les deux réseaux; cela inclut le trafic international, entre états et sur les Grands Lacs.

D. Quelles suppositions avez-vous faites, ou quels faits avez-vous trouvés pour en arriver à ces chiffres?—R. Je désire vous indiquer sur la carte le changement de route sur lequel le calcul est basé.

D. Il y a eu plus d'un changement, je suppose?—R. Oui, il y en a eu six.

D. Peut-être pourriez-vous les indiquer sur la carte et nous dire ensuite quelles suppositions vous avez faites concernant le tonnage et autres choses de ce genre?—R. On s'est d'abord occupé de la nouvelle route du trafic du National-Canadien et du Pacifique-Canadien sur le chemin de fer Maine Central, à l'est de Portland. Aujourd'hui le Pacifique-Canadien échange ce trafic avec le Maine Central à St. Johnsbury, et le National-Canadien, avec le Maine Central à North Stratford, New-Hampshire. Avec l'unification des deux lignes, le trafic pourrait tout passer par le National-Canadien à Portland ou à Yarmouth et à la jonction de Danville, puis sur le Maine Central vers l'est.

D. Quelles suppositions avez-vous faites en ce qui concerne le tonnage et autres questions de ce genre?—R. J'ai pris notre tonnage que nous échangeons avec le Maine Central et St. Johnsbury et ai estimé les recettes additionnelles des lignes de Portland, et j'ai appliqué le surplus de recettes à notre tonnage et à un tonnage similaire du National-Canadien.

D. S'agit-il de votre tonnage de 1930?—R. Oui, monsieur.

D. Et le tonnage du National-Canadien, comment avez-vous obtenu ce chiffre?—R. Je n'avais pas les chiffres mais j'ai supposé qu'ils étaient à peu près les mêmes que les nôtres.

D. Vous rappelez-vous ce qu'étaient les vôtres? Avez-vous cela?—R. Pas ici, non monsieur.

D. Mais vous pourriez nous en dire le montant?—R. Oui, monsieur.

D. Après avoir obtenu le tonnage et avoir fait ces suppositions, vous avez appliqué le même taux à tout le tonnage, ou des taux différents pour différents matériaux?—R. Non. J'ai appliqué un montant moyen par tonne au tonnage entier.

D. Où avez-vous pris votre montant moyen par tonne?—R. J'ai supposé que si ce trafic était échangé avec le Maine Central ici à Yarmouth Jct. ou à Danville Jct. ou à Portland, nous n'aurions pas à allouer au Maine Central de plus fortes recettes à l'est de Portland jusqu'à Yarmouth Jct. que ce chemin de fer reçoit à l'est de Portland sur le trafic à destination de la frontière de Niagara et des débouchés de la rivière Hudson et sur le Boston and Maine jusqu'à Portland. Vous savez que le gros des échanges du Pacifique-Canadien et du National-Canadien avec le Maine Central constitue ce que l'on appelle le trafic fixe allant à des points à l'ouest de Détroit.

D. Mais comment avez-vous fixé ce taux moyen que vous appliquez au tonnage?—R. Bien, j'ai pris, disons, de Chicago, par exemple, à la Nouvelle-Angleterre, et j'ai calculé ce que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien allouent maintenant au Maine Central, et ce qu'on lui accorde sur cette route via le débouché de Niagara.

D. Je puis me tromper, mais j'ai compris qu'il existait un taux différent pour diverses denrées?—R. C'est bien cela.

D. Maintenant, vous preniez des denrées différentes et appliquiez le même taux à toutes?—R. Oui.

D. Comment en êtes-vous venu à un certain taux, quand il y a des taux différents pour les diverses denrées?—R. J'ai pris un nombre d'exemples, disons, du trafic de la classe cinq, ou le papier à journal à destination de l'ouest, les denrées transportées en grandes quantités.

D. Vous n'avez pas tenu compte des denrées transportées en petites quantités?—R. Non. Je parle des denrées qui ne requièrent qu'un petit nombre de wagons par année.

D. Vous avez trouvé le tonnage que le Pacifique-Canadien transmet à ce point?—R. Oui.

D. Et vous avez supposé que le National-Canadien en transmettait une quantité égale à ce point?—R. Oui.

D. Vous avez donc doublé le tonnage du Pacifique-Canadien?—R. Oui.

D. Et vous avez cherché ce qu'était le tonnage du Pacifique-Canadien pour quatre ou cinq denrées?—R. Pour les denrées transportées en grandes quantités.

D. Ce qui constitue la plus grande partie du tonnage?—R. Oui.

D. Et vous avez trouvé ce qu'étaient les taux sur cela et vous avez appliqué le taux moyen à tout le tonnage du Pacifique-Canadien et du National-Canadien?—R. Oui, monsieur.

D. Et vous avez obtenu quel chiffre?—R. Voulez-vous dire en espèces?

D. En espèces?—R. Dans ce cas le chiffre était de $135,000.

D. Y avait-il un crédit contre cela, une déduction à faire?—R. Cela a été absorbé,—il s'agit des frais d'exploitation, n'est-ce pas?

D. Bien, vous avez ici un chiffre total, dans le premier montant du document G, de $2,135,000?—R. Oui.

D. Puis vous avez quatre item que vous déduisez. Y avait-il des déductions de cet item spécial de $135,000 dont vous parlez?—R. Non, monsieur, sauf jusqu'à concurrence du change net dans les frais d'exploitation.

D. Combien avez-vous soustrait de cette somme de $135,000 pour obtenir un avantage net?—R. Je n'ai pas fait ce calcul. Cela a été fait par un autre qui soumettra un état. Je ne me suis occupé que des chiffres ronds.

D. Alors nous ne pouvons vous questionner sur les chiffres nets?—R. Non, monsieur.

D. Maintenant, prenons le cas suivant.—R. Le cas suivant dont je me suis occupé est celui de la nouvelle route du trafic du Pacifique-Canadien d'un point à un autre de la Nouvelle-Angleterre que desservent le Boston and Maine, le Boston and Albany, et le New-York, New Haven and Hartford. Cela couvre tout ce territoire.

D. Que voulez-vous dire par "tout ce territoire"?—R. Tout ce territoire dans le New-Hampshire, le Vermont, le Massachusetts, le Rhode-Island et le Connecticut.

L'hon. M. Parent:

D. Comment le Pacifique-Canadien s'occupe-t-il de ce trafic, par le Québec-Central?—R. Non, monsieur. Le Pacifique-Canadien aujourd'hui transmet son trafic de New-York, de Newport et de Vermont au Boston and Maine à Wells River; avec le Boston and Albany, nous échangeons avec le Boston and Maine à Wells River, et le Boston and Maine le transporte à Springfield et échange avec le Boston and Albany. Dans le cas du chemin de fer New York, New Haven and Hartford, nous l'échangeon avec le Boston and Maine à Wells River, le Boston and Maine le conduit jusqu'à Springfield ou Worcester et le livre au New Haven à cet endroit. Le trafic à destination de l'ouest fait le mouvement contraire. Nous avons calculé que le National-Canadien le prendrait au Côteau et le transporterait sur le Vermont Central jusqu'à la Jonction White River. C'est-à-dire que les lignes unifiées obtiendraient l'argent additionnel. Pour ce qui est du trafic de Boston et Albany, toutefois, nous éliminerions le Boston and Maine, et le Vermont Central le transporterait jusqu'à Palmer, dans le Massachusetts et l'échangerait directement avec le Boston and Albany.

D. Comment avez-vous obtenu le tonnage et le taux dans ce cas?—R. Dans ce cas j'ai pris nos échanges avec le Boston and Maine à Wells River.

D. Et vous avez doublé le tout?—R. Non, monsieur, car cela ne change pas la route du trafic du National-Canadien. Il reste le même qu'aujourd'hui.

D. De sorte que vous n'avez tenu compte que du trafic du Pacifique-Canadien?—R. Oui.

D. Et vous avez obtenu les chiffres mêmes du trafic?—R. Non, je ne me rappelle pas du tonnage.

D. Comment en êtes-vous arrivé à ce taux?—R. J'ai estimé que l'augmentation des recettes des lignes unifiées serait peut-être de $200,000.

D. Si vous nous donnez le taux par tonne ou le nombre de tonnes, nous pouvons trouver le reste.—R. Oui, monsieur. J'ai le tonnage mais je ne l'ai pas ici.

D. Vous pouvez nous donner un mémoire du tonnage et du taux?—R. Oui.

D. Vous avez trouvé le taux de la même façon que dans le dernier cas, c'est-à-dire, vous avez pris le même nombre d'item, trouvé le taux moyen et avez appliqué ce dernier à tout le tonnage?—R. Oui.

D. Je vois. Quel est le suivant?—R. Vient ensuite la redistribution du trafic du Pacifique-Canadien entre le territoire américain oriental à l'ouest, disons, du lac Champlain et de la rivière Hudson et à l'est de la frontière de Niagara. Ce territoire est desservi par le raccordement Delaware et Hudson. C'est-à-dire aujourd'hui le Pacifique-Canadien transporte ce trafic par la jonction Napierville,—ou plutôt entre Delson, P.Q., et Rouses Point, N.-Y. Dans cette estimation nous avons pensé éliminer la ligne de la jonction Napierville parce que le National-Canadien va directement à Rouses Point et nous garderions tout l'argent sur la nouvelle ligne.

D. Comment avez-vous obtenu le tonnage et le taux dans ce cas?—R. Dans ce cas j'ai pris nos échanges avec la jonction Napierville.

D. Et c'est tout?—R. Oui.

D. Avez-vous fixé le taux de la même façon que dans les autres cas?—R. Oui, monsieur.

D. Et vous pouvez nous donner le tonnage?—R. Oui, monsieur, je puis vous donner le tonnage.

D. Combien avez-vous pensé épargner avec cette nouvelle route?—R. En argent?

D. Oui?—R. $200,000.

L'hon. M. Hugessen:

D. Je crains ne pouvoir comprendre comment une économie est réalisée dans ce cas. Voulez-vous expliquer un peu?—R. L'épargne, comme le dit M. Biggar, vient de ce que le trafic au lieu de passer sur la ligne de la jonction Napierville entre Delson, P.Q., et Rouses Point, N.Y., passe par le National-Canadien...

D. Qui le transmet au Delaware et Hudson?—R. Oui.

D. Je vois.

M. Biggar:

D. Ensuite?—R. Vient ensuite la nouvelle route du trafic du Pacifique-Canadien du territoire oriental des Etats-Unis à l'est de la frontière de Niagara, utilisant le réseau national entre Hamilton et la frontière du Niagara au lieu du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo et la ligne du Michigan Central, de Welland à Buffalo.

D. Pouvez-vous nous dire comment vous obtenez le tonnage et le taux?—R. Le tonnage fut trouvé de la même manière que l'autre. Nos échanges se font avec le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.

D. Et le taux a été fixé également comme dans l'autre cas?—R. Oui, monsieur.

D. Quelle somme cela représente-t-il?—R. $900,000.

D. $900,000?—R. Oui, monsieur.

D. Et cela n'inclut que le trajet de Welland à Buffalo?—R. Non, de Hamilton à Buffalo.

D. Je ne saisis pas cela. La plus grande partie du trafic de Hamilton à destination de l'est doit passer sur une ligne canadienne.—R. C'est bien cela; mais aujourd'hui il passe sur le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, de Hamilton à Welland.

L'hon. M. McRae:

D. A qui appartient le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo?—R. Au New York Central, au Michigan Central et au Pacifique-Canadien.

M. Biggar:

D. Oh! vous considérez cette ligne comme si elle appartenait au Pacifique-Canadien ou au National-Canadien?—R. Oui.

D. Je croyais que c'était une ligne du Pacifique-Canadien.—R. Non; une partie seulement.

L'hon. M. Hugessen:

D. Avez-vous tenu compte du fait que le Pacifique-Canadien possède un tiers du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo?—R. Oui; je prends les recettes brutes.

L'hon. M. MURDOCK: Je ne crois pas qu'il en possède le tiers en ce moment.

L'hon. M. Hugessen:

D. J'ai cru que vous aviez dit que le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo était la propriété du New York Central, du Michigan Central et du Pacifique-Canadien.

M. Biggar:

D. Mais pas nécessairement à parts égales.—R. Mais je n'ai pas inclus, dans mes chiffres, les intérêts du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo. Je traite des recettes brutes.

D. Passons au cas suivant.—R. Vient ensuite la nouvelle route du trafic que le Pacifique-Canadien échange avec la *Great Lakes Transit Corporation*, à Windsor, Ontario. Il s'agit surtout de trafic à destination de l'ouest et provenant de la Nouvelle-Angleterre et de la ville de New-York allant à Chicago et à Milwaukee. Nous échangeons avec la *Great Lakes Transit Corporation* à Windsor. La *Transit Corporation* a une ligne de vapeurs de Buffalo,Milwaukee et Chicago faisant escale à Windsor; mais au lieu de transporter ce trafic par cette route, nous le faisons passer par le National-Canadien à Depot Harbour et la *Canada Atlantic Transit Company*, compagnie de navigation du National-Canadien, qui fait le service entre Depot Harbour, Milwaukee et Chicago.

D. Avez-vous déterminé le tonnage et le taux de la même façon que dans les autres cas?—R. Dans ce cas, si je me rappelle bien, j'avais les sommes que nous avons payées à la *Great Lakes Transit Corporation* pendant cette année, et au lieu d'appliquer cela j'ai simplement substitué les recettes de la *Great Lakes Transit Corporation* en les portant au crédit de la *Canada Atlantic Transit Company*.

D. Et le montant?—R. $100,000.

D. Qu'est-ce qui vient ensuite?—R. Vient ensuite la nouvelle route du trafic du National-Canadien et de la *Northern Navigation Company*, qui passe maintenant par Sarnia, allant à la tête des lacs, à Fort-William et à Port-Arthur. Au lieu de faire passer ce trafic par la *Northern Navigation Company*, il passera par la ligne de vapeurs du Pacifique-Canadien sur les lacs faisant le service entre Port-McNicoll et la tête des lacs.

D. Comment avez-vous obtenu le tonnage et le taux dans ce cas?—R. Dans ce cas je connaissais le tonnage du National-Canadien allant à la tête des lacs ou en revenant. J'en ignorais la provenance ou la destination, mais j'ai pris la somme moyenne par tonne au terminus à destination de l'est et de l'ouest.

L'hon. M. Parent:

D. Ces navires du National-Canadien sont-ils des navires à fret et à passagers?—R. Les vapeurs du National-Canadien qui vont de Depot Harbour à Chicago et à Milwaukee, c'est-à-dire, les navires de la *Canada Atlantic Transit Company* sont des navires à fret.

M. Biggar:

D. Vous avez parlé de la moyenne de quoi?—R. Du nombre de tonnes.

D. Alors comment avez-vous obtenu le tonnage?—R. J'avais le tonnage.

D. Vous avez dit, je crois, que vous aviez le tonnage mais que vous n'en saviez pas la provenance?—R. C'est bien cela.

D. Il s'agit du tonnage à la tête des lacs?—R. J'avais le nombre de tonnes, mais je n'avais pas la provenance ni la destination, parce qu'il s'agissait de la tête des lacs dans un cas...

D. Mais vous avez appliqué le tout au trafic qui arrivait à la tête des lacs?—R. Oui.

D. Un taux moyen?—R. Oui.

D. Quel est le montant dans ce cas?—R. $600,000.

L'hon. M. Hugessen:

D. Quelle est l'épargne dans le sixième cas?—R. Il ne s'agit pas spécialement du montant épargné; il s'agit de donner aux lignes unifiées, au National-Canadien ou au Pacifique-Canadien, le trafic qui va actuellement aux autres lignes de chemin de fer ou de navigation.

D. Il s'agissait de détourner le trafic-marchandises de Sarnia à Depot Harbour?—R. De Sarnia, oui. Naturellement, cette ligne de Sarnia à la tête des lacs, la *Northern Navigation Company*, n'appartient pas au National-Canadien?—R. Non, monsieur.

D. Non?—R. Non, monsieur.

D. Donc, ce trafic avec l'unification, passerait par les...—R. *Canadian Steamships* jusqu'à Port-McNicoll.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nouveau trafic.

L'hon. M. Haig:

D. Et le trafic en sens contraire sur les lacs jusqu'à Chicago et Milwaukee irait à la ligne qu'ils possèdent?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Hugessen:

D. Je croyais que la *Northern Navigation Company* faisait partie du National-Canadien?—R. Je ne crois pas, monsieur. Elle appartient à la *Canada Steamship Lines.*

L'hon. M. Calder:

D. L'ancien Grand-Tronc faisait affaires avec elle.—R. Oui, monsieur.

D. Et encore aujourd'hui?—R. Mais ils n'en étaient pas propriétaires.

M. Biggar:

D. Monsieur Jefferson, un chiffre qui correspond quelque peu et se rapporte à votre somme de $2,135,000, moins les sommes soustraites à la page 447, se trouve, n'est-ce pas, dans la Pièce 42, l'estimation des économies du National-Canadien, que l'on trouve, je crois à la page 515 du compte rendu?—R. Oui, monsieur. C'est-à-dire, nous avons estimé un gain sur le revenu brut pour les réseaux unifiés, en conséquence des nouvelles routes, de $2,135,000.

D. Oui.—R. L'estimation du National-Canadien, comme on peut le voir à la page 515 du compte rendu, est de $5,385,000.

D. Comment en venez-vous à ce chiffre d'un dollar dans ce cas?—R. Avec l'état du National-Canadien.

D. Dans la deuxième colonne?—R. Oui, monsieur.

D. Et cette estimation des recettes brutes de $5,385,000 correspond à votre évaluation de $2,135,000?—R. Oui.

D. Pouvez-vous nous dire d'après cette estimation du National-Canadien pourquoi son chiffre dépasse le vôtre de $3,250,000?—R. Bien, l'estimation plus élevée du National-Canadien était surtout due au fait qu'on avait inclus une somme de $3,000,000 pour le rajustement des lignes entre divisions. Il n'y a pas

d'item correspondant dans l'estimation du Pacifique-Canadien, surtout à cause de la difficulté d'estimer exactement en argent ce qu'on peut accomplir; toutefois, nous avons une idée de ce que l'unification permettrait de retirer en recettes d'exploitation en rajustant les divisions des chemins de fer. Cela prendrait du temps mais une période de cinq ans devrait suffire.

D. Que pensez-vous personnellement de l'exactitude de cette période quant aux $3,500,000 additionnels du National-Canadien?—R. Bien, ce n'était pas tout cela. Il y avait un item de $3,000,000. Puis il y a un autre item qu'il a pris en considération et que nous avons ignoré. Un autre item inclus dans l'estimation du National-Canadien et non inclus dans la nôtre concerne la nouvelle route du trafic du Pacifique-Canadien par le débouché de Windsor-Détroit sur le chemin de fer *Grand Trunk Western*, ligne du National-Canadien.

D. Où est cela? Dans la Pièce 42?—R. Dans la Pièce 42. J'ignore si tout est là, mais ce serait compris dans les item 2 et 3.

D. C'est-à-dire dans les sommes de $339,000 et de $4,417,600?—R. Oui, monsieur. En ce moment, le Pacifique-Canadien échange le trafic du Canada et de la Nouvelle-Angleterre à Windsor, Ontario, ou à Détroit, Michigan, avec les chemins de fer Michigan Central, Wabash, Père Marquette, New York Central, Pennsylvania et autres chemins de fer des Etats-Unis. Le National-Canadien échange son trafic avec les voies de l'ouest des Etats-Unis par l'entremise du Grand Trunk Western. Bien qu'il n'y ait aucun doute qu'une grande partie du trafic actuel du Pacifique-Canadien pourrait être expédiée par le Grand Trunk Western, surtout celui qui provient du Canada, la situation pour ce qui est du trafic de la Nouvelle-Angleterre est quelque peu différente. Les relations, au point de vue trafic, du Pacifique-Canadien avec les chemins de fer Michigan Central, Wabash, Père Marquette, New Central, Pennsylvania, et d'autres chemins de fer de l'ouest à Windsor et Détroit, ont une grande valeur. Si l'unification devient une réalité, la direction ferait bien de penser peu sage de travailler uniquement avec le Grand Trunk Western, surtout pour ce qui est du trafic de la Nouvelle-Angleterre.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Le *Grand Trunk Western* passe par Sarnia?—R. Oui, monsieur. Il serait nécessaire de continuer à travailler de concert avec ces lignes pour ne pas détourner le trafic vers les lignes concurrentes.

D. Des lignes des Etats-Unis?—R. Oui, monsieur.

M. Biggar:

D. Prenant en considération la nécessité de travailler avec ces lignes, que pensez-vous de l'opportunité d'ajouter une somme d'environ $3,500,000 à vos économies de $2,135,000?—R. A mon point de vue il existe bien des raisons de l'inclure.

D. Est-ce là un chiffre approprié?—R. Je le crois juste.

D. Vous ne le croyez pas trop élevé?—R. Non.

D. Maintenant, une autre question. Quelle différence pourrait-il exister entre ces chiffres de $2,135,000 ou de cinq millions à cause de la différence dans la situation de 1930 et de 1937?—R. Pour ce qui est de l'exemple que je vous ai donné et sur lequel j'ai fait l'estimation, sans entrer dans les détails, mais parlant d'après mes connaissances du mouvement du trafic, je crois que 1937 ne varie guère comparativement à 1930. Il peut y avoir une différence de quelques centaines de mille dollars, mais c'est tout.

L'hon. M. McRae:

D. La différence serait-elle de 20 p. 100? Elle était de 18 p. 100 pour ce qui est des wagon-milles et des train-milles. Je crois qu'elle devrait être aussi forte

au moins pour ce qui est du détournement.—R. Pas nécessairement, pour le trafic de 1937. L'année a été assez bonne aux Etats-Unis, sauf vers la fin.

M. Biggar:

D. Les tonne-milles de trafic productif,—je suppose que cela constitue la norme,—de tous les réseaux en 1930 atteignaient 26,740,000 contre 24,143,000 en 1937. La différence serait-elle plus grande que cette différence d'un treizième?—R. Non, je ne le crois pas, pour la bonne raison que dans les chiffres que vous venez de citer le trafic entre la Nouvelle-Angleterre et les Etats de l'Ouest ou de l'Est et le Canada n'a pas diminué de beaucoup.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Il vous faut être au courant de la localité et connaître le tracé du chemin de fer pour bien comprendre ce qui peut se produire.

L'hon. M. Murdock:

D. Il me semble que le chiffre de quelque $5,000,000 du National-Canadien soit basé sur la supposition qui veut que tout le trafic du Pacifique-Canadien à destination des Etats-Unis passe par le *Grand Trunk Western* à Détroit ou à Port-Huron, tandis que les chiffres du Pacifique-Canadien, pour l'unification, sont basés sur Détroit.—R. Il y a deux points. L'un comprend le trafic échangé au débouché de la rivière Détroit, comme nous l'appelons, avec les lignes américaines, où tout passerait par le Grand Trunk Western ou d'autres lignes, et aussi quelle amélioration pourrait se produire dans les recettes des chemins de fer unifiés en raison du rajustement des divisions ferroviaires.

D. N'est-ce pas là la différence entre les chiffres du National-Canadien et les vôtres?—R. Oui. La différence n'est pas grande.

M. Biggar:

D. Vos remarques sur vos chiffres, comparant 1930 à 1937, valent? Je veux dire qu'il y a une faible diminution pour ce qui est de cette somme de $2,135,000? —R. C'est bien cela.

D. Maintenant, supposez que vous preniez en considération la nécessité de laisser le trafic tel qu'il est aujourd'hui, de combien serait l'augmentation possible à ce chiffre, pour ce qui est des deux item que vous avez mentionnés comme inclus dans les chiffres du National-Canadien mais non dans les vôtres? Pouvez-vous nous donner cela?—R. Vous voulez dire que nous pourrions tenir compte de tout, sauf ce qui est échangé à Détroit?

M. BIGGAR: J'ai dit que je voulais en finir avec ce témoin. Je vois qu'il a un autre sujet.

L'hon. M. BLACK: Un instant, monsieur le président. Un nombre assez grand de questions doivent venir devant le Comité de la banque et du commerce, et, je crois, d'autres devant le Comité des chemins de fer. Peut-être pourrions-nous avoir une séance du Comité de la banque et du commerce mardi. Certaines gens doivent avoir l'avis des dates. Il faut s'occuper du bill concernant le dimanche et celui de l'exportation des fluides électriques.

L'hon. M. DANDURAND: J'avais pensé que lorsque nous en aurions fini avec l'exposé du Pacifique-Canadien, nous pourrions accorder quelques jours au National-Canadien pour étudier ces chiffres qui lui sont nouveaux, et, dans cet intervalle, nous pourrions nous occuper de nos comités permanents.

L'hon. M. BLACK: Je désirais simplement appeler l'attention sur la question. La plupart des membres de ce Comité font partie du Comité de la banque et du commerce. J'ai reçu des requêtes de gens qui désirent être entendus, et ils veulent savoir s'ils doivent être ici mardi.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Il y a devant le Comité des chemins de fer un projet de loi qui a été retardé dans l'autre Chambre. Il y a eu une longue discussion au sujet du délai et les parrains du bill sont bien désireux de ne pas retarder plus longtemps l'adoption du bill.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Devant quel comité la Loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers se trouve-t-elle?

L'hon. M. DANDURAND: Devant le Comité de la banque et du commerce.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Quel jour a-t-on fixé pour l'étudier?

L'hon. M. BLACK: Aucune date n'a été fixée.

L'hon. M. DANDURAND: J'ignore combien de jours le Pacifique-Canadien requiert pour présenter sa cause. Nous siégerons demain. Peut-être M. Flintoft peut-il nous dire maintenant combien de jours le Pacifique-Canadien a besoin?

M. E. P. FLINTOFT, K.C.: Naturellement, monsieur le président, nous sommes à la disposition du Comité. Pour ce qui est de notre témoignage, s'il pouvait être rendu librement, cela ne prendrait pas beaucoup de temps. Mais nous comprenons que bien des questions discutées provoquent la curiosité des membres du Comité. Il nous est impossible de dire combien de temps il nous faut. Mais je puis dire que nous avons un certain nombre d'autres témoins, et que vous seriez heureux s'il était possible d'en finir dans une semaine. Il nous faudra probablement rappeler certains de nos témoins un peu plus tard.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Pensez-vous que nous pourrions avoir une séance de notre Comité de la banque et du commerce avant que vous ne procédiez la semaine prochaine?

M. FLINTOFT: Cela nous va, monsieur, si vous y consentez.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Cela vous donnera un peu plus de temps pour la préparation des documents demandés. Des questions pressantes sont devant nos comités permanents.

M. FLINTOFT: Il nous plaît, monsieur, si cela fait l'affaire du Comité, de renvoyer à plus tard l'examen de nos témoins à mercredi ou jeudi, ou à tout autre jour.

L'hon. M. DANDURAND: Je crains que nous perdions ainsi du temps, car après tout il nous faudra suspendre les séances du Comité pour deux ou trois ou quatre jours, quand le Pacifique-Canadien en aura fini, pour permettre aux hauts fonctionnaires du National-Canadien d'étudier les documents et les chiffres soumis ici.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): C'est là une question très importante, mais avec tout le respect que je dois aux chemins de fer, il y a d'autres questions importantes qui intéressent les citoyens de ce pays.

L'hon. M. DANDURAND: De quoi mon très honorable ami veut-il parler?

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Du bill concernant le pont des chutes Niagara. La province d'Ontario n'a pas aimé, si je comprends bien, le délai qui s'est produit dans l'autre Chambre, et l'on désire fortement que nous étudiions le bill aussitôt que possible.

L'hon. M. HAIG: Nous devrions poursuivre les travaux du Comité et en finir assez tôt pour donner au National-Canadien le temps de répondre à ce qu'a dit le Pacifique-Canadien. Il ne serait pas juste d'empêcher le National-Canadien de présenter sa cause avant la prorogation.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'agit-il d'une querelle entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Il serait malheureux qu'il en fût ainsi.

L'hon. M. DANDURAND: Nous avons besoin de l'avis d'experts. Je me demande qui nous pourrions appeler. Bien des questions discutées ici aujourd'hui sont du grec pour moi. Je rappellerai ceci au président Graham que même si

nous étudions le bill du pont des chutes Niagara cette semaine nous n'en avancerons guère l'adoption, car il n'y aura probablement pas d'autre sanction royale avant la fin de la session.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je ne suis pas sûr que nous ne puissions procéder avec autre chose sans cela. Je répète qu'il y a eu beaucoup de discussion dans les journaux d'Ontario parce que l'on croyait que le bill n'avait pas été étudié assez rapidement dans l'autre Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas vu cela dans les journaux.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Vous n'avez pas lu les bons journaux.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai lu le *Brockville Recorder*.

L'hon. M. DANDURAND: Je crois que nous devrions poursuivre cette enquête jusqu'à ce que nous en ayons fini avec le Pacifique-Canadien, puis ajourner pour quelques jours et étudier nos projets de loi.

L'hon. M. BLACK: Cela me satisfait.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Dans l'intervalle, les comités permanents ne siégeront pas?

L'hon. M. DANDURAND: Bien, ils pourront siéger pour une demi-heure ou à peu près.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Il est très important que nous sachions si les comités qui ont d'importants bills à étudier doivent siéger afin que l'on puisse avertir les gens éloignés qui désirent comparaître.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne dis pas qu'il y aura des séances pour étudier les bills les plus importants.

(Le Comité s'ajourne à demain matin à 10 h. 30.)

PIÈCE N° 52

DÉTAILS DES RÉDUCTIONS EN TRAIN-MILLES (MARCHANDISES), MIXTES ET AUTRES ET EN WAGON-MILLES (MARCHANDISES), DUES À LA NOUVELLE ROUTE D'EXPÉDITION DU TRAFIC

(Produite par le Pacifique-Canadien)

Item 5—Nouvelle route d'expédition du trafic:	Train-milles (marchandises), mixtes et autres	Wagons-milles (marchandises)
(*a*) De la Nouvelle-Ecosse à Montréal et vers l'ouest...	Cr. 43,200	799,200
(*b*) Saint-Jean-Montréal	....	....
(*c*) Fredericton-Vanceboro	38,624	....
(*d*) Drummondville-Montréal	28,892	316,200
(*e*) Sainte-Rosalie-Montréal	16,368	117,800
(*f*) Trafic dans l'Etat—Wells River et Newport-White River et Côteau	271,000	5,000,000
(*g*) Québec-Montréal	50,000	2,000,000
(*h*) Montréal et Ottawa-Smith's-Falls et North-Bay	....	....
(*i*) Smith's-Falls-Carleton-Ottawa	16,000	182,500
(*j*) Montréal-Toronto-Windsor	150,000	540,000
(*k*) Montréal-Port McNicoll-Midland	35,400	Cr. 620,000
(*l*) Kingston-Tichborne	20,354	40,486
(*m*) Toronto-North-Bay-Sudbury	140,000	Cr. 102,200
(*n*) Hamilton-Jct. Guelph	5,248	68,200
(*o*) Toronto-Midland	64,840	....
(*p*) Tête des lacs à Sudbury	....	....
(*q*) Est du Canada, divers embranchements	100,000	2,500,000
(*r*) Fort-William-Winnipeg	385,000	7,080,000
(*s*) Winnipeg-Saskatoon	42,500	300,000
(*t*) Prairies-Okanagan	40,000	984,000
(*u*) Prairies-Kamloops	131,149	425,000
(*v*) Kamloops-Vancouver	398,000	360,000
(*w*) Embranchements divers-Ouest canadien	90,000	3,150,000
(*x*) Charbon O.C.S. et autres matériaux de la compagnie	360,000	13,250,000
(*y*) Trajet plus long du trafic expédié par routes nouvelles pour recettes plus fortes	Cr. 232,000	Cr. 8,900,000
	2,108,175	27,491,186

1938

SÉNAT DU CANADA

TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

S'ENQUÉRIR DES MOYENS LES PLUS EFFICACES DE REMÉDIER À LA SITUATION EXTRÊMEMENT GRAVE DES CHEMINS DE FER AU PAYS ET D'ALLÉGER LES LOURDES CHARGES FINANCIÈRES QUI EN RÉSULTENT, ET EN FAIRE RAPPORT

N° 15

Présidents conjoints:
Le très honorable George P. Graham, C.P., et
l'honorable C.-P. Beaubien, C.R.

TÉMOINS:

M. T. E. McDonnell, président de la Cie de messageries du Pacifique-Canadien.
M. R. A. Pyne, surintendant des services des locomotives et des wagons, lignes de l'Ouest, chemin de fer Pacifique-Canadien.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1939

ORDRE D'INSTITUTION

(*Extrait des procès-verbaux du Sénat, 30 mars 1938*)

Résolu: Qu'un Comité du Sénat soit institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, et que lui soit conféré le pouvoir de requérir des personnes et documents, et que ledit Comité se compose de vingt sénateurs.

Ordonné: Que ledit Comité soit composé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hugessen, Horsey, Jones, Hardy, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

59077—1½

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

Le vendredi 27 mai 1938.

Le Comité spécial institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, se réunit à 10 h. 30 du matin.

Le très honorable George P. Graham et l'honorable C. P. Beaubien, coprésidents.

Le colonel O. M. Biggar, K.C., conseil du Comité.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien) : Avant de commencer, puis-je demander aux membres du Comité s'ils ont reçu une copie du discours que W. L. Waters a prononcé à New-York le 11 courant sur la situation ferroviaire en Grande-Bretagne? Nous tenions beaucoup à obtenir des renseignements sur ce sujet, et il semble difficile de les obtenir. J'ai lu ce discours et je l'ai trouvé très intéressant. M. Waters est un ingénieur, un diplômé de l'université de Londres, membre de plusieurs sociétés de génie des Etats-Unis. Il a acquis de l'expérience au Canada et aux Etats-Unis. Il fait un exposé très net de la situation créée en Grande-Bretagne par la nouvelle législation. Je pensais que si des membres du Comité n'avaient pas obtenu une copie de cette causerie, il conviendrait d'en mettre une copie à leur disposition. Si vous agréez ma proposition, je vais demander à M. Biggar d'avoir la bienveillance de voir à ce que chaque membre du Comité en reçoive une copie.

Des hon. SÉNATEURS: Très bien, très bien.

M. BIGGAR: Je puis m'en occuper, monsieur le président. Je me suis déjà mis en communication avec l'auteur de cet opuscule. Agissant également par l'entremise de M. Yates, nous avons obtenu du département compétent du gouvernement britannique, par l'intermédiaire du haut commissaire du Canada, le texte d'un discours prononcé par l'une des têtes dirigeantes du chemin de fer *London, Midland and Scottish*. Des fonctionnaires supérieurs du département en Angleterre ont dit que bien que ce discours ne revêt pas un caractère officiel, il représente, estiment-ils, la situation à l'époque où il fut prononcé en 1934. Je pensais que si le Comité décidait de s'enquérir de la situation britannique et de l'effet de la législation britannique, nous pourrions utiliser cette documentation et décider si nous voulions entendre un témoin traiter du sujet.

L'hon. M. BLACK: Il existe un petit livre écrit en 1937 qui traite de la situation britannique à jour. J'en ai une copie et je la soumettrai au Comité. Come source de renseignements, ce livre est le mieux documenté que j'aie encore vu.

L'hon. M. HAIG: L'opuscule auquel M le président Beaubien fait allusion contient une causerie prononcée à New-York ces jours derniers, le 11 mai. C'est un excellent travail. J'ignore qui m'en a fait tenir un exemplaire, mais j'en ai reçu un.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): J'en ai reçu un avec les hommages de M. Waters.

L'hon. M. HAIG: L'opuscule est court, il comprend neuf pages seulement.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Il est très court, très clair et très encourageant. Je dois convenir qu'il a modifié certaines opinions que j'entretenais sur la situation britannique, dans une certaine mesure, du moins en ce qui regarde la concurrence. Ce travail révèle l'effet de la nouvelle législation du point de vue du public et des employés de chemin de fer. Je crois réellement que cette enquête serait incomplète si nous n'avions pas les renseignements qu'il est possible d'obtenir si facilement de cette manière.

L'hon. M. SHARP: Très bien.

L'hon. M. DANDURAND: Convient-il de consigner la déclaration du président au compte rendu?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Cela m'est bien égal. La déclaration elle-même ne tire pas à conséquence. C'est simplement un conseil que j'ai jugé nécessaire de donner au Comité.

M. BIGGAR: Je voudrais obtenir des directives du Comité. Il y a deux moyens de procéder: l'un consiste à distribuer l'opuscule dans sa forme actuelle, l'autre à le faire imprimer.

L'hon. M. HAIG: Je proposerais qu'il ne soit pas imprimé, mais qu'il soit distribué dans sa forme actuelle. Il comporte des renseignements complets sur l'auteur.

M. BIGGAR: Puis, l'autre document n'existe pas sous sa forme d'imprimé.

L'hon. M. DANDURAND: Est-il long?

M. BIGGAR: Non, il comprend quelques dix pages de documentation dactylographiée.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Conviendrons-nous de fournir les deux mémoires aux membres du Comité?

L'hon. M. DANDURAND: Avant qu'ils ne soient consignés au compte rendu.

M. BIGGAR: M. Flintoft me dit que si vous consentez à remettre à la semaine prochaine le reste du témoignege de M. Jefferson, il sera probablement possible de l'abréger beaucoup. Aussi, avec le consentement du Comité, nous suspendrons l'interrogatoire de M. Jefferson et passerons à la question des économies dans les services de messageries concernant lesquelles M. McDonnell est en mesure de nous renseigner.

L'hon. M. HAIG: Je me demandais si les témoins ne pourraient pas nous donner les exposés au lieu de rendre témoignage. L'on pourrait alors les soumettre à des interrogatoires contradictoires et cela épargnerait beaucoup de temps.

M. BIGGAR: C'est ce que je voudrais faire.

M. T. E. McDONNELL est appelé.

Le TÉMOIN: Je m'appelle McDonnell. Je suis le président de la Cie de messageries du Pacifique-Canadien. Je compte cinquante et un ans de service, divisés à peu près également entre le Canada et les Etats-Unis. A l'époque de l'unification des messageries aux Etats-Unis en 1918, j'étais en charge de l'entreprise affiliée au Pacifique-Canadien et je suis rentré au pays après la fermeture des bureaux.

A l'époque où l'on fit cette estimation de $1,450,000....

M. Biggar:

D. Vous pourriez nous dire, monsieur McDonnell, quel est le rapport entre la Cie de messageries du Pacifique-Canadien et la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien.—R. La Cie de messageries du Pacifique-Canadien est une filiale possédée entièrement par le chemin de fer du Pacifique-Canadien mais exploitée indépendamment.

D. Oui. Maintenant, veuillez continuer.—R. A l'époque où l'on fit cette estimation de $1,450,000, j'étais à la fois président et directeur général de la Cie de messageries du Pacifique-Canadien. Je pensais qu'il serait de quelque utilité au Comité de lui expliquer comment et pourquoi l'on fit cette estimation.

D. C'est l'estimation comprise dans le document J à la page 452 du compte rendu?—R. Oui; une estimation qui s'établit à $1,450,000.

D. A l'époque où le vice-président du Pacifique-Canadien demanda que cette estimation fût faite, j'avais par devant moi des détails d'une estimation partielle faite par les chemins de fer Nationaux du Canada concernant son service de messageries. J'avais aussi en main des renseignements du Pacifique-Canadien quant à l'abandon d'environ sept millions et demi de train-milles (voyageurs) qui faisaient partie du calcul sur lequel l'estimation devait être fondée.

D. Vous deviez supposer qu'un certain nombre de train-milles (voyageurs) serait abandonné?—R. Oui, monsieur.

D. Or, que fit-on?—R. Nous avons pris les frais d'agences partielles du National-Canadien couvrant, je crois, quarante agences concurrentielles, mentionnée à la Pièce n° 19, à la page 538 du compte rendu.

D. Il s'agit de l'estimation du National-Canadien?—R. Oui.

D. Elle fait partie de la Pièce n° 43 soumise au Comité.—R. Vous y relèverez un nombre d'agences de messageries concurrentielles, à partir d'Halifax et traversant tout le pays. Je crois qu'il y en a quarante. Nous avions les chiffres du National-Canadien quant aux dépenses de ces agences, et il va sans dire que nous avions nos propres chiffres. Tenant compte des surintendants locaux et du préposé à la direction de chacune de ces agences, nous nous sommes occupés d'établir combien nous serions appelés à ajouter aux dépenses de nos propres agences pour manutentionner le volume de trafic qui ressortissait au National-Canadien. Nous en avions une très bonne idée.

En ce qui regarde ces agences, ayant établi ce calcul et sachant quelles étaient les dépenses distinctes, nous fûmes en mesure d'inscrire une économie pour chacune d'elles.

Nous devions aussi tenir compte du fait qu'il y avait d'autres agences de messageries concurrentielles, comptant des salariés, qui n'étaient pas comprises dans les chiffres du National-Canadien. Il y en avait alors quelque vingt-trois. Nous savions dans notre propre service quel rapport existait entre ces vingt-trois agences et les quarante, et nous avons supposé que le même rapport existerait entre les vingt-trois du National-Canadien et son total que nous connaissions. Raisonnable ou non, cette supposition fut faite.

D. C'était la supposition la mieux fondée que vous puissiez faire dans les circonstances?—R. Oui.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Il y avait vingt-trois compagnies de messageries indépendantes?—R. Non, des agences.

M. Biggar:

D. Cette liste du National-Canadien aux pages 538 et 539 comprenait quarante agences de messageries. Ils avaient des chiffres quant à ces agences. Ils ont appliqué ces chiffres aux vingt agences locales. N'est-ce pas le cas?—R. Aux vingt-trois.

D. Oui.—R. Nous nous sommes occupés ensuite des bureaux de surveillance de divisions, des bureaux de surintendants généraux et de surintendants. Nous avions les chiffres des estimations du National-Canadien à ce sujet, nous avions nos propres chiffres. Agissant de concert avec les représentants de chaque partie du pays, avec notre surintendant général ou surintendant, nous avons conféré ensemble et avons constitué un bureau de surveillance couvrant le commerce

combiné en ajoutant à nos propres dépenses la somme qui, pensions-nous, serait requise pour les fins d'une compagnie consolidée. Il va sans dire qu'en procédant de cette façon, en soustrayant les chiffres d'une agence de ceux d'une autre agence, nous fûmes en mesure d'établir l'économie à réaliser.

Nous sommes allés ensuite au bureau principal et avons fait le même calcul pour le bureau du trésorier, le bureau de comptabilité et le bureau du vérificateur, et nous avons même inclu le bureau du président dans nos calculs. Quand nous avons terminé notre tâche nous avions le chiffre de $1,450,000 réparti entre le million de comptes primaires que vous avez là dans le document J.

Voici un détail qui peut aider les membres du Comité à évaluer l'exactitude relative de l'estimation. A peu près à l'époque où l'on fit cette dernière, j'ai fait une estimation distincte pour sir Edward en me basant sur les économies d'une compagnie de messageries fusionnée, mais sans égard à une amalgamation des chemins de fer. Il fit usage de cette estimation dans son exposé à la Commission Duff—je ne me rappelle pas en ce moment à quelle page des délibérations de la Commission cela figure, mais vous y trouverez une allusion à des économies dans le service de messageries qui s'établissent à $900,000.

L'on constitua dans la suite un comité de coopération mixte sur les messageries qui analysa la situation à la lumière de tous les chiffres. Il recommanda la constitution d'une compagnie de messageries mixte, sans lien avec les chemins de fer, et fixa l'économie possible à $1,000,000. J'ai mentionné cela tout simplement pour vous aider à juger si les gens qui ont fait l'estimation de $1,450,000 sur une base et celle de $900,000 sur une autre base, confirmée par l'estimation de $1,000,000, étaient raisonnablement exacts et avaient fait un calcul prudent.

D. Avez-vous eu quelque chose à voir à la préparation de l'estimation commune de $1,000,000 et aussi à celle de l'estimation de $900,000?—R. Je faisais partie du comité mixte.

D. Et eu égard aux renseignements dont vous avez pris connaissance au comité mixte, ces données étaient-elles de nature à confirmer ou à changer votre calcul de $1,450,000 qui figure au document?—R. Il faudrait que je réponde de cette façon, colonel: le comité mixte sur les messageries ne fit pas d'estimation quant à l'économie qui serait réalisée sous un régime de chemins de fer unifiés, mais il va sans dire que l'un de ces postes est inclus dans l'autre.

D. Précisément.—R. Mais l'estimation plus élevée fait voir la différence de la somme à être économisée que représentent d'une part les chemins de fer unifiés et d'autre part les chemins de fer exploités séparément.

D. Je voulais savoir si vous avez relevé au cours de l'enquête du comité mixte des données qui vous ont conduit à une conclusion autre que celle à laquelle vous en étiez venu indépendamment?—R. La seule différence réside dans le fait que nous avons sous-estimé de $100,000 l'économie.

D. Ne porteriez-vous pas ce chiffre de $1,450,000 à $1,550,000?—R. Pas nécessairement. L'enquête du comité mixte porta l'estimation de $900,000 à $1,000,000.

D. Je comprends.—R. Pendant que nous sommes à discuter le comité mixte, serait-il séant de vous donner maintenant des renseignements sur le caractère de ce comité et ceux qui le constituaient?

D. Peut-être.—R. Les membres du premier comité mixte sur les messageries étaient, pour le National-Canadien, M. E. P. Mallory, l'adjoint de M. Hungerford, M. J. B. McLaren, qui était à cette époque contrôleur des chemins de fer Nationaux du Canada, et M. G. E. Bellerose, qui était le gérant général de sa compagnie de messageries.

D. Monsieur McDonnell, cette estimation de $1,450,000 était basée sur le trafic de 1930, n'est-ce pas?—R. Oui, colonel. Mais avant d'aborder cette question, on propose que je vous donne certains renseignements quant aux activités de ce comité mixte qui aideront à confirmer l'estimation que nous sommes à discuter.

L'hon. M. BLACK: Monsieur le président ces estimations se rapprochent de si près que nous n'avons pas besoin, je crois, de faire confirmer les chiffres davantage.

L'hon. M. DANDURAND: Je suis du même avis. C'est pour cette raison que je discute ce point avec M. Biggar.

M. BIGGAR: Si le Comité est tout à fait satisfait, nous pourrions le faire savoir à M. McDonnell.

L'hon. M. McRae:

D. Il y a une question que je voudrais poser. Vous semblez être d'accord quant à votre estimation d'une économie de $1,000,000 sous un régime de coopération. Pourquoi n'a-t-on pas donné suite à ce projet d'économie?—R. Je crois, monsieur le sénateur, que la réponse à cette question se trouve dans l'historique de ces démarches dont je me proposais de vous parler brièvement. Ce comité mixte dont je viens de nommer les membres fut nommé, je crois, le 3 mars 1933. Le 6 mars 1933, trois jours plus tard, il fit son premier rapport unanime à l'effet qu'une compagnie de messageries unifiée était possible et désirable et que le projet pouvait être mis à exécution par l'organisation d'une compagnie de messageries possédée en commun. Le comité faisait observer entre autres choses que des comités mixtes voyaient aux économies détaillées et feraient rapport aussitôt que les chiffres à ce sujet seraient prêts.

Le comité présenta son deuxième rapport le 20 avril 1933. Tous ces rapports sont unanimes

M. Biggar:

D. Oui?—R. Il nomma quelques-unes des agences sur lesquelles les sous-comités avaient fait enquête, et présenta un rapport unanime disant que l'économie réalisable en fonction de ces agences se chiffrerait à $750,000 par année.

Le 23 juin de la même année, 1933, il présenta son troisième rapport à l'effet que l'économie totale, y compris les économies rapportées précédemment, serait de $1,000,000 environ par année. Les membres du comité avaient informé les chemins de fer dans les rapports précédents qu'ils entreprendraient de trouver une formule d'après laquelle les résultats de l'exploitation d'une telle compagnie de messageries pourraient être établis équitablement entre les deux chemins de fer. La formule repose sur cette théorie, à savoir, qu'un chemin de fer n'engage que deux choses dans son commerce de messageries, le capital et les wagon-milles messageries, et l'unique chose qu'il peut espérer en retirer est ce qui reste après que tous les autres ont été payés.

Nous nous sommes occupés ensuite d'établir quel était le revenu brut de chaque compagnie de messageries pendant une année, et ce qu'il en a coûté à chaque compagnie pour diriger ce commerce, le calcul étant établi sur une base comparable de comptabilité. Les deux chemins de fer nous ont informés qu'ils avaient exploité chacun tant de wagon-milles messageries pendant l'année, et nous avons constaté que le National-Canadien avait obtenu 56 p. 100 du trafic brut collectif et avait exploité 55 p. 100 des wagon-milles, tandis que le Pacifique-Canadien avait obtenu 44 p. 100 du trafic brut et exploité 45 p. 100 des wagon-milles. Il a été constaté que 50 et une fraction p. 100 des bénéfices nets de ces exploitations avaient été acquis au National-Canadien et 49 et une fraction p. 100 au Pacifique-Canadien.

Nous avons alors établi notre formule: La compagnie de messageries unifiée aura le droit et sera obligée de diriger le trafic par les lignes qui lui permettront de l'expédier le plus rapidement et le plus économiquement possible; elle attribuera autant qu'elle le pourra le commerce de messageries calculé en termes de wagon-milles à raison de 55 p. 100 au National-Canadien et de 45 p. 100 au Pacifique-Canadien, et l'argent qui restera à la fin de l'année

sera partagé entre les deux suivant les mêmes pourcentages qu'ils avaient touchés à titre d'entreprises distinctes. Si, nonobstant tous les efforts que déploiera la compagnie de messageries, il n'existe pas d'équilibre effectif de wagon-milles pendant toute l'année et par tout le pays, les chemins de fer eux-mêmes redresseront les proportions excédentaires ou déficitaires suivant quelque taux convenu par wagon-milles de manière à suppléer à ce qu'ils avaient fait ou n'avaient pas fait.

D. Je comprends.

L'hon. M. Black:

D. Cela semblerait être une proposition très juste. Pourquoi ne lui a-t-on pas donné suite?—R. En ma qualité de président de la section du Pacifique-Canadien, je puis vous dire ce qui a été fait. Je ne suis pas certain que l'on s'attende à ce que je dise pourquoi le projet ne fut pas mis à exécution.

L'hon. M. McRae:

D. Est-ce que la déclaration qui a été faite au Comité de la banque il y a deux ou trois ans constituait la raison pour laquelle l'on n'exécuta pas le projet? Ai-je raison de dire qu'il y eut de l'ingérence politique?—R. Je n'en connaitrais rien, monsieur le sénateur.

Quelques hon. SÉNATEURS: Oh, oh!

Le TÉMOIN: Le 4 août de cette même année, le Comité fit un quatrième rapport.

M. Biggar:

D. Il s'agit toujours de 1933?—R. Oui. Dans l'intervalle, les comités de comptabilité avaient relevé certains petits postes qui ne figureraient probablement pas au bilan dans l'avenir, et ils modifièrent quelque peu leurs divisions du pourcentage, soit une fraction de 1 p. 100, ce qui ne tire pas à conséquence en ce moment. Puis, un peu plus d'un an après la présentation de ces rapports et quand l'unification des services de messageries existait encore à l'état de projet, au mois de septembre 1934, ce comité fut convoqué de nouveau parce que, disait-on, certains changements s'étaient produits au cours de la période de plus d'une année qui s'était écoulée, et il fut prié d'analyser de nouveau ses données et aussi de répondre à six questions se rapportant à ce qui arriverait peut-être si le trafic augmentait de 25 p. 100, ou même de 50 p. 100, la somme d'argent qu'il faudrait dépenser pour telle ou telle fin.

Etant donné qu'il y eut un certain dégrèvement des salaires pendant la période qui s'était écoulée, le comité rapporta entre autres choses, le 17 septembre 1934, que l'économie, compte tenu de tous ces facteurs à cette époque, s'établirait à $825,000,—c'est-à-dire, au regard des salaires réduits,—et le comité donna en plus les réponses aux six questions qui lui avaient été posées.

Puis, nous avons appris qu'un nouveau comité, un comité plus nombreux, avait été nommé, et si cela vous intéresse, je vous donnerai les noms des personnes constituant ce dernier comité.

L'hon. M. MURDOCK: Ne pouvons-nous pas obtenir le texte même de ces six questions et réponses, monsieur le président?

Le TÉMOIN: Si on l'exige, je suis tout disposé, monsieur, à confier ces rapports au comité. Les documents que j'ai devant moi sont les rapports originaux, signés, et je suppose que l'on me remettra les originaux si je les dépose?

M. BIGGAR: Certainement.

Le TÉMOIN: Désirez-vous qu'ils soient déposés?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Si vous avez un exposé très bref de la teneur des six réponses, nous pourrions peut-être décider s'il vaut la peine de les faire déposer et imprimer.

L'hon. M. MURDOCK: Voici le point. Nous relevons dans l'exposé que nous tenons du National-Canadien sur le même sujet, à la pièce 19, aux pages 538 et 539, cette déclaration:

> Les chiffres du Pacifique-Canadien ne sont pas disponibles, mais en employant ceux du National-Canadien, ce qui précède signifierait une réduction des dépenses d'exploitation (basées sur les statistiques d'août 1931) comme suit.

Puis, quand nous nous reportons au bas de la page 539, nous lisons:

> Cette réduction s'établit à 3.7 p. 100 des dépenses globales d'exploitation des compagnies de messageries réunies (à l'exclusion des "privilèges de messageries") tels que signalés au Bureau fédéral de la statistique.

Et l'on relève avant cela:

> En résumant ce qui précède, la réduction de la dépense d'après l'exploitation en commun serait:

Puis l'on donne les chiffres. Or, il me semble que ces questions dont parle M. McDonnell ainsi que les réponses nous indiqueraient de façon plus précise ce qu'ils pensaient de cette situation.

Le TÉMOIN: Voudriez-vous que je lise une ou deux des questions et des réponses?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien):

D. Oui?—R. (Il lit):

1. Question: En prenant le niveau du trafic de 1933 pour base, quelle réduction pourrait-on effectuer au chapitre des frais d'exploitation par l'unification des services de messageries des chemins de fer National-Canadien et Pacifique-Canadien, le service rendu au public étant maintenu au même degré d'excellence?

Réponse: Approximativement $825,000. Les chiffres des dépenses qui ont servi à ce calcul sont basés sur le remaniement des taux de salaires effectifs en 1933 par rapport aux taux courants à la fin de 1933 et qui ont été maintenus en vigueur jusqu'à présent.

2. Question: Quelles dépenses en espèces pour des services additionnels ou modifiés seraient nécessaires pour donner suite à cette unification?

Réponse: Une somme de $2,175, soit $75 pour le chemin de fer et de $2,100 pour les messageries. Comme compensation pour ce déboursé de $2,175, un matériel de messageries coûtant $198,000 pourrait être vendu ou affecté à d'autres fins.

3. Question: De combien les frais d'exploitation de chaque service de messageries indépendamment seraient-ils augmenté si le trafic accusait une hausse de 25 p. 100 sur le niveau supposé au n° 1, et de combien les frais d'exploitation des services de messageries unifiés seraient-ils augmentés dans des conditions semblables?

Réponse: Service de messageries du Pacifique-Canadien, $321,680; service de messageries du National-Canadien, $378,037; compagnie de messageries unifiée, $676,344.

4. Question: Quels déboursés additionnels seraient nécessaires au chapitre des services accrus ou des changements apportés aux services advenant l'unification et une augmentation de trafic de 25 p. 100 au-dessus du niveau indiqué au n° 1?

Réponse: $24,595, répartis à raison de $22,495 pour le chemin de fer et de $2,100 pour les messageries. Comme compensation pour ce déboursé de $24,595, un matériel de messageries coûtant $116,150 pourrait être vendu ou affecté à d'autres fins.

5. Question: De combien les frais d'exploitation de chaque service de messageries dirigé indépendamment seraient-ils augmentés si le trafic accusait une hausse de 50 p. 100 au-dessus du niveau supposé au n° 1, et de combien les frais d'exploitation des services de messageries unifiés seraient-ils augmentés dans des conditions semblables?

Réponse: Service de messageries du Pacifique-Canadien, $704,078; service de messageries du National-Canadien, $994,126; compagnie de messageries unifiée, $1,621,386.

6. Question: Quels déboursés additionnels seraient nécessaires au chapitre des services accrus ou des changements apportés aux services advenant l'unification et une augmentation de trafic de 50 p. 100 au-dessus du niveau indiqué au n° I?

Réponse: $140,993, soit $24,295 pour le chemin de fer et $116,698 pour les messageries. Comme compensation pour ce déboursé de $140,993, un matériel de messageries coûtant $57,418 pourrait être vendu ou affecté à d'autres fins.

Tous ces renseignements sont mis à la disposition des membres du comité plus nombreux, tel que constitué, à la suite de la décision prise par le Comité mixte de coopération à son assemblée du 5 juin 1934. On s'attend à ce que le comité plus nombreux se réunisse prochainement pour étudier la troisième proposition, tel qu'il fut convenu à l'assemblée du comité mixte de coopération du 5 juin.

L'hon. M. Murdock:

D. Est-ce qu'il ne manque pas une question importante? Quelle somme serait requise pour pourvoir aux besoins des vieux employés aux cheveux gris que cette consolidation mettrait à pied? Comme les personnes qui étudiaient la question se proposaient d'en prendre bien soin, je suppose qu'il n'y aurait pas lieu de demander au comité mixte de répondre à cette question.

M. Biggar:

D. Vous vous proposiez de nous donner les noms des membres du comité plus nombreux?—R. Oui, monsieur. Le comité plus nombreux fut nommé à l'automne de 1934, la date précise figure au rapport. Les représentants du National-Canadien sur ce comité étaient: M. Bernard Allen, du bureau technique, M. G. E. Bellerose, de la compagnie de messageries; M. D. Crombie, le directeur général du transport à cette époque; M. R. W. Long, directeur du trafic-marchandises; M. Mallory, l'adjoint de M. Hungerford, et M. McLaren, le contrôleur du chemin de fer. Les représentants du Pacifique-Canadien étaient: M. Humphrey, vice-président; M. Jefferson, directeur du transport des marchandises; M. Neal, vice-président des lignes de l'Ouest, qui se fit remplacer plus tard par M. Mather; M. Plant, contrôleur de la Cie de messageries du Pacifique-Canadien, et M. Unwin, à cette époque contrôleur et maintenant vice-président en charge des finances, chemin de fer Pacifique-Canadien.

L'hon. M. Haig:

D. Ce n'est pas un parent de l'homme qui demeure dans l'Alberta?

M. FLINTOFT: Nous prendrons des renseignements à ce sujet, monsieur.

Le TÉMOIN: Ce comité plus nombreux fut chargé de faire enquête sur toutes les questions concernant les rapports entre la compagnie de messageries et le service du trafic-marchandises ainsi que le transport par grandes routes; les mesures prises pour faire face à la concurrence du transport routier; les rapports existants entre les compagnies de messageries, et le reste. Ce comité s'est réuni les deux premiers jours d'octobre 1934, fit rapport sur quelques conclusions

générales qui seront consignées, si vous en avez besoin, et étudia une déclaration des représentants du National-Canadien à l'effet qu'ils pourraient économiser quelque $900,000 pour leur chemin de fer en fusionnant leurs propres services de messageries et de trafic-marchandises. Nous n'avons pu convenir que tous les item compris dans cette estimation étaient comparables à ceux que nous discutions. Aussi, nous avons constitué un sous-comité de deux hommes, l'un représentant chaque groupe, pour préparer une formule qui servirait pour la gouverne de tous les autres sous-comités à analyser les chiffres et à décider s'ils étaient comparables, ou seraient établis sur une base de comparaison. Ce sous-comité n'a pu se réunir et le comité plus nombreux n'a pas fonctionné non plus depuis 1935.

M. BIGGAR: Le Comité croit-il qu'il y ait lieu de consigner ces minutes?

L'hon. M. Cantley:

D. Monsieur McDonell, les compagnies de messageries ont-elles augmenté leurs tarifs sensiblement au cours des derniers huit ou dix ans?—R. Non, monsieur, elles les ont réduits très sensiblement.

D. J'avais l'impression qu'ils avaient été augmentés de façon marquée il y a quelques années?—R. Le dernier relèvement, monsieur le sénateur, eut lieu en 1920 ou 1921.

D. Quel effet ce relèvement eut-il?—R. Il eut pour effet de solder les déficits des compagnies de messageries pour le moment.

L'hon. M. MCRAE: Monsieur le président, je tiens personnellement à exprimer à M. McDonnell mon appréciation de la manière claire, concise et complète dont il a fait l'exposé de sa cause. Je crois qu'il conviendrait de consigner ces remarques au compte rendu pour fins de référence.

L'hon. M. Robinson:

D. Monsieur McDonnell, vous avez déclaré au début que vos calculs étaient basés sur la réduction de 7 millions ½ de train-milles. Est-ce qu'un changement sous ce rapport modifierait quelque peu vos estimations?—R. Si vous n'éliminez pas ces 7 millions ½ de train-milles vous déduiriez de l'économie de $1,450,000 environ $135,000. Si vous enlevez seulement une portion des 7 millions ½ de milles, quelle que soit la proportion que vous enleviez, la même proportion relative s'appliquerait aux $135,000. Par exemple, la réduction entière comporte une économie de $135,000, mais si vous n'en éliminez que la moitié, l'économie ne s'établirait qu'à la moitié de $135,000.

D. Les compagnies de messageries constituent, m'apprend-on, des organismes indépendants, bien qu'elles soient la propriété de leurs compagnies respectives. Est-ce bien le cas?—R. Pas entièrement. La Cie de messageries du Pacifique-Canadien fonctionne à titre de compagnie possédée entièrement par la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien. La Cie de messageries du Pacifique-Canadien fonctionne à titre d'organisme de messageries distinct, constituant un service du chemin de fer mais comptant un personnel distinct d'employés.

D. Mais elles sont virtuellement indépendantes? C'est-à-dire, l'unification des compagnies de messageries serait possible sans l'unification des chemins de fer, et vice versa?—R. Oui. Et nous avons fait des estimations quant aux deux projets, et la différence entre les deux est la différence entre $1,000,000 et $1,450,000.

D. L'on a dit que la section du National-Canadien de votre dernier comité a estimé que ce chemin de fer économiserait $900,000 en fusionnant ses services de messageries et de trafic-marchandises?—R. Les représentants de ce chemin de fer ont soumis des chiffres à cet effet et le comité mixte leur demanda si ces chiffres étaient comparables ou non aux données que nous étudions.

D. C'est-à-dire, l'amalgamation de leur propre compagnie de messageries seulement?—R. De leur compagnie de messageries et de leur chemin de fer.

D. Mais si l'économie résultant de l'unification s'établissait à $1,450,000, ils n'en bénéficieraient que de la moitié?—R. Oui.

D. Ainsi, si leur raisonnement est bien fondé, ils économiseraient plus en se fusionnant avec leur propre chemin de fer qu'ils n'économiseraient sous un régime d'unification?—R. La base de leurs chiffres, en tant que ces chiffres puissent servir à une comparaison entre les deux estimations, fut révoquée en doute, et c'est pour cette raison qu'un sous-comité fut constitué.

D. Mais j'ai raison de dire que s'ils pouvaient établir le bien-fondé de leur supposition, ils économiseraient plus d'argent de cette façon qu'ils n'en économiseraient sous un régime d'unification?—R. Mais ils ne l'ont pas fait.

D. Mais si cette supposition pouvait être justifiée?—R. Je ne puis que supposer...

D. Vous ne répondez pas à ma question.—R. S'ils pouvaient établir le bien-fondé de leur supposition, oui.

D. C'est ce que je demandais.—R. La meilleure preuve qu'ils ne peuvent établir le bien-fondé de leur supposition se trouve dans le fait qu'ils n'ont pas réalisé leur économie tout à fait indépendamment de nous.

D. Je ne crois pas que cela constitue une réponse.

L'hon. M. HAIG: C'est une bonne réponse, je crois.

L'hon. M. BLACK: Je pourrais dire qu'une question tout à fait dans l'ordre et qu'il y aurait lieu de poser en temps opportun serait: pourquoi le National-Canadien n'a-t-il pas fait cela?

L'hon. M. ROBINSON: Oui, précisément.

L'hon. M. BLACK: Je veux voir le National-Canadien réaliser des économies. Si le projet d'unification n'est pas mis à exécution, nous voulons que le National-Canadien prenne toutes les mesures raisonnables possibles pour économiser de l'argent. S'il avait pu économiser $900,000 dans ce domaine, pourquoi ne l'a-t-il pas fait?

L'hon. M. Haig:

D. Le National-Canadien vous a soumis un projet indiquant qu'il serait possible d'économiser quelque $900,000 et vous avez révoqué en doute cette estimation. Avez-vous une copie de l'estimation qu'il vous a soumise?—R. Je verrai, Monsieur. Je ne la trouve pas dans le moment, monsieur le sénateur.

D. Si vous l'avez, voulez-vous la produire?—R. Nous la produirons pour votre gouverne.

L'hon. M. HAIG: Je propose que ce document soit déposé, afin que nous ayons une base loyale de comparaison et soyons en mesure de constater si l'on a fait quelques démarches pour mettre ce projet à exécution. M. McDonnell dit que le National-Canadien a soumis au comité mixte une estimation à l'effet qu'il pouvait économiser quelque $900,000 en fusionnant les services de messageries et de trafic-marchandises. Je voudrais voir cet exposé et demander, quand les représentants du National-Canadien témoigneront, à combien s'établit l'économie qu'ils ont réalisée effectivement sous ce rapport.

Le TÉMOIN: J'ai trouvé l'estimation, monsieur le sénateur. Elle fait partie du compte rendu d'une réunion du comité mixte des messageries tenue le 1er mars 1935. Je vais vous la lire.

L'hon. M. HAIG: Vous n'avez pas besoin de la lire; vous pouvez la déposer.

Le TÉMOIN: Le document n'est pas très long. Il dit:

> La section du National-Canadien du comité a présenté un mémoire des économies que, esttimait-elle, les chemins de fer Nationaux du Canada

réaliseraient par suite de la consolidation distincte des services de trafic-marchandises, C.I., et de messageries de ce système, réparties sous trois rubriques principales:

1. Economies imputables à la fusion matérielle du travail des deux services actuels		$ 239,000
2. Economies générales des sommes payées aux employés de chemins de fer à service continu pour la manutention des messageries:		
Commissions (messageries)	$ 174,000	
Allocations (transfert des messageries)	13,000	
Allocations aux préposés aux bagages manutentionnant les messageries	35,000	
Renvoi d'employés de messageries ou de préposés aux bagages....	124,000	
		346,000
3. Elimination des train-milles du trafic marchandises intermédiaire par le transport des marchandises en chargements incomplets sur les trains-voyageurs		317,000
Total.....		$ 902,000

à l'appui de l'affirmation faite précédemment qu'une telle mesure produirait des économies plus fortes que celles qu'il ne réaliserait sous un régime d'unification des messageries.

Le président (l'hon. M. Beaubien).

D. Qu'entendez-vous par "C.I."?—R. Chargements incomplets.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur le président, il me semble que nous devrions analyser certains principes en jeu pendant que nous sommes à discuter cette question. On a parfois appliqué aux compagnies de messageries le qualificatif d'écrémeuses de chemins de fer particuliers. Constituées exclusivement il y a bien des années comme des compagnies distinctes aux fins d'utiliser dans des conditions privilégiées les facilités qu'offraient les divers chemins de fer pour le transport de colis ou de marchandises sur des trains rapides aux diverses parties du Canada, ces compagnies ont été appelées froidement et méchamment des écrémeuses. Les chemins de fer ont constitué ces compagnies de messageries tout comme ils ont fondé des compagnies auxiliaires pour diriger leur service de télégraphe et aussi d'autres entreprises. La question se pose maintenant que nous sommes invités à étudier que le National-Canadien avait entrepris de faire quoi? De coordonner les véritables fonctions d'un chemin de fer, savoir, la manutention des C.I., des chargements incomplets — des articles transportés par trains-marchandises et les colis de messageries et d'exécuter le travail qui, de mon avis et de l'avis de quelques autres que j'ai rencontrés dans le passé, eut dû toujours être effectué sous ce régime de coordination. Nous devrions examiner ce point de vue pour ce qu'il vaut. Voici le National-Canadien qui groupe ensemble, dans l'intérêt du peuple canadien, ces deux services aux fins de manutentionner des chargements incomplets de marchandises et des colis de messageries et de les transporter à destination aussi expéditivement que les circonstances le permettent. Cette question se pose ici, et je crois que nous ne devrions pas l'examiner au mérite, — et je ne m'y oppose pas fortement — à moins que nous ne nous

enquérions si aujourd'hui ou dans les années passées ces services eussent dû être fusionnés et les résultats d'exploitation compris dans les réultats d'exploitation générale du chemin de fer principal ou des chemins de fer qui dirigeaient le service en question.

L'hon. M. DANDURAND: Si je comprends bien, il en était ainsi dans le bon vieux temps mais aujourd'hui la Compagnie de messageries du Pacifique-Canadien est exclusivement la propriété de ce chemin de fer et la compagnie de messageries du National-Canadien, la propriété des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le TÉMOIN: Permettez, monsieur le président. Quant à cette appellation d'" écrémeuse ", la Compagnie de messageries du Pacifique-Canadien est aujourd'hui et a toujours été la propriété exclusive du Pacifique-Canadien. Les bénéfices, quand bénéfices il y a eu, ont été remis à qui de droit, de même que les pertes ont dû être supportées par le chemin de fer en sa qualité de compagnie-mère.

L'hon. M. MURDOCK: C'est entendu.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Le Pacifique-Canadien a reçu la crème?—R. Ce qu'il y avait.

L'hon. M. MURDOCK: Tout de même, on calculait séparément les revenus.

L'hon. M. HAIG: Le National-Canadien?

L'hon. M. MURDOCK: Les deux compagnies.

L'hon. M. HAIG: Le Pacifique-Canadien possède sa propre compagnie de messageries.

L'hon. M. MURDOCK: Oui. C'est là une question qu'il faudrait étudier, celle de savoir s'il ne devrait pas y avoir plus de coordination entre les différents services des chemins de fer.

L'hon. M. HAIG: Ceci ne se rapporte pas à votre accusation de jouer le rôle d'" écrémeuses ".

L'hon. M. MURDOCK: Je vous demande pardon. Il y a un rapport étroit entre les deux. Ces compagnies de messageries ont été créées et exploitées dans le passé pour aucun autre but.

Le TÉMOIN: Jamais de la part du Pacifique-Canadien.

L'hon M. MURDOCK: Elles ont été exploitées dans aucun autre but que de créer des revenus de faveur.

L'hon. M. HAIG: Le témoin dit que le Pacifique-Canadien ne l'a pas fait et je ne crois pas que le Nord-Canadien l'ait fait non plus.

L'hon. M. Horsey:

D. Le Pacifique-Canadien n'a jamais fait le calcul des économies qu'il serait possible de réaliser par la coordination, comme l'a fait le National-Canadien?—R. Nous n'avons jamais trouvé moyen de faire cette coordination d'une façon efficace et économique.

L'hon. M. McRae:

D. Dans votre calcul des messageries, vous n'avez fait entrer aucuns chargements partiels de marchandises; il n'y a que des messageries, n'est-ce pas?—R. La réponse précise est oui, il n'y a que des messageries. Je vous dois cependant des explications pour ne pas vous induire en erreur. Dans les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan on a cru que le seul moyen de faire face au transport routier était de charger sur les trains de voyageurs les marchandises expédiées en quantité moindre qu'une wagonnée. Du côté du Pacifique-Cana-

dien, les employés chargés du service de transport de marchandises ont dit: " Puisque le transport se fait par les trains de voyageurs, que la compagnie de messageries s'en charge ". Le National-Canadien a dit: " Non; nos trains de voyageurs feront le transport et le service de transport de marchandises s'en occupera ". C'est le même genre de transport; pour une compagnie c'est du transport de marchandises et, pour l'autre, ce sont des messageries. Mais les tarifs sont ceux des messageries. Nous croyons que notre manière d'agir est la meilleure au point de vue du public et qu'elle est la plus économique. Le National-Canadien est de l'avis opposé et agit de façon contraire. Les deux compagnies semblent satisfaites.

L'hon. M. Robinson:

D. Je voudrais approfondir un peu cette question. Vous refusez, monsieur McDonnell, d'accepter le calcul du National-Canadien et dites que ses chiffres ne sont pas justes. Votre déclaration m'a vivement intéressé, mais je me demande si vous voulez dire exactement ce que vous avez dit. Voulez-vous dire que ces chiffres ne sont pas exacts?—R. Si ces économies avaient été réalisées, monsieur, elles ne l'auraient pas été grâce à la fusion des messageries ou au fait qu'il n'y a pas eu fusion. Pour ma part, je crois que la chose a été démontrée ouvertement devant le comité mixte.

D. Peut-être n'auriez-vous pas d'objections à le démontrer ici?—R. Non. Dans ce $902,000, il n'y avait qu'un chapitre au montant de $239,000 qui méritait d'être étudié. Quant aux autres, on pouvait y arriver ou non, selon le système suivi. Vous pouvez payer un préposé aux bagages sur les trains ou ne pas le payer. Vous pouvez payer une commission à un chef de gare de campagne pour s'occuper des messageries ou la lui enlever selon le système que vous suivez,—vous pouvez même essayer de la lui enlever. Ceci n'a rien à voir avec les résultats coopératifs que l'on veut atteindre en commun. Il y avait un chapitre, économies réalisées grâce à la centralisation matérielle du travail, qui, à mon point de vue, était le seul qui méritât étude. Je voulais que le comité mixte sur les messageries fit cette étude, mais je n'ai pas encore pu le décider à le faire.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): On m'accuse de parler en partisan politique. Veuillez m'en avertir, si je le fais.

Le TÉMOIN: Je ne vous comprendrais pas, monsieur.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Vous ne seriez pas pire que bien d'autres.

L'hon. M. HAIG: Mais il y en a d'autres, tout de même, qui sont en mesure de savoir quand vous parlez en partisan politique.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Ils pensent le savoir. C'est ce que je voulais dire. Vous comprenez, il y a des années que je m'intéresse à la question que nous étudions aujourd'hui. Un jour, en ouvrant mon journal, je vis que mon ami le docteur Manion avait proposé à la Chambre des communes un projet de loi dans le but d'offrir aux compagnies de messageries le moyen de s'unir au cas où elles décideraient de le faire. Le projet a été retiré. A-t-il été jugé,—dirai-je impraticable...

Le TÉMOIN: Inefficace serait peut-être le mot?

L'hon. M. MCRAE: Inopportun.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Inefficace est le terme que vous emploieriez; nous ne pouvons l'employer ici. Comme bien d'autres, j'y attachais beaucoup d'intérêt, mais je n'ai jamais su pour quelle raison le projet de loi avait été retiré.—R. Moi, non plus.

L'hon. M. HAIG: Pourquoi ne pas faire venir le docteur Manion et lui demander de s'expliquer?

Le TÉMOIN: Je sais que le projet a été proposé et qu'il a été retiré; c'est tout ce que je sais.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Je n'ai pas l'intention d'insister auprès de vous pour savoir pourquoi il n'a pas été adopté mais je voulais savoir si, au point de vue affaires, vous connaissiez des raisons pour lesquelles il ne l'a pas été.—R. J'étais personnellement en faveur de son adoption.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Monsieur McDonnell, il n'a pas été retiré, du moins à votre connaissance, à la demande des compagnies de chemins de fer?—R. Je ne sais pas du tout pour quelle raison il a été retiré mais je sais qu'il l'a été.

L'hon. M. Hugessen:

D. Quand ce projet de loi a-t-il été présenté? C'est une chose intéressante à savoir.

L'hon. M. HAIG: Vers 1934.

L'hon. M. HARDY: On l'a retiré, je crois, parce que la Chambre ne voulait pas en entendre parler.

L'hon. M. Hugessen:

D. Savez-vous à quelle date il a été présenté, monsieur McDonnell?—R. Si j'ai bonne mémoire, c'est au cours de la session de 1935. Voici une autre chose, si vous me permettez de continuer.

M. Biggar:

D. Oui, monsieur McDonnell.—R. J'ai essayé de trouver un moyen rapide de permettre au Comité de se rendre compte si un calcul de $1,450,000 basé sur le chiffre d'affaires de 1930 aurait de la valeur aujourd'hui et quelle valeur il pourrait avoir. Il est vrai que pour les messageries nos recettes brutes pour 1937 sont de 21 à 22 p. 100 inférieures à celles de 1930; mais il me vient à l'esprit une remarque et je vous en fais part: les économies ne se réalisent pas sur les recettes brutes, mais sur le compte de dépenses et les dépenses varient selon le chiffre d'affaires.

J'ai demandé à notre bureau de Toronto, au contrôleur et à ses représentants dans mon bureau, de prendre certains chiffres qu'ils reçoivent,—non pas des chiffres vérifiés, mais des chiffres qui leur arrivent dans le cours ordinaire des affaires,—et ils me disent que pour les quatre premiers mois de cette année, 1938, si l'on prend comme base le nombre d'expéditions faites, il y a augmentation de 15 p. 100 sur les chiffres de la même période en 1930; si nous basons nos calculs sur le poids des marchandises expédiées l'augmentation est de 18 p. 100. Donc, si la différence entre le volume des expéditions pour cette année et pour 1930 a quelque effet sur les économies réalisables, il semble qu'il y aurait plutôt lieu d'augmenter que de diminuer ce chiffre. Vous ai-je bien fait saisir la différence entre les recetts t ls dépenses?

D. Je le crois.—R. Voici un autre point que je crois intéressant pour la gouverne du Comité. On s'est demandé ici si le déplacement naturel des employés pendant cette période de cinq ans suffirait à absorber les employés mis à pieds. J'ai pris les chiffres de notre compagnie de messageries pour l'année 1937. J'ai obtenu le nombre des employés mis à leur retraite et le nombre de vacances causées par la mort, les démissions, les renvois et autres causes et j'ai fait le total. Ensuite, j'ai pris le rapport du personnel et j'ai calculé pour chaque année de la période de cinq ans, soit à partir de 1938 jusqu'à la fin de 1942, le nombre de ceux qui atteindraient l'âge de la retraite. Quand je prends le

total et le divise par cinq, je vois que la moyenne pour chaque année de cette période de cinq ans est supérieure au nombre des retraités de 1937. Je ne saurais calculer à l'avance le nombre des décès, mais si nous fusionnons les services et gardons les employés par leur rang d'ancienneté, nous aurons des employés, en moyenne, plus âgés et les mortalités seront aussi probablement plus nombreuses. En supposant, sans le savoir, que les chiffres de la compagnie de messageries du National-Canadien sont à peu près les mêmes, puisque nous avons à peu près le même genre d'employés faisant le même travail et souvent aux mêmes endroits, les deux compagnies ensemble auraient au cours de la période quinquennale un nombre de vacances un peu plus que suffisant pour reprendre le nombre d'employés que la fusion sur la base de $1,450,000 aurait mis à pieds. Je vous donne ce calcul pour ce qu'il vaut.

Le PRÉSIDENT (Le très hon. M. Graham): Il est presque trop bien.

Le TÉMOIN: Un autre point.

M. Biggar:

D. Oui, monsieur McDonnell?—R. En me qualifiant comme témoin je vous ai fait remarquer que j'avais acquis un peu d'expérience aux Etats-Unis et que j'étais là lors de la fusion. Il a été dit, au cours du témoignage de M. Fairweather, je crois, que la fusion des compagnies de messageries aux Etats-Unis avait en quelque sorte bouleversé les chemins de fer et que les résultats n'étaient pas trop satisfaisants. Or, à peu près le même jour ou la même semaine, la seule compagnie de chemin de fer qui était restée en dehors de la fusion, la *Southern System of Railroads,* dans la partie sud-est des Etats-Unis, et qui possédait une compagnie de messageries connue sous le nom de la *Southeastern Express Company* se présentait devant l'*Interstate Commerce Commission* à Washington et demandait la permission de suspendre les opérations de sa compagnie et de se joindre à la compagnie fusionnée. Donc, si, comme l'a dit M. Fairweather, le changement était à leur détriment, ces gens n'en savaient rien et voulaient emboiter le pas.

Vous trouverez ce qu'a dit M. Fairweather à la page 223.

> D. Vous avez dit à la commission royale qu'aux Etats-Unis les messageries avaient été fusionnées?—R. Oui, monsieur.
>
> D. Cependant, les services de transport à petite vitesse n'ont pas été fusionnés aux Etats-Unis?—R. Cette fusion s'est opérée, monsieur, bien avant que parût la concurrence des camions, et cette fusion cause une foule d'embarras aux compagnies.
>
> D. Voilà ce que je voulais entendre dire,.... —R. Oui, monsieur. Les compagnies aux Etats-Unis constatent que la situation s'est produite comme on l'avait prévu. Elles constatent que cette fusion des messageries est une épine au flanc des chemins de fer qui en sont les copropriétaires. Et ils cherchent actuellement à y ajouter une autre épine.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Et la dernière? —R. Et la dernière.

M. Biggar:

D. Je crois que ceci couvre tout le sujet.—R. Excepté ce qui touche à la consolidation du trafic-marchandises et des messageries. Je voudrais attirer votre attention sur ce point. Le coordonnateur américain, M. Eastman, a fait travailler plus d'un an une division de son comité afin de trouver un système pour coordonner toutes les compagnies de transport de marchandises, de marchandises en colis, les messageries, les compagnies d'expédition, et les expéditeurs par wagons, etc., et les réunir en une seule compagnie. Elle a préparé un

rapport d'à peu près la grandeur et l'épaisseur de l'annuaire du téléphone de Montréal. Ce plan mentionnait des économies s'élevant à des millions de dollars. Les chemins de fer ont nommé, pour étudier ce rapport un comité mixte qui a trouvé le rapport impraticable et sans valeur au point de vue des chemins de fer. Jusqu'à présent on ne lui a pas donné suite, que je sache. C'est pour cette raison que j'ai répondu au sénateur, il y a quelques instants, que pour ma part je n'avais jamais trouvé un moyen efficace et économique de réunir le trafic qui se fait par trains-marchandises ou par trains-voyageurs et par trains-messageries. Nous sommes allés loin en ce sens dans certaines parties de l'Ouest canadien, mais nous n'avons pas trouvé le moyen d'en faire une pratique générale et ne savons pas comment nous pourrions y arriver.

L'hon. M. Hugessen:

D. On a pourtant réussi en Angleterre, n'est-ce pas?—R. Je ne possède là-dessus que des renseignements de seconde main et si vous les voulez je puis bien vous les donner. Il y a en Angleterre un service de trains-voyageurs pour les colis, ce qu'ils appellent le service de colis et on me dit qu'ils ont des voitures spéciales pour la prise et la livraison à domicile. Ils ont aussi des trains-marchandises et des voitures spéciales pour service. Pour les colis transportés sur les trains-voyageurs les tarifs sont plus élevés et le service est distinct.

Peu importe le nom que vous lui donniez, ce sont les affaires, et il y a division naturelle entre les deux. Au cours de mes cinquantes années d'expérience, j'ai connu bien des chemins de fer aux Etats-Unis qui ont essayé d'arriver à cette consolidation et les réunissant ou en en faisant une partie intégrante de leur commerce de chemin de fer, mais chacun y a renoncé et est revenu à l'autre méthode.

Si vous regardez ici même à Ottawa ou à Montréal et Toronto, vous verrez qu'au cours de la dernière année la compagnie de messagerries a essayé de faire le service de prise et de livraison à domicile du service de transport-marchandises de la compagnie de chemin de fer. A Montréal nous avons une centaine de camions. Ce ne sont pas les mêmes camions qu'emploie la compagnie de messageries; il ne sont pas de la même couleur et ne portent pas le même nom, mais ils sont la propriété de la compagnie de mesageries qui les met à la disposition de la compagnie de chemin de fer moyennant un prix établi. Ils sont au service des expéditeurs dont les marchandises sont transportées à l'entrepôt de la place Viger ou vice versa tandis que les camions de messageries font le service à la gare Windsor, mais les deux ne se mêlent pas économiquement. Bien que la même compagnie fasse les deux services, elle le fait séparément.

L'hon. M. Murdock:

D. Une question, s'il vous plaît. Vous avez lu la page 223 des témoignages. Je ne veux pas du tout vous blâmer pour ce que vous avez lu, car vous n'aviez pas à lire davantage. Mais si vous aviez continué un peu plus loin vous auriez trouvé une pensée en réponse aux questions posées par le très honorable M. Meighen et par le président. Le sénateur Beaubien et le Comité, j'en suis sûr, aimeraient connaître votre opinion là-dessus. Après le paragraphe que vous avez lu et dans lequel M. Fairweather exprime presque une condamnation du système de consolidation des services de messageries pratiqué par plusieurs compagnies de chemin de fer aux Etats-Unis, le très honorable M. Meighen pose la question suivante:

D. Comment cela se fait-il? Je ne puis me rendre compte. Les compagnies peuvent certainement donner un meilleur service avec la fusion et

mieux résister à la concurrence des camions.—R. Je ne sais vraiment pas comment vous expliquer la chose, monsieur, mais je dirai ceci: je puis sans doute parler sans réticence des choses qui concernent notre propre compagnie, que de maintenir ce service à flot et de l'empêcher en même temps de faire concurrence à notre service de transport à petite vitesse. Si vous dites à un fonctionnaire: "Vous allez spécialement vous occuper des messageries", il va naturellement se livrer à sa besogne et pousser le service dont il est chargé. C'est un homme d'affaires et il cherche toutes les occasions d'augmenter ses opérations de messageries; mais il ne songe aucunement,—au fait, il ne le sait pas,—qu'il empiète peut-être sur les autres services du chemin de fer.

Le président (l'hon. M. Beaubien): D. Sur le transport à petite vitesse?—R. Oui, particulièrement sur le trafic en charge moindre qu'un wagon complet. Il incombe alors aux fonctionnaires et aux directeurs de la compagnie de remédier à une pareille situation, et la besogne n'est pas facile. Je crois que le National-Canadien possède un service de messageries très bien réglé et qui collabore généralement en harmonie avec les services de transport à petite vitesse; mais il serait excessif de dire que tout marche en parfaite harmonie. Voilà donc la situation...

L'hon. M. Coté: D. Permettez-moi de vous interrompre. Au lieu de trois concurrents, que vous indiquiez tout à l'heure, le service de transport à petite vitesse de chacun des deux chemins de fer et un service fusionné de messageries, vous avez donc maintenant, comme résultat, quatre concurrents: votre propre service de messageries, le service de messageries du Pacifique-Canadien, plus les deux services de transport à petite vitesse des deux chemins de fer.

Le Comité serait heureux, de connaître ce que vous pensez des avantages qui pourraient résulter d'un effort pour coordonner et unifier le travail des employés des compagnies de messageries et de transport en petite vitesse de telle sorte que chacun cherche à augmenter son chiffre d'affaires sans nuire à l'autre, puisque le tout fait partie d'un même service de transport.—R. J'ai parlé de la différence qui existe dans la manière d'aborder le problème dans le Manitoba et la Saskatchewan où une compagnie a dit à sa compagnie de messagerie: "Chargez-vous de cette partie du transport qui se fait par trains-voyageurs, établissez les tarifs possibles et nécessaires pour faire face à la concurrence par route"; l'autre compagnie a dit: "Nous nous servirons des trains-voyageurs, mais nous établirons deux services". Ma réponse à votre question est que nous avons deux compagnies de messageries et deux services de transport en petite vitesse. En unifiant les deux compagnies de messageries, vous en faites disparaître une et par là réalisez quelques-unes des économies.

L'hon. M. Hugessen:

D. N'est-ce pas là le sens même de la réponse de M. Fairweather à une question du président et qui se trouve à la page 224:

> C'est-à-dire que le service de transport à petite vitesse du National-Canadien devrait être divisé en deux sections: le service rapide, qui opérerait sur les trains de voyageurs, et le service lent du fret, qui opérerait sur les trains de marchandises. Ces deux sections ne se feraient pas de concurrence, parce qu'elles seraient toutes deux placées sous la même administration unique. Les mêmes agents solliciteraient le trafic, les mêmes hommes établiraient les taux et les mêmes hommes manutentionneraient le transport. En d'autres termes, nous devrions adopter au Canada le système établi en Angleterre depuis de longues années, et qui fonctionne à merveille.

C'est ce que j'avais à l'esprit quand j'ai parlé du système anglais.—R. Pour ma part, et je visais plutôt aux résultats qu'à une formule, je crois que pour faire

face à la concurrence par route le service de voyageurs et le service de marchandises doivent être également rapides. Si vous avez un service de voyageurs qui peut faire le travail, et dans la mesure où il peut le faire, inutile de rendre plus rapide le service des marchandises. Si nous le faisions, comme on le fait en Angleterre, où, si les renseignements que je possède sont exacts, on a cru nécessaire d'établir un service d'enlèvement et de livraison à domicile distinct...

D. Mais pas une compagnie distincte, telle qu'une compagnie de messageries?—R. Ces choses se séparent d'elles-mêmes naturellement. Je suis convaincu qu'en ayant une compagnie de messageries distincte qui s'occupe des mandats et le reste, il est possible de faire un travail plus efficace et plus économique que si l'on essayait de relier ce service à celui du trafic-marchandises.

L'hon. M. McRae:

D. A propos de cette concurrence entre les services de messageries et de transport des marchandises, puisque les chemins de fer sont propriétaires des compagnies de messageries et bénéficient des tarifs plus élevés, les bénéfices sont naturellement plus élevés quand les transports se font aux tarifs plus élevés?—R. Oui.

D. La question de concurrence entre ces deux services ne présente donc pas de difficultés; plus la compagnie de messageries réalise de bénéfices plus en reçoit la compagnie de chemin de fer.—R. Quels que soient les revenus, ils retournent au chemin de fer. Je voudrait être particulièrement explicite sur ce point; il n'y a ni conflit ni mésentente entre la compagnie de messageries du Pacifique-Canadien et le service de transport des marchandises du Pacifique-Canadien. Lorsque, comme il arrive souvent, le service de transport des marchandises demande à la compagnie de messageries de faire face à telle ou telle situation en abaissant ses taux de transport, nous nous réunissons et étudions la chose ensemble. Jamais nous ne réduisons nos tarifs au niveau de ceux du service de transport des marchandises sans que les chefs de ce dernier service ne le sachent et ne donnent leur consentement.

L'hon. M. Murdock:

D. Alors, vous n'êtes pas en faveur de la coordination du service des messageries et du service de transport des marchandises?—R. Je n'ai jamais été assez habile pour trouver un moyen de le faire sans perte d'argent et d'efficacité. Il y a encore une question, celle de savoir s'il est possible encore aujourd'hui de réaliser les économies prévues. Je vous ai dit, vous vous le rappelez, qu'il y avait aujourd'hui augmentation dans le nombre et le poids de nos expéditions et que je crois les mêmes économies possibles encore aujourd'hui.

M. Biggar:

D. Vous n'avez réellement pas répondu à une question que je vous ai posée il y a quelques instants. Auriez-vous, à cause de vos études subséquentes, des raisons de modifier votre chiffre de $1,450,000 établi pour 1930?—R. Aucune, excepté le point dont j'ai parlé et qui dépend si nous allons garder ou abandonner les train-milles dans le service des voyageurs.

L'hon. M. Hugessen:

D. Il ne reste qu'une question que vous n'avez pas abordée, c'est la différence entre les économies prévues sous un système de coopération au montant de $900,000 et sous un système d'unification au montant de $1,450,000. Si vous pouviez nous dire d'une manière général d'où viendraient les économies supplémentaires avec la fusion, la chose pourrait nous intéresser.—R. Avec un plan d'unification des chemins de fer en même temps que des messageries? Il ne faut pas oublier que le transport pour se faire de façon à la fois économique et rapide

devra se faire, du moins pour une certaine quantité, en partie par une ligne et en partie par l'autre. Si les chemins de fer restent séparés, il faudra que les compagnies de messageries gardent des comptes distincts pour séparer et répartir les chiffres. Si on se dispensait de ce travail en unissant les deux chemins de fer les économies de ce chef pour frais de comptabilité s'élèveraient à environ $85,000 par an. Si je comprends bien, ce que vous voulez avoir c'est cette différence entre le calcul de $1,000,000 et celui de $1,450,000?

D. Oui.—R. Vous vous rappelez que nous avons eu les chiffres de quarante agences. Quand le comité mixte s'est adressé à ces dernières, il a pu grâce à des renseignements plus complets et plus détaillés augmenter son chiffre de $100,000 par an.

D. Ceci explique la différence entre les $900,000 et le million?—R. En partie. En plus des quarante agences, il y en avait d'autres que le premier calcul n'avait pas atteintes et qui comptent pour une économie de $164,000 par an. Il y a aussi l'économie,—je l'ai mentionnée comme étant de $135,000,—qui résulterait de l'abandon des train-milles. Elle se chiffre à quelque $137,000. On a aussi fait un calcul du trafic outre-mer. Nous avons jugé qu'en ajoutant 50 p. 100 à nos dépenses outre-mer nous pourrions nous charger du trafic que fait la compagnie de messageries du National-Canadien et dont le chiffre est plutôt limité; là encore il y a une économie de $45,000. En ajoutant toutes ces économies que je viens de mentionner on atteint le chiffre de quelque $538,000. Ensuite en essayant de prévoir ce qui arriverait si nous avions une association de transport de messageries soutenue par toutes les compagnies de messageries au Canada, nous avons cru bon, pour laisser une marge suffisante, de diminuer de $12,000 le chiffre prévu des économies. Ceci réduit le chiffre à la différence, soit $526,000, c'est-à-dire la différence entre $900,000 et $1,450,000.

L'hon. M. Buchanan:

D. Vous avez parlé de ce que vous avez fait au Manitoba et en Saskatchewan pour faire face à la concurrence des camions. Avez-vous trouvé que c'était un moyen efficace de lutter contre les camions?—R. C'est de là, je crois, que vient notre augmentation dans nos expéditions et dans le poids des marchandises malgré la diminution dans nos recettes. Nous avons trouvé que c'était un moyen très efficace de lutter contre la concurrence des camions.

D. Pourquoi alors ne pas généraliser un peu cette pratique afin de faire face à cette concurrence dans les autres parties du pays?—R. Dans ces deux provinces il y a au moins une tentative de réglementer et contrôler les taux de transport par camions.

L'hon. M. Haig:

D. De la part des gouvernements?—R. De la part des gouvernements provinciaux. J'ai dit qu'il y a une tentative. Il n'y a pas encore eu de telles tentatives dans l'Ontario ni dans Québec jusqu'à date.

L'hon. M. Buchanan:

D. Vous ne l'avez pas encore introduite dans l'Alberta. Est-ce à cause du manque de contrôle là aussi?—R. Vous vous rappelez, monsieur, qu'il y a eu une loi pour quelque temps dans cette province, mais on en a cessé l'application et on a discontinué le contrôle des taux de transport par camions. Il y a encore un autre élément de concurrence dont on n'a pas parlé; c'est cette dernière tentative de la part du ministère des Postes du Canada d'augmenter son commerce de colis-postaux aux dépens des messageries. Le changement s'est fait en décembre dernier, un peu avant Noël, alors que le poids maximum des colis postaux a été porté de 15 à 25 livres. Pour empêcher que les colis

ne prennent la voie des wagons-postes au lieu de celle des wagons-messageries sans changement dans la rétribution des chemins de fer il nous a fallu réduire nos tarifs pour faire face à cette concurrence. Cette diminution de tarifs nous vaut une diminution de recettes de $1,000 par jour en chiffres ronds et au National-Canadien une diminution au moins aussi considérable. Ainsi donc, pour le National-Canadien, il y a deux services de ce chemin de fer qui se font concurrence en diminuant les tarifs.

L'hon. M. Robinson:

D. Je comprends, monsieur McDonnell, que vous êtes en faveur de l'unification?—R. Oui, sans la moindre hésitation.

M. BIGGAR: Ce serait peut-être le bon moment de rappeler au Comité les raisons pour lesquelles le ministre des Transports du temps a retiré, en 1934, les projets de loi visant à autoriser les chemins de fer à unir leurs services de télégraphes et de messageries. Le 25 juin 1934, en retirant les projets de loi, l'hon. M. Manion dit:

> Concernant ces deux bills, le Gouvernement a été prié par ces deux compagnies de chemins de fer de les présenter, vu qu'elles considèrent qu'il est essentiel qu'elles aient une loi leur permettant de prendre les mesures nécessaires qu'elles décideront d'adopter pour l'exploitation fusionnée des deux services auxiliaires mentionnés. Cependant, les derniers renseignments nous apprennent qu'il n'y a pas eu d'accord, et qu'il n'y en aura probablement pas prochainement, si même on en vient jamais à une entente. Par conséquent, l'affaire ne peut être regardée comme urgente. Pour cette raison, le ministère se propose de laisser ces bills de côté.

D. A propos des difficultés qui, le 25 juin 1934 empêchaient d'arriver à une entente et auxquelles M. Manion fait allusion, vous pourriez peut-être nous dire, M. McDonnell s'il y a lieu d'ajouter quelques commentaires?—R. Voulez-vous parler des stipulations que refermaient les projets de loi?

D. Oui.—R. En ce qu'ils se rapportent à l'accord du comité mixte?

D. L'accord des chemins de fer.—R. Si je comprends bien, l'accord entre les chemins de fer dépend d'un rapport de ce comité mixte aux cadres élargis. Comme président des membres du Pacifique-Canadien de ce comité j'attends que le président des membres du National-Canadien nous avise, comme il nous l'a promis, de la date à laquelle il pourra continuer le travail du comité mixte.

L'hon. M. ROBINSON: Il attend peut-être lui-même un avis de votre part.

L'hon. M. DANDURAND: Il attend peut-être le docteur Manion.

M. R. A. Pyne est appelé.

M. Biggar:

D. Monsieur Pyne, vous êtes surintendant des services des locomotives et des wagons pour les lignes de l'Est du Pacifique-Canadien?—R. Non, monsieur. Je suis surintendant des services des locomotives et des wagons pour les lignes de l'Ouest.

D. Depuis combien de temps?—R. Vingt-trois ans.

D. Votre témoignage portera sur les chiffres qui se trouvent dans le document "E" de la Pièce 49 paraissant à la page 446 du compte rendu.—R. Non, je ne parlerai pas de chiffres. Je suis mécanicien et non comptable.

D. Il portera alors sur les changements matériels que représentent ces chiffres? C'est peut-être une manière plus juste de s'exprimer?—R. Oui, c'est mieux. Je comprends mieux cette manière-là.

D. Qu'avez-vous à nous dire des changements matériels sur lesquels, d'après le tableau, on peut se baser pour réaliser des économies?—R. Monsieur Biggar,

bien que vous ne l'ayez pas demandé, je suis entré au service du Pacifique-Canadien le 3 septembre 1886. La compagnie n'était pas très âgée alors, et moi non plus. Si le Comité, le président et vous-mêmes voulez bien me le permettre j'aimerais suivre la manière de procéder qu'a suivie le dernier témoin. Je veux raconter mon histoire à ma manière. Si je vous fais cette demande c'est surtout pour vous épargner du temps. Les membres du Comité ont parlé hier de la nécessité de hâter cette enquête parce qu'il y a trop de fers au feu; je crois qu'en vous racontant mon histoire à ma façon je vous épargnerai du temps. J'ai peut-être un but égoïste, car, comme d'autres, je viens de l'Ouest et nous allons avoir une bonne récolte cette année.

L'hon. M. Haig:

D. Qu'est-ce qui vous porte à le croire?—R. Voici, monsieur Haig...

L'hon. M. BLACK: Continuez votre témoignage.

Le TÉMOIN: Non, je veux répondre à cette question car elle se rapporte au témoignage. Nous avons eu une mauvaise récolte l'an dernier, mais cette année, tout semble indiquer le contraire; ceux qui auraient dû faire les récoltes l'an dernier en ont profité pour réparer le terrain et le terrain est immense, il a été bien préparé et de plus il a bénéficié l'hiver dernier d'une chute de neige comme on n'en avait pas vu depuis dix ans. De plus, nous avons eu beaucoup d'humidité jusqu'à présent. Les agriculteurs experts nous disent que l'écureuil de terre a déjà commencé à agrandir ses magasins. Enfin, il y a encore la plus forte raison de toutes. Vous préférez peut-être que je n'en parle pas. Voulez-vous que j'en parle, monsieur Haig?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Pourvu que ce ne soit pas trop long.

Le TÉMOIN: Voici, il va y avoir une élection. Les élections sont généralement un signe avant-coureur de bonnes récoltes dans ce pays.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Continuez votre histoire.—R. Je n'ai pas la compétence voulue pour vous parler des chiffres qui ont été réunis pour montrer que l'unification rendrait possibles des économies s'élevant à $14,360,000. Mon rôle n'est pas d'économiser. Dans le service on m'accuse de dépenser. On m'accuse souvent même de dépenser l'argent que les autres économisent. Mais je vais essayer à ma manière de vous montrer ce qu'on pourrait économiser dans l'entretien du matériel dans nos différents établissements industriels. Le point de départ de mes remarques sera le même que celui qui a servi pour arriver aux chiffres de 1930.

L'hon. M. Dandurand:

D. Les chiffres qui paraissent où?—R. Je base mes explications sur le même point de départ qui a servi pour établir les chiffres montrant les économies possibles.

M. Biggar:

D. Vous voulez dire les articles qui se trouvent dans la première colonne?—R. Non. Je pars du rendement des ateliers.

D. Vous voulez parler des articles qui se rapportent à l'outillage des ateliers, etc., qui se trouvent dans la première colonne du dernier tableau à la page 449 du compte rendu?—R. Oui. En 1930 avec les installations du Pacifique-Canadien nous avons réussi à faire des réparations majeures sur 783 locomotives. Au cours de la même année, nous avons réparé 40,309 wagons à marchandises et 1,784 voitures à voyageurs. Sur ce matériel, nous avons fait des réparations générales.

L'hon. M. Robinson:

D. Parlez-vous des ateliers de l'Ouest seulement?—R. Ces chiffres comprennent tout le réseau du Pacifique-Canadien. Il n'y a eu depuis cette date aucun

changement dans les installations qui ont donné ces résultats. En d'autres termes, on a obtenu ces résultats avec neuf des dix-huit usines mentionnées dans le tableau dont vous avez parlé, monsieur Biggar.

M. Biggar:

D. A la page 446?—R. Oui. Ces usines ont obtenu les résultats précités, du moins en ce qui concerne le rendement du Pacifique-Canadien. Le rapport fait mention de dix-huit ateliers dont neuf appartiennent au Pacifique-Canadien et neuf au National-Canadien. Ces usines, qu'on désigne sous le nom de centres de réparations, renferment ce que dans le service d'entretien nous appelons les principaux ateliers de réparations.

Pour la gouverne du Comité mieux vaut classifier ces ateliers, car ils auraient besoin de classification sous ce rapport. Il y a le long du Pacifique-Canadien, de même que le long du National-Canadien, des endroits pour les réparations majeures où l'on répare les locomotives et les wagons à marchandises. Il y a d'autres endroits où l'on répare exclusivement les locomotives et d'autres où on ne s'occupe que des wagons à marchandises. Enfin il y a d'autres usines où l'on fait les trois genres de réparations, c'est-à-dire, les réparations aux locomotives, aux wagons à marchandises et aux voitures à voyageurs. Il faut, je crois, bien garder cette classification à l'esprit si l'on veut envisager la question de centralisation des réparations à l'une ou l'autre de ces usines sous le régime de ce qui devrait suivre l'unification des chemins de fer.

Maintenant, pour vous indiquer quels seraient les besoins d'après les exigences des deux chemins de fer en 1930, les chiffres que je citerai pour le Pacifique-Canadien serviront de base, mais je crois et ma raison de croire repose sur des renseignements reçus verbalement, non pas d'une manière authentique dans aucun rapport qui m'a été remis...

M. Biggar:

D. Vous voulez dire que vos renseignements sont authentiques mais pas officiels.—R. Cette raison de croire repose sur les renseignements que nous possédons concernant les réparations qui deviendraient nécessaires au cours d'une année comme 1930. Ainsi en me basant sur les chiffres de 1930, et pour tous les chemins de fer réunis, je calcule que le nombre de locomotives, de wagons à marchandises et de voitures à voyageurs qu'il nous faudrait réparer dans nos ateliers serait de 1,379 pour les locomotives, 68,872 pour les wagons à marchandises et 2,981 pour les voitures à voyageurs.

D. Dans le cas d'unification?—R. Ce serait les besoins auxquels auraient à répondre les dix-huit ateliers ou la partie des dix-huit ateliers qu'exigeraient ces réparations et rendraient possibles les réductions considérables qui s'ensuivraient. Il y aurait des ateliers dont nous n'aurions plus besoin avec la centralisation des réparations.

D. Il y a une question que vous n'avez pas expliquée très clairement; c'est la seule raison pour laquelle je vous ai interrompu. Ce serait dans le cas d'unification?—R. Oui, et dans ce cas seul. En 1930, pour le Pacifique-Canadien notre rendement réel par mois et par jour,—c'est-à-dire, la production moyenne de nos ateliers avec les installations que nous possédons,—a été de 65 locomotives .20 par mois ou une moyenne de 3.26 par jour; la moyenne des wagons à marchandises a été de 33.59 par mois et de 1.68 par jour. Les voitures à voyageurs représentaient un rendement moyen de 254.85 par mois, soit 12.6 par jour.

Je vous cite ces chiffres, monsieur Biggar, pour vous montrer sur quoi, en homme d'atelier pratique, je me base pour croire qu'il serait possible avec une direction unifiée d'entretenir en bonne condition le matériel des deux chemins de fer et, en même temps, réduire considérablement le nombre des ateliers.

[M. R. A. Pyne.]

Maintenant, quant aux effets de la fusion sur les réparations du matériel, nous avons des règles fixes à suivre quant aux réparations des locomotives. Ces règles ne s'appliquent pas d'une manière uniforme par tout le Canada à cause des conditions spéciales à chaque région et autres éléments de même nature. On retourne les locomotives à l'atelier d'après la distance qu'elles ont parcourue et cette distance est calculée d'après l'usure des roues. A cause des conditions qui existent dans l'est du Canada, on peut toujours suivre cette règle pour savoir quand une locomotive a besoin de réparation. Mais il n'en va pas de même dans l'Ouest à cause des conditions difficiles qu'on y rencontre, surtout dans les régions montagneuses ou semi-montagneuses, et de la mauvaise condition de l'eau dans les Prairies. Dans cette partie du pays nous nous basons, comme dans l'Est, sur l'usure des roues, mais il nous faut aussi renouveler les tubes et réparer les chaudières de locomotives détériorées par les mauvaises conditions de l'eau. A mon point de vue, un des avantages de la fusion, en ce qui regarde les réparations, viendrait de ce que nous aurions un terrain plus vaste sur lequel répartir nos locomotives et faire sur une plus grande échelle ce que nous faisons dans l'Ouest; après qu'une locomotive a été pendant quelque temps dans des conditions défavorables, nous l'envoyons dans une autre région où l'eau est meilleure. Ainsi nous augmenterions la distance que peut parcourir une locomotive sans réparations majeures. De fait, il me semble que nous pourrions augmenter ces maximums de distance.

L'autre facteur qui nous permettrait de centraliser les réparations de locomotives dans quelques-unes de nos usines et d'obtenir le rendement dont je viens de parler ou dont je viens de donner les chiffres serait l'avantage qui découlerait du fait que nous pourrions nous servir de nos installations les plus modernes. Je parle des deux réseaux en général. Il est vrai que nos ateliers ne sont pas les plus modernes; je crois que le plus moderne remonte à 25 ans d'existence, exception faite de l'usine du National-Canadien à la Pointe Saint-Charles qui est aménagée, disposée et outillée de telle sorte qu'elle est la meilleure installation que nous ayons au Canada. De fait, j'oserais dire qu'elle n'a pas son égale dans toute l'Amérique du Nord. Avec un ensemble d'installation de cette nature et la possibilité de moderniser ces installations et de les exploiter à leur pleine capacité, nous pourrions augmenter notre rendement et obtenir des résultats qui se traduiraient dans les chiffres qu'un témoin qui me suivra pourra vous expliquer en détails.

Il y a encore une autre manière d'envisager cet état de choses. Des membres du Comité pourraient se demander quelle serait la situation actuelle avec les installations que nous pourrions réunir sous une même gérance et en prenant comme base le rendement de 1930. Je devance votre question. Au cas d'une augmentation dans le parcours, je veux dire par là une augmentation dans le rendement par mille ou dans le chiffre de transport par mille de parcours, il y aurait évidemment augmentation dans le chiffre de réparations. Je ne puis rien avancer en ce qui regarde les installations du National-Canadien, mais pour le Pacifique-Canadien je puis dire que ses installations n'ont jamais eu à donner leur plein rendement. La chose a été frappante surtout en 1928, alors que les besoins ont été les plus grands et alors aussi que nous n'avons jamais été à court d'installations et avons pu répondre à tous les besoins. Connaissant le succès de nos concurrents, je crois pouvoir dire sans crainte qu'ils étaient aussi bien installés que nous, mais je ne saurais dire dans quelle mesure ils l'étaient.

J'en viens maintenant à un autre aspect de l'entretien du matériel d'un chemin de fer, aspect tout à fait différent de celui dont je vous ai parlé. Je veux parler du rendement dans la réparation du matériel roulant. Je vous ai montré la règle que nous suivons pour la réparation des locomotives. Pour la réparation des wagons il n'y a pas de facteurs déterminants, du moins en ce qui concerne le parcours. Les wagons sont retournés aux ateliers d'après

leur état ou leurs apparences. A cause de l'usage qu'on fait et des services qu'il peut être appelé à rendre, un wagon peut faire un long parcours sans réparations majeures, mais le contraire peut bien arriver selon qu'on lui fait rendre des services différents dans une région et dans des conditions différentes.

Quant aux réparations au matériel roulant, il vaudrait peut-être mieux pour le Comité que je donne un bref aperçu historique des conditions qui existent aujourd'hui et des causes qui ont amené ces conditions. Ce résumé pourra vous être de quelque utilité quand vous aurez à préparer votre rapport. Le Pacifique-Canadien compte 64 points de division. Chaque point comprend une rotonde, une voie pour les réparations et autres choses nécessaires à la réparation du matériel roulant. Ces points couvrent le Canada de l'est à l'ouest. Soixante-quatre peut vous sembler, et de fait est, un grand nombre, mais dans l'état actuel des chemins de fer, il est nécessaire. Nous voyons que ceux qui ont eu à s'occuper de l'organisation et de l'exploitation des chemins de fer quand ils ont été construits et au cours de leur période de construction, ont cru nécessaire de concentrer le travail en un certain nombre de points afin d'avoir un service satisfaisant dans chaque direction. Ceci s'applique aux côtés mécanique et entretien comme à tout autre. On a cru que les divisions ne devaient pas avoir moins de 100 ou 120 milles et qu'elles pourraient varier de 100 à 200 millles. C'est pour cette raison que certains points sont à 100 milles de distance, d'autres de 135 à 150 et d'autres enfin jusqu'à 200 milles. On a fait la même chose dans la construction des trois lignes, et, dans le service de la mécanique, nous nous trouvons dans la même situation que dans les autres services, nous avons des installations qui font double emploi. En d'autres termes, en certains endroits nous avons trois usines et trois installations où une seule suffirait aux besoins des chemins de fer. L'unification permettrait d'en garder une seule qui à cause de sa location ou de son outillage serait appelée à répondre aux besoins de tout le territoire.

Je puis dire la même chose de nos usines principales. Nous constatons que dans certains endroits nous avons deux usines, et même trois, et l'on peut appliquer le même argument et le même raisonnement pour les centraliser et leur faire répondre le plus efficacement possible aux besoins de la région.

L'hon. M. Hugessen:

D. Allez-vous nous dire quels seraient, à votre avis, les points de division que l'on devrait abandonner?—R. Je ne suis pas en mesure de le faire. Si l'on décidait d'unifier les chemins de fer, il faudrait évidemment vous dire quels points de division devraient être abandonnés. Il faudrait alors établir une base d'entente.

L'hon. M. Buchanan:

D. Combien d'ateliers que vous connaissez le mieux dans l'Ouest pourrait-on fermer?—R. Je ne saurais le dire.

D. Je pensais que vous pouviez parler avec plus d'autorité des ateliers que des points de division?—R. Je pourrais vous parler des deux, monsieur le sénateur; mais la réponse à votre question dépendra de votre décision et je ne suis pas en mesure de prendre cette décision.

L'hon. M. Black:

D. Serait-il juste de dire que si l'on décidait en faveur de la fusion il faudrait attendre d'avoir pris une décision avant d'étudier la centralisation des usines?—R. Cela suivrait naturellement.

M. Biggar:

D. Je ne vois pas très bien comment vos remarques au sujet des parcours maximums entre chaque réparation et la meilleure disposition des ateliers peuvent

se rapporter aux chiffres. Que fournissez-vous à ceux qui font les calculs pour leur permettre de faire leur travail?—R. Cette remarque, monsieur Biggar, sert à montrer ce qu'il serait possible de faire s'il y avait unification. Comme je l'ai dit dans mes remarques, l'unification nous donnerait un champ plus vaste où envoyer les locomotives qui ont fait un certain nombre de milles et qui demanderaient des réparations à cause, par exemple, des conditions de l'eau.

D. Mais qu'est-ce que cela peut avoir à faire avec le nombre de réparations que vous calculez?—R. Ceci: au lieu de retourner à l'atelier une locomotive qui aurait parcouru 60,000 ou 70,000 milles dans ces conditions, on pourrait l'envoyer dans une autre région et lui faire parcourir encore 50,000 ou 60,000 milles.

D. Vous dites qu'avec la fusion des réseaux il faudrait tant de revisions de locomotives?—R. Oui, monsieur.

D. Et qu'aujourd'hui, les réseaux étant indépendants, il vous en faut tant. Il doit y avoir une différence enttre ces deux chiffres. Quelle est cette différence? —R. C'est ce que vous expliquera notre financier expert.

D. Il faut bien que vous nous le disiez vous-même.—R. Je ne puis vous le dire en argent.

D. Ceux qui font les calculs ne peuvent pas nous dire combien de réparations il y aura de moins avec l'unification?—R. Non.

D. Alors, comment allons-nous le savoir?—R. Ce sera une conséquence, nous le saurons. Tout dépendra des besoins. Je ne peut pas donner de chiffres. Cela dépendra du nombre de locomotives en service et ce nombre dépendra du volume du trafic.

D. Que dites-vous de la revision des wagons? Quelles relations peuvent avoir, en général, les économies prévues avec des chiffres de cette nature?—R. Prenons un exemple. Supposons que nous ayons un rendement de dix locomotives dans une usine qui a une capacité de vingt et que, avec les mêmes frais généraux, la même surveillance et les mêmes frais d'installation,—et par frais d'installation j'entends l'énergie, l'eau, l'éclairage, etc.,—nous arrivions à un rendement de vingt locomotives ou vingt wagons, il y aura certainement une économie relative dans les sommes dépensées et une augmentation relative dans le rendement.

D. Je suis parfaitement de cet avis, il y aura économie. Mais comment allez-vous arriver à mettre en chiffres ces économies?—R. Il vous faudra vous adresser à M. Newman et il vous répondra.

D. Mais il lui faut sûrement se fier aux renseignements qu'il obtient de vous sur la capacité des usines, le nombre des revisions nécessaires et la réduction dans le nombre de réparations nécessaires. Ce sont là toutes des choses matérielles.—R. Ce n'est pas de moi qu'il obtient ces renseignements; il les possède déjà.

D. Mais d'où viennent-ils?—R. Il les prend dans les rapports de production. Il est au bureau principal et il reçoit les rapports du travail que nous faisons et du travail qui se fait sur les lignes de l'Est.

D. Il y a là quelque chose qui ne m'est pas clair...

L'hon. M. HAIG: Une question, s'il vous plaît, monsieur le président.

D. En 1930, disons, cet homme du bureau-principal savait pour la division ouest combien de locomotives on avait réparées à l'usine de Winnipeg?—R. Oui.

D. Et combien de wagons à marchandises et combien de voitures à voyageurs, et que la capacité de l'usine était de tant de plus?—R. Oui.

D. Votre homme au bureau principal savait quel était le rendement possible supplémentaire?—R. Oui.

D. Et il sait quels sont les frais généraux?—R. Oui.

D. Tout ce qui lui reste à savoir est le coût de la main-d'œuvre nécessaire pour réparer les locomotives supplémentaires qu'on pourra y envoyer. Et vous seriez en mesure de lui dire combien il faudrait de locomotives pour le transport qui a été fait en 1930. Et, en supposant que vous connaissiez son chiffre d'affaires, et vous possédez ces chiffres, si vous aviez à vous occuper du transport du

National-Canadien, vous pourriez dire combien de locomotives, de wagons, de voitures à voyageurs il vous faudrait réparer de plus dans les usines de l'Ouest? —R. Oui.

L'hon. M. BLACK: Monsieur le président, le témoin nous dit qu'un représentant qui le suivra comme témoin sera en mesure de nous donner ces chiffres. Je ne vois pas pourquoi nous n'attendrions pas pour les obtenir de qui de droit.

M. BIGGAR: M. Pyne, j'imagine, avait autre chose à nous dire que des économies étaient possibles avec l'unification. Ses connaissances doivent d'une manière ou d'une autre se rapporter aux chiffres, mais je n'ai pas pu trouver comment.

L'hon. M. MCRAE: Je crois que le témoignage de M. Pyne nous a été très utile en nous faisant voir le côté pratique de cette question. C'était la mission qu'il avait à remplir, je suppose; il ne parle pas d'économies en argent. A mon avis, son témoignage est très clair et très instructif. Comme le sénateur Black le faisait remarquer, un témoin qui doit suivre M. Pyne pourra nous parler des économies en argent. Pourquoi prolonger cette enquête?

M. BIGGAR: Mon intention n'est pas de la prolonger.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Vous avez tant de locomotives et de wagons à réparer chaque jour et vous avez tant d'ateliers, pour les deux compagnies?—R. Oui.

D. Vous nous avez dit très clairement qu'en cas d'unification la grande majorité de ces ateliers pourraient probablement, avec des dépenses un peu plus fortes, donner un rendement relativement plus élevé? Pourriz-vous nous dire, en vous basant sur le chiffre d'affaires de 1930, combien d'ateliers les deux chemins de fer réunis pourraient fermer? Avez-vous mission de nous le dire?—R. Non, mais on m'a déjà posé cette question. Tout dépendrait de ce qui suivrait une enquête si l'on décidait d'unifier les chemins de fer. Comme je vous l'ai fait remarquer, c'est la raison pour laquelle je vous ai donné une classification des ateliers en ateliers où l'on fait les trois sortes de réparations, où l'on n'en fait que deux et où l'on n'en fait qu'une.

D. En tout cas, vous n'êtes pas compétent pour répondre à cette question? —R. Non; puisque vous posez votre question de cette façon.

L'hon. M. Dandurand:

D. Voulez-vous me permettre une question? Vous savez que les ateliers du Pacifique-Canadien ne donnent pas leur plein rendement. Savez-vous ce qui se passe aux ateliers du National-Canadien? Etes-vous d'avis qu'ils ne donnent pas leur plein rendement?—R. C'est mon avis. Je l'ai déjà dit, monsieur le sénateur.

L'hon. M. Murdock:

D. Vous avez dit il y a quelque instants qu'après avoir parcouru 65,000 ou 70,000 milles une locomotive doit être retournée à l'atelier pour réparations générales?—R. Oui.

D. Vous avez dit aussi que sous l'unification il serait possible de faire parcourir à cette même locomotive un autre 50,000 milles. Je crois que chacun serait heureux si vous pouviez nous tirer ce point au clair.—R. J'ai déjà essayé de le faire, monsieur le sénateur; je vais essayer de nouveau. Je crois pouvoir vous parler en langage d'atelier. Il y a peut-être d'autres membres du Comité qui comprennent aussi ce langage.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Nous tâcherons de nous élever à ce niveau.

Le TÉMOIN: C'est un travail, je dois l'admettre.

L'hon. M. DANDURAND: Nous sommes à l'école, vous savez.

Le TÉMOIN: Dans le cours ordinaire des choses, monsieur Murdock, nous nous basons sur des moyennes et le parcours moyen entre chaque réparation générale calculé sur l'usure des roues des locomotives de trains-voyageurs est de 125,000 milles. Pour les trains-marchandises, les locomotives modernes font à peu près 80,000 milles. Ce sont là des moyennes. Nous avons des locomotives qui font plus de 150,000 milles et même jusqu'à 200,000 milles, mais je vous ai donné les moyennes. Or, une locomotive exploitée dans les conditions physiques que nous avons dans l'Est et que vous connaissez bien,—à moins d'un cas exceptionnel qui peut venir de la détérioration ou d'un défaut dans le matériel,—attend l'usure normale de ses roues avant d'aller à l'atelier. Quand les roues sont assez usées pour demander une revision de la locomotive, celle-ci est probablement en assez mauvais état. C'est encore une chose que vous savez. Dans certaines régions du Canada, nous avons des conditions physiques extraordinaires. J'ai parlé des régions montagneuses et semi-montagneuses. Dans ces régions, à cause du travail dur auquel on soumet les locomotives, et elles ont toute la charge qu'elles peuvent remorquer, l'usure des roues est un peu plus rapide. Vous comprenez cela facilement. Dans d'autres régions les conditions de terrain sont à peu près les mêmes que dans l'Est, mais l'eau est telle qu'elle détériore la chaudière au point que par mesure de sûreté et d'économie il faut renouveler les tubes. Dans une région où ces conditions existent, quand les locomotives sont dans un état tel que les tubes menacent de faire défaut et de causer des pannes sur la route,—vous vous êtes sans doute trouvé dans un train quand une locomotive a fait défaut et vous savez ce dont je veux parler,—cette locomotive peut être envoyée dans une autre région. Les roues sont bonnes encore pour peut-être 50,000 ou 40,000 milles et dans une région où l'eau est bonne, cette locomotive peut atteindre son maximum de parcours. Est-ce clair?

D. La fusion permettrait de les envoyer plus facilement d'une région à une autre?—R. Précisément. Le terrain pour ces échanges serait plus vaste.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Vous avez là un bon assistant, monsieur Pyne.

Le TÉMOIN: Oui. Nous ne sommes pas toujours d'accord lui et moi, mais nous le sommes cette fois-ci.

L'hon. M. Buchanan:

D. Je voudrais poser une autre question au sujet des ateliers. Vous avez dit que les ateliers ne donnaient pas leur plein rendement et vous avez ajouté que l'on pourrait encore augmenter de beaucoup le rendement possible. Dans l'Ouest, que je connais bien, ainsi que vous-même d'ailleurs, pourriez-vous nous dire si la fusion permettrait de fermer quelques-uns des ateliers qui existent aujourd'hui? Avez-vous une opinion arrêtée à ce sujet?—R. Oui, monsieur, sans aucun doute.

D. Combien d'ateliers seraient fermés, pensez-vous, avec l'unification?—R. Dans l'Ouest?

D. Oui. Je parle des grands ateliers.—R. Je sais de quoi vous voulez parler Nous avons six de ces grands ateliers dans l'Ouest.

D. Je pensais que vous en aviez cinq seulement: Fort-Rouge, Transcona, Edmonton, Calgary et Winnipeg?—R. Vancouver n'est pas compris?

D. Non, je ne comptais pas Vancouver.

L'hon. M. Murdock:

D. Pourquoi ne pas dire à peu près la moitié et en rester là?—R. C'est juste. Je puis dire avec certitude qu'on pourrait réduire ce nombre à trois.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Voici une bonne réponse à ma question

Le TÉMOIN: Nous ne parlons que des ateliers principaux. Je ne puis rien répondre à propos des services locaux.

L'hon. M. Copp:

D. Voudriez-vous nous dire quels ateliers l'on pourrait fermer?—R. Ah! non. Je suis dans le cas de M. McDonnell. Il y a assez de politique dans l'air pour m'empêcher de m'en retourner chez moi, si je me permettais d'exprimer mon opinion sur cette matière.

L'hon. M. Buchanan:

D. Pourriez-vous avec ces trois ateliers répondre aux besoins de deux ou trois années d'abondance, alors que le trafic est plus considérable et les réparations plus nombreuses?—R. Je vais me rendre à votre porte même, monsieur Buchanan.

D. Très bien.—R. Vous allez comprendre ce langage d'atelier. Nous avons un atelier principal à Ogden,—vous parliez de rendement maximum. Nous avons atteint dans cet atelier un rendement de vingt-cinq locomotives par mois. Je parle de locomotives pour le moment afin de simplifier les choses et de ne pas embrouiller la discussion. Notre rendement actuel est de douze. Il y a là, n'est-ce pas, de l'espace dont nous pourrions nous servir avec profits en cas d'unification?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Avez-vous d'autres questions messieurs?

Le TÉMOIN: Il y a une autre chose à propos de l'unification dont j'aimerais vous entretenir. Si vous voulez ajourner, il y a quelque chose que j'aimerais dire, monsieur le président.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Est-ce que ce sera long?—R. Non.

D. Allez-y alors.—R. Ce ne sera pas long. A ma surprise, personne n'a parlé de l'effet que la centralisation des ateliers pourrait avoir sur la main-d'œuvre.

L'hon. M. HAIG: Nous en avons parlé l'autre jour. Il n'y a pas de difficulté à ce sujet.

L'hon. M. BLACK: J'aimerais tout de même entendre ce qu'il a à dire.

L'hon. M. McRAE: Venant d'un homme pratique.

Le TÉMOIN: On a dit ici l'autre jour que le désir d'unification faisait ignorer complètement les droits humains. Je voudrais, à ma manière, dire au Comité ce qui a été fait pour sauvegarder les droits humains des employés des ateliers. Je me demande pourquoi on a déployé cette expression parce que, d'après moi, les droits humains ne devraient pas,—comme il arrive parfois, —être séparés des droits de propriété. Après tout, les droits de propriété, qu'on semble oublier aujourd'hui, ne sont, à mon avis, que les droits humains auxquels on ajoute un peu d'économie.

Or l'industrie des chemins de fer au Canada a pris soin de ses employés et a tenu à protéger les droits humains dont on a parlé ici l'autre jour. On a dit qu'un homme comptant 29 ans d'ancienneté serait jeté sur le pavé. L'exposé qu'a fait le président du Pacifique-Canadien comportait, il me semble, la garantie qu'on prendrait soin de tout homme congédié ou qu'on lui accorderait une compensation. Il a spécifié en ajoutant que toute compensation qui s'ensuivrait tant à la main-d'œuvre qu'à la gérance des chemins de fer ne pourrait être accordée en un jour. C'est une chose qui ne peut se faire en un tour de main.

Pour parler en particulier des employés d'ateliers, il y aurait un certain déplacement de la main-d'œuvre et certains employés en seraient incommodés. Dans certains cas ces incommodités pourraient être passagères et dans d'autres permanentes. Elles seraient passagères, à mon avis, en tant qu'on pourrait les faire disparaître avec le temps. Elles seraient permanentes, en ce sens

qu'on ne pourrait jamais les faire disparaître, pour cette raison qu'elles signifieraient parfois le déplacement d'un foyer d'un endroit à un autre. L'incommodité que cet employé aurait à subir pourrait être ou ne pas être permanente selon l'employé intéressé.

Aujourd'hui, on compte sur les voies du Pacifique-Canadien dans les parcs d'ateliers 175 locomotives bien réparées mais non employées. L'argent qui a été dépensé sur ces locomotives aurait bien pu ne pas l'être. Ce travail a pour effet jusqu'à un certain point d'hypothéquer le travail du lendemain; mais l'industrie des chemins de fer dans sa sollicitude envers ses employés a cru bon de donner à ces derniers ce travail dont elle aurait pu se dispenser.

Maintenant, à propos de la main-d'œuvre,—et je veux parler de la main-d'œuvre organisée,—à propos des employés d'ateliers, je veux surveiller mes paroles d'une façon spéciale; on me dit, en effet, que les employés d'ateliers, les ouvriers, ont l'intention d'envoyer une délégation soutenir leur cause devant vous et cette délégation vous parlera sans doute de ce que je vous ai dit et encore plus de ce que je n'ai pas dit mais que, d'après eux, j'aurais dû dire.

Nos accords de travail avec nos employés d'ateliers reconnaissent que nous ne pouvons assurer une semaine de quarante-quatre heures ou une année de 240 jours d'ouvrage. Nous ne le garantissons pas, mais nous nous efforçons autant que possible et dans la mesure des besoins et de nos ressources financières de maintenir cette moyenne. Ainsi, lorsque nous constatons que pour maintenir la semaine de quarante-quatre heures et rester dans les limites de nos besoins et des sommes qui nous sont accordées, il nous faut réduire notre personnel, nous le réduisons à la demande des employés eux-mêmes. C'est ce qui va arriver prochainement pour le réseau du National-Canadien et c'est un état de choses que les employés eux-mêmes ont voulu. Ainsi donc, pour résoudre les problèmes que présentera le déplacement de la main-d'œuvre, du moins en ce qui regarde les employés des ateliers, nous suivrons les règles établies par les employés eux-mêmes.

J'ai eu le malheur,—j'allais dire le bonheur,—de représenter les chemins de fer devant le sous-comité sur les salaires de l'ancienne Commission des chemins de fer et de l'Association actuelle de chemins de fer du Canada. Les employés des ateliers ont fait une forte pression pour obtenir la reconnaissance de la semaine de quarante heures, peu importe les effets que cette pratique aurait pu avoir sur la main-d'œuvre. Ils apportaient comme argument que les vieux employés avaient droit à la semaine de quarante-quatre heures pour maintenir leur niveau d'existence. Il faudrait sacrifier le travailleur junior pour faire droit à cette demande. Pour sauvegarder les droits humains de chacun dont parlait le sénateur Murdock, les chemins de fer voulaient séparer le gâteau et diminuer les heures de travail plutôt que de diminuer le personnel. Les arguments apportés sur les employés, et je vous les donne sous une forme aussi concise et aussi précise que possible pour les faire bien saisir, étaient que deux employés font le même travail en quelques jours que quatre employés en deux jours. Et voilà l'état de choses qui en est résulté.

L'unification permettrait aux employés de jouir des bienfaits d'une industrie mieux équilibrée. Il n'y a pas de doute, en effet, si cette industrie avait été bien équilibrée, nous n'aurions pas eu à réduire les heures de travail. De ce côté et en ce qui regarde ce Comité, même si vous causez quelques embarras aux employés, on y compensera et le temps les fera disparaître comme l'a démontré le témoin qui m'a précédé, M. McDonnell. L'unification des chemins de fer et la fusion des personnels d'ateliers ne saurait causer d'ennuis particulier aux employés des ateliers qui ont fait reconnaître leur propre point de vue dans la rédaction de ces accords de travail.

Me suis-je exprimé clairement, monsieur Biggar?

M. BIGGAR: Oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Autres questions?

PLUSIEURS VOIX: Non.

L'hon. M. BLACK: Je propose l'ajournement à mardi matin.

(Le Comité s'ajourne au mardi 31 mai à 10 h. 30 du matin.)

Relié par
Harpell's Press Co-operative
Gardenvale