

J CANADA. PARL. SENAT. COM.
103 SPEC. ... CHEMINS DE FER.
H72
1938 Délibérations ...
C4
A42

v.2

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° 16

Présidents conjoints:

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

TÉMOINS:

- M. E. A. Leslie, contrôleur, compagnie du Pacifique-Canadien.
M. R. G. McNeillie, directeur du trafic-voyageurs, compagnie du Pacifique-Canadien.
M. E. G. O'Brien, directeur adjoint du trafic-marchandises, compagnie du Pacifique-Canadien.
M. H. J. Humphrey, vice-président et gérant général des lignes de l'Est, compagnie du Pacifique-Canadien.
M. W. A. Newman, ingénieur-mécanicien en chef, compagnie du Pacifique-Canadien.

PIÈCES PRODUITES

- N° 45. Abandons de lignes. Détails des divers programmes. (Déposé le 17 mai 1938.)
N° 53. Population, longueur de voies, et tonnage du trafic-marchandises par provinces.
N° 54. Etat des recettes et des dépenses brutes d'exploitation, charges obligatoires, dividendes, déficits liquides, etc., chemins de fer National-Canadien et Pacifique-Canadien, 1927-1936.
N° 55. Estimation des placements dans le transport au Canada.
N° 56. Etat actuel des projets d'abandon de lignes.
N° 57. Estimation par le Pacifique-Canadien des économies dans les wagon-milles et les train-milles dues au nouvel acheminement du trafic-marchandises. (Non imprimé.)
N° 58. Détails des frais d'exploitation ferroviaire, de l'entretien de la voie et des constructions,—basé sur 1930. (Pour compléter l'état de la page 449.)
N° 59. Détail des frais d'exploitation ferroviaire—Entretien du matériel—basé sur 1930. (Pour compléter l'état de la page 449.)

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

Le mardi 31 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'hon. C.-P. Beaubien.

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

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, la séance est ouverte. Colonel Biggar, vous avez la parole.

M. BIGGAR: Monsieur le président, j'ai ici deux ou trois tableaux de chiffres qu'il serait probablement plus avantageux d'étudier après leur impression. Certains d'entre eux furent demandés par des membres du Comité, alors que d'autres sont des chiffres que j'ai obtenus et qui peuvent être utiles.

Les premiers chiffres répondent à la demande exprimée par le sénateur Calder à la page 386 du compte rendu et donnent le chiffre de la population, le nombre de milles de chemins de fer et le tonnage des marchandises transportées, par provinces et non par régions, comme le sénateur Calder l'a demandé; cet état fournit aussi tous les renseignements dont dispose le Bureau de la statistique. Si le Comité le permet, la documentation y afférente sera consignée comme Pièce n° 53. Il s'agit d'une comparaison de la population, de la longueur de voies et du tonnage du trafic-marchandises et ainsi de suite, par provinces. Cette pièce consistera en une lettre, en date du 28 mai, de M. G. S. Wrong, chef de la division du transport et des services d'utilité publique du Bureau de la statistique, adressée à moi-même, un tableau de tous les chiffres ainsi que certaines données, en appendice, sur le trafic par eau seulement.

Vient ensuite un état que le sénateur Calder m'a prié de lui obtenir pendant l'intersession du Comité. Le compte rendu n'en fait pas encore mention. Il s'agit des frais d'exploitation, recettes, charges obligatoires, dividendes, déficits liquides, et le reste, pour chacun des chemins de fer et pour une période de dix ans expirée en 1936.

L'hon. M. GORDON: Pas les dividendes des deux chemins de fer.

M. BIGGAR: Pour un seul. J'eusse dû n'appliquer des données qu'à un seul des chemins de fer. Elles valent pour les années 1927 à 1936 inclusivement. Ce sera la Pièce n° 54.

Puis j'ai prié M. Franklin, vérificateur des chemins de fer au ministère des Transports, d'effectuer le calcul le plus précis possible de l'argent placé dans les chemins de fer, les compagnies de navigation et les routes au Canada. Ce sera la Pièce n° 55.

L'hon. M. BLACK: Voulez-vous répéter?

M. BIGGAR: Il s'agit d'une estimation aussi serrée que possible des montants comparés placés dans les chemins de fer, les voies navigables et les routes. A dire vrai, ce calcul repose largement sur des conjectures ou presque, et il pourrait servir au Comité s'il l'avait en mains.

L'hon. M. MURDOCK: Les articles sont séparés?

M. BIGGAR: Oui.

L'autre document que j'ai m'inspire quelque doute, et le Comité dira peut-être ce qu'il en pense. C'est un exposé élaboré en sept chapitres sur la situation actuelle, sur les 2,098 milles de voies que l'on propose d'abandonner qui étaient utilisées en commun par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien; on avait proposé leur abandon à la Commission Duff. Le document traite de chacun de ces sujets, du nombre de milles présentement abandonnés, en voie d'abandon, en suspens, à l'étude, dont on a refusé l'abandon, et ainsi de suite. C'est un exposé fort élaboré préparé par M. Fairweather; le Comité pourra peut-être le trouver utile. Je ne le crois d'aucune valeur à moins qu'on ne l'imprime. Le Comité désire-t-il le voir imprimé?

L'hon. M. BLACK: Ne sommes-nous pas en train de l'avoir en témoignages?

M. BIGGAR: Les témoignages ne vous le donneront pas sous une forme aussi concise et complète.

L'hon. M. McRAE: Ce document nous serait fort utile. Il sert aussi de base de calcul.

M. BIGGAR: Ce sera donc la Pièce n° 56.

Puis le Comité m'a laissé le soin d'étudier la Pièce 45 dont on n'a pas ordonné l'impression. En la parcourant j'en ai conclu qu'il serait peut-être à propos de la faire imprimer. On y compare tous les programmes d'abandon de lignes, le premier programme du Pacifique-Canadien de 5,051 milles, le premier du National-Canadien, de 2,434 milles; vient ensuite un projet distinct indiquant lesquelles des données sont communes aux deux programmes; puis c'est un programme de coopération du National-Canadien présenté devant la Commission Duff, 2,261 milles; un programme du National-Canadien sur les voies à faible trafic, 1,966 milles; et enfin une colonne comprenant le détail des propositions faites ici par M. Fairweather et couvrant 1,129 milles. Il serait difficile d'imprimer ce document tel quel; mais avec quelques modifications fort légères il peut s'imprimer sur trois ou quatre pages de format ordinaire et le Comité désirera peut-être l'avoir. Il y trouvera la documentation nécessaire sous une forme plus convenable que toute autre.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Il serait très utile non seulement à nous-mêmes mais aussi à tout comité futur d'enquête.

M. BIGGAR: Tous les renseignements vous y seraient fournis en abrégé.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Il contient une partie des témoignages consignés au compte rendu.

M. BIGGAR: Mais pas tous, il s'en faut. Ce serait la Pièce n° 57.

L'hon. M. COTÉ: Les abandons de lignes constituent une si faible partie des économies à effectuer que nous avons, me semble-t-il, gaspillé une bonne partie de notre temps sur ce sujet.

M. BIGGAR: Notre attention a été retenue sur ces abandons. C'est notre unique excuse.

L'hon. M. DANDURAND: Tout de même il y a des économies à effectuer, et nous ignorons encore ce qu'elles visent.

M. BIGGAR: Ces documents une fois imprimés, le Comité pourra les examiner plus facilement.

L'hon. M. COTÉ: L'abandon des lignes est le fantôme du sénateur Dandurand.

L'hon. M. DANDURAND: Ce fut l'argument primordial de sir Edward Beatty.

L'hon. M. McRAE: C'est le fantôme des chemins de fer.

M. BIGGAR: J'ai pressenti les témoins que l'on a proposés sur le sujet de nos délibérations passées en vue de vérifier les calculs, et l'idée fut émise qu'il serait

plus facile de suivre les témoins sur des sujets particuliers si M. Leslie indiquait l'orientation à donner à leurs dépositions. Donc, si le Comité y consent, nous entendrons M. Leslie tout de suite sur l'orientation à donner aux dépositions des autres témoins sur la question.

E. A. LESLIE est appelé.

M. Biggar:

D. Voulez-vous dire au Comité quelle situation vous occupez au Pacifique-Canadien et comment vous en venez à traiter de cette question particulière?—R. Je suis contrôleur au Pacifique-Canadien.

D. Depuis...?—R. Depuis trois ans.

D. Et auparavant?—R. Je suis entré d'abord au Pacifique-Canadien en 1913, puis après avoir passé quelque temps au collège et outre-mer, je suis devenu employé permanent en 1919; depuis, j'y ai servi continuellement, soit à l'exploitation, soit à la comptabilité.

D. Quelles étaient vos fonctions en 1931 et 1932?—R. Celles de contrôleur adjoint.

D. Vous avez devant vous, je crois, un mémoire sur la façon dont les témoins qui vous suivront doivent traiter l'estimation, Pièce n° 49?—R. Oui, monsieur.

D. Vous nous reportez à la Pièce 49 de la page 442 des délibérations, n'est-ce pas?—R. Si tous se reportent à la page 442, il deviendra plus facile de me suivre.

D. Oui?—R. Pour aider le Comité à comprendre le procédé du Pacifique-Canadien pour présenter cette documentation destinée à étayer l'estimation d'une économie de \$75,373,000 à effectuer par l'administration unifiée des chemins de fer, on a jugé à propos de rappeler brièvement les témoignages déjà entendus sur les détails de ce calcul et d'attirer l'attention sur les témoignages de ceux qui vont se succéder devant vous. Le sommaire des économies à effectuer se trouve page 442 du dossier. A noter qu'à la colonne de gauche de cet état on donne un aperçu des prévisions effectuées et des principales modifications matérielles possibles à envisager. Il en serait comme suit,—j'ai suggéré la lecture de la première colonne:

Si l'unification complète doit prendre cinq ans, de grosses économies sont possibles immédiatement.

Tous les calculs reposent sur l'année 1930, dernière année sur laquelle nous possédons des données complètes. Les tableaux présument que l'unification est à ce moment complétée.

L'unification comprendra:

L'abandon de 5,051 milles de voies.....	Document "A"
L'économie de 7,574,545 train-milles (voyageurs)	
L'économie de 51,793,173 voiture-milles (voyageurs)	Document "B"
L'économie de 5,301,323 train-milles (marchandises) et train-milles (mixte). Economie de 67,157,402 wagon-milles (marchandises)	Document "C"
Consolidation de stations, parcs et têtes de lignes.....	Document "D"
Consolidation d'ateliers de locomotives et de wagons...	Document "E"
Consolidation des services de surveillance.....	Document "F"

Les documents "A" à "F" apparaissent aux pages 443 à 447 inclusivement; de plus amples détails sur le document "A" sont aux pages 453 à 458 inclusivement.

A la colonne de droite, page 442, se trouve un sommaire du gain net en dollars s'élevant à \$75,373,000, généralement considérés comme constituant les économies d'une administration unifiée. Les articles 1, 2, 5 et 6 sont étayés par

les documents G, H, I et J, pages 447 à 451 inclusivement. Ces documents et les articles 3, 4, 7, 8 et 9 seront encore simplifiés par les explications que fournira au Comité chacun des témoins sur les prévisions faites au cours des calculs, du chef aussi de la déposition des feuilles-sommaires des calculs de 1932.

Le comité chargé de dresser les prévisions a confié le problème des modifications matérielles à effectuer désignées à la colonne de gauche à des employés supérieurs autres que ceux qui étaient chargés des calculs. Il devient donc nécessaire d'entendre, pour désigner ces modifications d'ordre matériel, des témoins autres que ceux appelés à témoigner sur les calculs des économies désignées à la colonne de droite. C'est nécessaire parce que du chef du système de services adopté par le chemin de fer, les employés les mieux désignés pour étudier l'aspect matériel du problème furent souvent d'autres que ceux jugés les plus aptes à convertir cet aspect en dollars. Par exemple, le directeur du trafic-voyageurs qui témoigne sur les modifications éventuelles du service des trains n'est pas directement au fait de tous les aspects des dépenses à envisager dans l'exploitation des trains-voyageurs. Il établit les horaires appropriés des trains et sollicite le trafic-voyageurs. L'exploitation réelle de ces trains dépend des employés du service de la circulation. De même pour les autres services. Cette partie des témoignages est à peu près terminée. Je parle ici du côté gauche de la page 442.

D. Vous voulez dire du côté droit?—R. Non, du côté gauche, modifications d'ordre matériel.

M. Macnabb a témoigné sur le document "A". Le premier témoin, ce matin, sera M. McNeillie, disposé à terminer son témoignage sur le document "B", page 443, qui traite de la réduction approximative des train-milles (voyageurs). Il aura à fournir au Comité les renseignements nécessaires pour prouver l'existence de la dualité du service des trains-voyageurs qui, à son avis, pourrait s'éliminer. D'autres témoins vous expliqueront ensuite les résultats financiers de ces remaniements du service des voyageurs.

Le deuxième témoin sera M. E. G. O'Brien qui terminera son témoignage sur les réductions des train-milles (marchandises) et des wagon-milles (marchandises) qui apparaissent au document "C", page 444.

Le document "D" de la page 445 est une simple liste des endroits où il est possible d'économiser aux stations, parcs et têtes de lignes. Personne ne témoignera sur ce document.

M. Pyne a déjà témoigné sur le double emploi des usines de locomotives et wagons, établi au document "E", page 446. Le troisième témoin à entendre encore sera M. H. J. Humphrey, vice-président et gérant général des lignes de l'Est, qui traitera du document "F", page 447, et expliquera la comparaison entre le service de surveillance nécessaire à une administration unifiée et celle de deux chemins de fer concurrents. Et ce sera la fin des témoignages sur les modifications d'ordre matériel désignées à la colonne de gauche, et on aura ainsi préparé les voies à l'étude des détails apportés à l'appui des chiffres de la colonne de droite.

M. Jefferson a témoigné, l'autre jour, sur l'article 1 de la colonne de droite et vous a expliqué l'augmentation des recettes d'exploitation devant résulter de l'unification au regard de l'exploitation concurrente de chemins de fer isolés. Les détails sur cet article apparaissent au document "G" de la page 447. Quand il reviendra pour traiter des économies dans les frais de transport, document "H", il traitera d'article d'importance moindre négligés lors de son premier témoignage.

L'article principal des économies,—article 2,—traite d'une économie approximative de \$64,268,000 dans les frais d'exploitation. On propose de faire témoigner cinq personnes à ce sujet. Un sommaire de cet article désigné comme document "H" apparaît à la page 448 et s'appuie sur sept états que l'on trouve aux pages 449 à 452.

D. Un moment, s'il vous plaît, pour nous permettre de vérifier.—R. A noter qu'au haut du document "H", page 448, se trouve un sommaire désigné sous le classement usuel des chemins de fer "Entretien des voies et constructions, Entretien du matériel, Trafic, Transport par rail, Transport par eau, Généralités et Tous autres frais". Les pages 449 à 452 portent un état distinct où chacun de ces articles est divisé en plusieurs autres chapitres.

D. Vous n'avez rien dit des colonnes du document "H", page 448; elles parlent peut-être assez par elles-mêmes. Les économies nettes sont à la dernière colonne pour chaque article?—R. Oui, à la dernière colonne.

M. John Armstrong, ingénieur en chef adjoint, qui a témoigné sur les économies à effectuer avec la coopération, vous parlera d'une économie de \$14,888,000 dans l'entretien des voies et des constructions, présentée à la page 449.

D. A la page 449?—R. Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: La première colonne du gros item?

M. BIGGAR: Oui.

Le TÉMOIN: M. W. A. Newman, ingénieur-mécanicien en chef, vous parlera des \$14,360,000 pour l'entretien du matériel à la même page.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pardon; je ne vois pas cela.

M. BIGGAR: Au bas de la page 449. Puis-je dire un mot? Le mode d'impression de cet article prête un peu à confusion. Si vous regardez à la page 448, vous verrez en petits caractères et en italique, sous le tableau, les mots "Entretien des voies et des constructions,—calcul basé sur l'année 1930." C'est le tableau de la page 449 qui appartient à cette rubrique. L'en-tête réel est en petits caractères et en italique, page 448, et le tableau devrait vraiment se trouver sous cet en-tête. De même pour la page 449. Sous le tableau se trouvent en italique les mots "Entretien du matériel basé sur 1930". C'est l'en-tête exact qui vous reporte à l'état suivant mis en tableau. Le tableau suivant: "Frais de transport" est précédé du texte imprimé à la page 449, et ainsi de suite.

Le TÉMOIN: Puis M. C. E. Jefferson, directeur du trafic-marchandises, s'occupera des économies de \$5,775,000 dans les frais de transport, page 447.

M. Biggar:

D. C'est le premier tableau de la page 450?—R. Oui.

M. E. G. O'Brien, adjoint du surintendant général du transport, traitera des économies de transport, sur rail, \$23,994,000, page 450; par eau, \$41,500, page 451. Et M. S. J. W. Liddy, adjoint du contrôleur, traitera des frais généraux de \$4,289,000, page 451, et des autres dépenses de \$918,000, page 452. Ce sera la fin du document "H" et de l'article 2. Si vous revenez maintenant à la page 442, vous constaterez que nous avons étudié les articles 1 et 2. Pendant que M. Liddy témoignera, il vous parlera aussi de l'article 3, Divers postes de recettes; de l'article 7, Colonisation, mise en valeur et assurances; article 8, intérêts sur les désaffectations de matériel et d'outillage de voies; et l'article 9, intérêts sur la diminution de mise de fonds dans le matériel.

M. McDonnell, président de la Compagnie de messageries du Pacifique-Canadien, vous a entretenus la semaine dernière de l'article 6 du sommaire relatif aux économies sur les messageries. Les seuls articles dont il n'a pas alors parlé sont l'article 4—service côtier de la Colombie-Britannique, et l'article 5—télégraphes, dont vous parleront respectivement le capitaine McMurray, gérant du service côtier de la Colombie-Britannique, et M. D. I. Howard, adjoint du gérant général du service des communications.

En traitant des économies prévues, chaque témoin aura des feuilles-sommaires à distribuer au Comité et où se trouvent des calculs basés sur 1930. Chacun sera en mesure d'indiquer, si possible, les modifications survenues au calcul de 1930, soit en progression, soit en régression, et qui, à son avis, ont résulté des change-

ments survenus dans les conditions d'exploitation et qui pourraient déranger le calcul des économies possibles quand le trafic reviendra au niveau normal.

Votre Comité a paru s'intéresser aux réactions possibles sur les prévisions, advenant aucun abandon de lignes. Vu le mode de préparation des calculs, le Comité pourrait se méprendre si chaque témoin traitait cette question. Nous suggérons donc de permettre à M. Liddy, présentement sur la sellette, de vous indiquer le chiffre de la réduction prévue (a) si l'on ne fait entrer dans ce calcul aucun abandon de lignes et (b) si les abandons de lignes ne comprennent que 2,098 milles de lignes communes aux prévisions du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

M. W. M. Neal, vice-président des lignes de l'Ouest, qui témoignera sur les aspects généraux d'exploitation, viendra ensuite avec un sommaire des modifications en progression ou en régression des économies décrites par les témoins antérieurs.

Le très hon. M. Meighen:

D. Monsieur Leslie, pourriez-vous remettre à chaque membre du Comité copie de l'état dont vous avez lu des extraits? Ce serait une clé servant non seulement à suivre les témoignages à venir mais aussi à comprendre ceux du passé de la part des employés supérieurs du Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Le tout sera imprimé pour demain matin.

Le TÉMOIN: Je pourrais le faire polycopier.

R. G. McNEILLIE est rappelé.

M. Biggar:

D. Monsieur McNeillie, vous désirez, je crois, terminer votre déposition sur le document "B", page 443, relativement à la réduction approximative des train-milles (voitures et voyageurs)? Vous avez un mémoire en mains?—R. Oui, mais avant de le lire, puis-je faire une déclaration au Comité? Quand, quelques jours passés, je terminai mon témoignage, j'ai promis certaines données sur les économies possibles de train-milles (voyageurs); or, j'ai présentement un état avec un nombre suffisant de copies pour les besoins des membres du Comité. En revoyant ma dernière déposition, j'ai constaté une certaine confusion entre les prévisions de 1930 et celles de 1938, et si vous m'y autorisez je désirerais vous expliquer à ma façon le sens de ces données allant de 1930 à 1938.

D. Parfait.—R. Les prévisions de 1932 donnaient 7,574,454 train-milles que l'on jugeait pouvoir économiser en se guidant sur le trafic de 1930. En vérifiant très soigneusement ces chiffres, j'en suis venu à conclure qu'ils comprenaient 1,490,588 train-milles qu'on n'eût pas pu éliminer sans inconvénient pour le public, étant donné le volume du trafic. Par ailleurs, j'ai conclu aussi que le premier calcul avait négligé de compter 565,970 train-milles pouvant sans inconvénient s'économiser en 1930. Si l'on met cette soustraction en regard de cette addition, on obtient une réduction nette de 924,618 milles du premier calcul, ce qui nous ramène à 6,649,836 train-milles. Voilà pour les chiffres de 1930.

D. Avant de passer à autre chose, monsieur McNeillie. Vous dites que les 1,490,000 train-milles n'eussent pas pu s'éliminer sans inconvénients pour le public mais que 565,970 autres milles de plus eussent pu s'économiser sans ces inconvénients?—R. Les 570,000 de plus n'étaient pas compris dans le premier calcul.

D. Croyez-vous que le chiffre net de 6,649,836 train-milles eussent pu, moyennant unification et en partant du trafic de 1930, s'économiser sans inconvénients pour le public?—R. Oui.

[M. R. G. McNeillie.]

D. Bien.—R. Depuis 1930, 2,194,821 train-milles furent éliminés du chef de la régression du trafic. De plus, 972,000 train-milles furent éliminés par la mise en commun des trains sous la coopération. Les économies d'argent obtenues de la dernière élimination furent étudiées dans l'exposé du président.

Une bonne part de ces premiers 2,194,821 train-milles devraient sans doute être rétablis si le trafic revenait au niveau de l'année 1930 considérée comme normale.

Pour cette raison je suis d'avis que mes prévisions de 6,649,836 train-milles constituent un calcul assez juste et modéré des train-milles d'élimination avec les conditions qui existaient en 1930.

L'hon. M. Dandurand:

D. Mais il vous faudrait déduire les trains atteints par l'abandon de voies?—R. J'y viendrai, monsieur le sénateur.

De plus, j'ai abordé la question sous un autre angle et j'ai calculé en chiffres ronds le nombre de train-milles d'élimination possible en 1937 sous l'unification. Et j'en suis venu à un chiffre dépassant légèrement trois millions et demi de milles, compte non tenu des économies déjà effectuées par la mise en commun sous le régime de la coopération.

Si l'on pouvait éliminer ce chiffre en 1937, vous constaterez qu'on eût pu économiser encore bien davantage en se basant sur le trafic de 1930.

Pour en revenir aux 2,194,821 train-milles éliminés, personne ne peut dire ici aujourd'hui quelle partie serait abandonnée d'une façon permanente ou temporaire; mais, à notre avis, une bonne partie serait rétablie. Nos affaires prospèrent. Elles ont rétrogradé quelque peu, mais elles ont repris l'an dernier et cette année. Le transport de skieurs dans les Laurentides augmente. Quelques années passées, il était moindre; il est présentement à l'apogée. Nous transportons aujourd'hui une foule nombreuse en fin de semaine; nous ne pouvons même en transporter davantage. Il y a deux ans, nous n'avions aucune idée des développements du trafic sur la côte du Pacifique et ailleurs. Nous avons constaté que le gouvernement des Etats-Unis avait versé un boni à ses légionnaires, ce qui nous a valu un chiffre formidable de voyageurs sur nos lignes. Il surgit des événements de cette nature qui empêchent un technicien du trafic de prévoir l'activité ferroviaire. Et puis, la réduction des tarifs de transport a occasionné un volume également formidable de voyageurs additionnels. Nous ignorons présentement ce que seront nos tarifs dans quelques années; il est possible qu'ils soient réduits. Les voitures climatisées nous ont, nous en sommes absolument certains, ramené un volume incroyable de voyageurs qui nous avaient quittés. Nos grandes voitures climatisées sont très, très appréciées. Nous savons de la bouche même des entreprises d'autobus dans quelle mesure elles ont nui à leurs affaires. Il se produit d'année en année des événements de cette sorte. Nous croyons vraiment à une reprise des affaires.

D. Oui. Rien à ajouter?—R. C'est tout ce que j'ai à dire à ce sujet.

D. Vous avez traité toutes les questions du mémoire que vous nous avez communiqué?—R. Sur la première feuille du mémoire, qui porte pour en-tête "Réduction de train-milles (voyageurs)—Chiffres révisés," les données sont toutes fournies.

L'hon. M. Murdock:

D. Page 1, monsieur McNeillie, voulez-vous expliquer l'item Montréal-Windsor, 1,175,548, et Montréal-Toronto, 180,312 train-milles? Pourquoi cette distinction?—R. Pardon, monsieur le sénateur?

D. Page 1 des réductions détaillées de train-milles (voyageurs), chiffres révisés, il y a Montréal-Windsor, 1,175,548 train-milles, et Montréal-Toronto, 180,312 train-milles. Pourquoi deux item différents?—R. Montréal-Toronto, dans le premier calcul des réductions, avait un train de nuit, et c'est un des trains inclus dans la surestimation.

D. Alors ces 180,000 milles comprennent ce train de nuit, n'est-ce pas?—R. Je vais vérifier. Oui, vous avez raison.

D. Les 1,175,000 milles comprennent-ils le service en commun Toronto-Windsor?—R. Oui, sous l'unification.

M. Biggar:

D. Vous alliez nous parler de la page suivante.—R. Page 1, sommaire; et page 2...

L'hon. M. Haig:

D. Sommaire de quoi?—R. Des prévisions révisées, soit les 7,574,454 train-milles (voyageurs).

M. Biggar:

D. C'est le premier calcul?—R. Ce dernier est réduit et révisé; veuillez le constater. Page 2...

L'hon. M. Dandurand:

D. Un moment, s'il vous plaît. C'est la mesure dans laquelle vous avez fractionné les chiffres en sections?—R. Oui.

L'hon. M. Haig:

D. La page 1 présente la première estimation des détails?—R. En effet.

M. Biggar:

D. Et maintenant, page 2.—R. Je vous ai déjà dit dans le mémoire que la page 2 indique l'endroit où la surestimation s'effectue.

D. Qu'avez-vous à dire de la page non numérotée?—R. A la page suivante viennent les réductions de train-milles (voyageurs) depuis 1930.

D. Cela inclut la mise en commun et les autres. Et la page suivante non numérotée?—R. La page suivante donne les réductions possibles de train-voyageurs à double emploi, calculées sur le trafic de 1937, à savoir, 3,508,413 train-milles (voyageurs).

D. Et la dernière page?—R. Trains atteints par l'abandon de voies. J'ai quelque chose à dire à ce sujet. Le sénateur Dandurand m'a questionné là-dessus. Nous avons calculé le nombre de train-milles (voyageurs) atteints par l'abandon de voies; mais ce calcul ne visait par les parcours, comme ceux de Longlac à Beaverton, de Nakina à Paddington, de Regina à Moose-Jaw, de Kamloops à Vancouver ou de Woodstock à Walkerville Junction; la raison en est que la réduction des train-milles ne sera en aucune façon dérangée si les voies ne sont pas abandonnées.

D. Que les voies demeurent ou soient abandonnées?—R. Oui. Pour Beaver-ton-Longlac et Nakina-Paddington, bien que ces voies ne se côtoient pas, si la voie du National-Canadien disparaît, les trains vont emprunter la ligne du Pacifique-Canadien.

D. On me signale que pour éprouver ce programme de trains individuels, il importe de connaître les points de départ et ceux d'arrivée, les heures d'arrivée et de départ aux têtes de lignes et les itinéraires pour le programme de 1932 et de 1937. Qu'avez-vous à répondre?—R. A notre avis, on ne devrait pas nous demander ces détails. Avec l'unification, la question de savoir quels trains doivent demeurer ou disparaître sera du ressort de la direction unifiée; et puis, nous ignorons ce que pourra être le trafic à cette époque. Je ne crois pas juste qu'on nous demande aujourd'hui des détails sur des événements qui se produiront dans un an ou deux.

[M. R. G. McNeillie.]

L'hon. M. Dandurand:

D. Cependant il vous faut bien arriver à un chiffre global que nous puissions comprendre par l'étude des détails.—R Nous avons les détails.

L'hon. M. Black:

D. Si vous possédez ces détails, ce ne sont que ceux de vos propres calculs? —R. En effet.

D. Vous ne possédez pas les détails de ce que peut être le groupement du National-Canadien?—R. Il n'y a pas eu d'échanges de vues entre le National-Canadien et nous.

L'hon. M. DANDURAND: Comment pouvons-nous comprendre l'ensemble sans les détails?

L'hon. M. BLACK: A mon avis, les détails fournis par l'un des chemins de fer ne nous sont pas très utiles sans ceux du National-Canadien.

L'hon. M. DANDURAND: Nous ne saurons à quoi nous en tenir quand nous en viendrons à l'étude des chiffres d'ensemble sans avoir les détails sous les yeux.

L'hon. M. BLACK: Nous ne saurons à quoi nous en tenir de toute façon car les chemins de fer ne se sont pas consultés, même pour chercher ensemble quelles têtes de lignes il leur faudrait abandonner; et il en est ainsi du reste.

L'hon. M. DANDURAND: Mais le Pacifique-Canadien soumet ses économies, et il doit le faire à la satisfaction du Comité. Or, le Comité ne pourra pas dire que le Pacifique-Canadien a établi son point s'il ne nous fournit pas les détails de ses calculs.

Le très hon. M. Meighen:

D. Etes-vous à la dernière page, monsieur McNeillie?

M. Biggar:

D. En fait, ma question portait à la fois sur la page 1 et sur celle des abandons prévus en 1937. Le témoin déclare que ses calculs pour l'une ou l'autre de ces années,—je parle des trains sur lesquels il les appuie,—peuvent ne pas être du tout les trains qui seraient peut-être abandonnés advenant l'administration unifiée d'ici quelques années.—R. C'est cela.

Le très hon. M. Meighen:

D. Il désigne en détail, page 1, les lignes sur lesquelles il compte pouvoir effectuer des économies de parcours de trains. Il donne ensuite, page 2, des détails sur toutes les lignes; de même pour la page 3, bien que ces pages ne soient pas numérotées. Dites quels détails vous jugez ne pas devoir fournir?—

R. Le sénateur Dandurand demande que nous fournissions des détails sur chaque train que nous désignons dans ce tableau, de chaque train en provenance et à destination de certains points, le vrai train et le numéro du train.

L'hon. M. Calder:

D. De l'Atlantique au Pacifique?—R. De l'Atlantique au Pacifique. Nous jugeons que ce serait nuire considérablement à notre situation de concurrent que de fournir ce renseignement tout de suite.

L'hon. M. Hardy:

D. Vous voulez dire que cette divulgation causerait du ressentiment chez les personnes visées?—R. Oui, certainement. Il me répugnerait de me rendre à ces endroits et de solliciter du trafic après avoir divulgué ces données.

L'hon. M. CALDER: Ce sera une tâche énorme. Après tout, ces données ne sont que des prévisions du Pacifique-Canadien fournies à la Commission Duff.

Si nous sommes convaincus que cette compagnie a fait un calcul honnête, et si nous prenons au hasard un ou deux exemples, à discrétion, nous pouvons juger ce que valent ces calculs du point de vue de ceux qui les ont faits. Mais les analyses du commencement à la fin nous conduira à Noël, comme le sénateur Meighen l'a dit.

L'hon. M. DANDURAND: Je tiens à vous rappeler ceci: ces données d'ensemble reposent sur un examen minutieux de ce qui peut s'effectuer. Appelons-les des données approximatives, si vous le voulez. Les données détaillées existent et sont aux mains des personnes qui ont fait les calculs d'ensemble. Ne pourrions-nous pas avoir ces détails? Je ne demande pas de les consigner au compte rendu, mais de les déposer pour examen. Or comment faire cet examen si nous n'avons pas les détails du chiffre global?

L'hon. M. CALDER: Sans l'examen minutieux et comparé de chacun de ces item, comment s'assurer s'ils sont exacts au non?

L'hon. M. DANDURAND: Il nous faut nous fier à nos experts naturellement. Or ces derniers sont au sein des deux chemins de fer ou à la Commission des chemins de fer. Nous n'avons pas encore décidé de prier les experts de la Commission des chemins de fer d'examiner ces détails. Toutefois ceux qui ont entrepris ce travail depuis 1934 sont le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Le Pacifique-Canadien dit: "Voici mes calculs". Les experts du National-Canadien seront appelés à vérifier chacune de ces données. Nous resterons dans la nuit quant aux chiffres d'ensemble si nous ne possédons pas les détails. Je ne demande pas à voir ces détails, mais quand les experts du National-Canadien, représentant tous les services, seront devant le Comité, ils nous donneront leur avis sur les choses que le Pacifique-Canadien est censé avoir prouvées et alors ils auront ces faits sous les yeux.

L'hon. M. CALDER: Supposons que les membres du Comité, du chef des arrangements proposés, décident d'examiner chacune des modifications visées et les passent à la loupe, nous ne terminerons certainement pas notre tâche cette session.

L'hon. M. MURDOCK: Où est la nécessité d'examiner en détail ces modifications, alors qu'il existe déjà une confusion très marquée entre les chiffres et les listes déposées devant nous présentement?

L'hon. M. CALDER: Si nous ne délimitons pas notre examen, nous n'en finirons jamais. Je saisis parfaitement l'idée du sénateur Dandurand; il a raison, et je le dis sans hésitation. Mais c'est affaire de temps. Nous avons un calcul des économies de train-milles.

Le TÉMOIN: Train-milles (voyageurs).

L'hon. M. CALDER: Ces économies de train-milles (voyageurs) atteignent les millions et comportent des milliers de trains. Si nous entreprenons de détailler ces données et de nous assurer de le faire exactement, qu'advient-il? Il nous faudra prendre à part chaque abandon de train, pas un, deux, trois, quatre ou cinq, mais tous, et creuser la chose jusqu'à la fin. Entreprendre ce travail et confronter les deux points de vue, celui du Pacifique-Canadien et celui du National-Canadien nous retiendra six mois à l'ouvrage et sur ce point seulement. Affaire de temps. Je consens volontiers à chercher à vérifier les détails, mais si nous entreprenons cette tâche il va nous falloir aller jusqu'au bout ou choisir quelques exemples.

L'hon. M. DANDURAND: Je vous sou mets ceci: nous allons conserver ces chiffres d'ensemble; or, après avoir entendu un témoin, vous en entendrez un autre qui dira: "Je ne crois pas à l'exactitude de ces chiffres. La vérité est différente." Il généralisera sur les chiffres d'ensemble et en tirera une conclusion différente.

[M. R. G. McNeillie.]

L'hon. M. CALDER: Je veux bien. Allons-y. Je désire simplement prévenir le Comité de ce qui va se produire.

L'hon. M. HUGESSEN: N'atteindrions-nous pas notre but en priant les experts du Pacifique-Canadien de communiquer aux experts du National-Canadien le détail de leurs données?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le personnel du trafic du National-Canadien pourrait alors dire aux villes visées: "Le Pacifique-Canadien se propose de faire disparaître cette ligne." Vous voyez certainement d'ici la situation du Pacifique-Canadien.

Seriez-vous disposé à agir autrement et à nous énoncer tout d'abord les principes sur lesquels vous avez fait reposer vos calculs, puis à les communiquer aux experts en trafic de la Commission des chemins de fer pour les convaincre que vous vous êtes montrés équitables et raisonnables en arrivant à ces données; la commission pourrait ensuite nous donner une opinion impartiale?

L'hon. M. DANDURAND: Oui, mais vous allez alors vous trouver dans la situation suivante: le Comité représentant le Sénat peut se trouver en face de contradictions dans une certaine mesure,—peut-être pour la moitié des données étalées sous nos yeux,— et alors dans quelle situation nous trouverons-nous?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je croyais que les meilleurs hommes à consulter seraient les experts en transport de la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. DANDURAND: Ces données couvrent tant d'éléments.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ces experts comprendront le problème bien mieux que nous.

L'hon. M. DANDURAND: Cela équivaudrait à confier un travail à d'autres qui ne seraient pas devant le Comité.

L'hon. M. BLACK: Je pense autrement. Je partage l'avis du sénateur Calder. Le travail est considérable. Nous avons des calculs que nous allons nous faire expliquer et qui visent une économie de \$50,000,000 ou \$55,000,000 du chef de l'élimination de certaines voies du National-Canadien. Or si nous entreprenons la tâche, il va nous falloir un état des \$55,000,000 que l'on prétend pouvoir économiser, et alors nous passerons deux ou trois autres mois là-dessus. Je prétends qu'il est injuste envers le National-Canadien, comme envers le Pacifique-Canadien, de révéler ce qu'ils se proposent d'abandonner. Je ne crois pas que nous soyons plus avancés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous ne parlez pas des abandons de lignes?

L'hon. M. BLACK: Des abandons de trains. Les deux compagnies avaient préparé le même programme,—je ne l'ai pas vu,—par lequel elles prévoyaient une économie d'environ \$50,000,000. Il y a divergence dans les chiffres mais là seulement. Tout cela signifie un abandon très considérable de train-milles par les deux compagnies; or si nous vérifions les chiffres de l'un, il faudra en faire autant pour l'autre, et nous ne serons pas plus avancés. Si nous acceptons l'unification, les deux compagnies régleront elles-mêmes la question d'abandons.

Le TÉMOIN: Autre chose qu'il ne faut pas oublier. Aucun de ces trains ne peut être supprimé sans l'autorisation de la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. Robison:

D. Si je comprends bien, ces propositions reposent sur un idéal purement ferroviaire sans tenir compte de la façon dont les villes ou le pays seront traités.—R. Oh! non. Nous avons tenu compte des intérêts des endroits intéressés.

D. En tous cas, il s'agit d'une entreprise ferroviaire idéale?—R. Oui, monsieur.

D. Et il est possible, peut-être probable, que plusieurs de ces propositions ne soient pas pratiques.

L'hon. M. HAIG: Pourquoi?

L'hon. M. ROBINSON: Le fait seul que le témoin refuse de les révéler,—et il a raison, à mon sens,—dit assez que certains endroits sacrifiés vont apporter une opposition très forte, et je me demande si ces propositions pourront être appliquées quand elles auront à affronter la Commission des chemins de fer et le pays. Sont-elles d'application possible?

L'hon. M. CALDER: Affaire d'opinions. A mon avis, le principe que le sénateur Dandurand désire faire adopter est parfaitement raisonnable, à savoir, que nous devrions nous efforcer d'entrer dans le détail, si possible, de toutes ces données; mais le calcul des milles de voies ferrées ne compte que pour un sur quinze. Or on nous a déjà rappelé qu'il reste dix-huit témoins à interroger; tous doivent traiter de sujets identiques, et si nous entreprenons de scruter convenablement le détail de ces données-ci, il nous faudra poursuivre le travail jusqu'à la fin. Impossible de s'arrêter à moitié chemin; il faut aller jusqu'au bout. Tout ce que je désire c'est de trouver un procédé qui empêche le Comité de s'embourber et de n'aboutir à aucune conclusion cette session.

L'hon. M. ROBINSON: Je voulais demander au témoin si vraiment ces propositions sont d'ordre pratique.

Le TÉMOIN: Oui.

L'hon. M. McRAE: La proposition de M. Meighen est la seule logique. Le sénateur Dandurand prétend que nous devrions renvoyer ces données aux experts. Nos experts sont la Commission des chemins de fer. Ne pourrions-nous pas prendre une tangente en soumettant les données détaillées du Pacifique-Canadien et du National-Canadien aux experts de la Commission des chemins de fer qui, à leur tour, pourront témoigner sur les divergences entre les deux. Le problème se trouverait ainsi pour nous beaucoup plus clair que tous ces détails sans fin. Nous sommes surchargés de détails.

A ce propos, je prends le parcours des wagons-voyageurs. Nos renseignements d'aujourd'hui trahissent une divergence, une réduction de 12 p. 100. Voilà ce qui me reste à l'esprit en consultant les chiffres d'ensemble. Si nous entrons dans les détails nous nous embarquons dans une entreprise sans issue. Pourquoi ne pas confier la chose à nos experts de la Commission de chemin de fer, quitte à les entendre ensuite sur ce qu'est la proposition du National-Canadien et celle du Pacifique-Canadien et sur l'écart entre les deux?

L'hon. M. DANDURAND: J'appelle votre attention sur ceci: nous transférons ainsi à la Commission des chemins de fer une partie des témoignages rendus ici et sur lesquels ces experts peuvent peut-être se faire une opinion plus juste que nous puisque ce sont des experts; mais alors le plaidoyer du National-Canadien devra être fait à la Commission et non devant nous. Et je me demande si nous ne remettons pas cette enquête aux mains de la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. McRAE: Non. Si je comprends bien, le témoin traite présentement du chiffre d'ensemble, et nous transmettons seulement les détails à un organisme intelligent et expérimenté d'experts en lui demandant de nous conseiller sur ces détails.

L'hon. M. DANDURAND: La Commission des chemins de fer n'exigera-t-elle pas de se faire communiquer ces détails?

L'hon. M. HAIG: Sûrement.

L'hon. M. DANDURAND: Mais alors je reviens à ceci. Le Pacifique-Canadien dit: "Nous pouvons économiser \$75,000,000 en désaffectant 5,000 milles de voies ferrées..."

Quelques hon. SÉNATEURS: Non.

[M. R. G. McNeillie.]

L'hon. M. DANDURAND: ... "et en supprimant un certain nombre de trains." Or cette déclaration devra aller à la Commission des chemins de fer, qu'il s'agisse de coopération, ou d'unification, et la Commission devra décider. Le Pacifique-Canadien ayant déclaré pouvoir économiser \$75,000,000, ne lui appartient-il pas de justifier cette assertion ici même? Il dit: "Nous vous soumettons une estimation générale, mais nous ne vous dirons pas quels trains nous retirerons de la circulation ni quelles voies nous désaffecterons parce qu'il serait imprudent de le faire; il vous faut accepter notre affirmation générale." A mon avis, la prudence doit s'effacer. Nous sommes en face de faits, et nous les voulons en entier. Le Pacifique serait tenu de les communiquer à la Commission des chemins de fer, alors pourquoi pas ici même?

Le National-Canadien affirme pouvoir peut-être abandonner 2,000 milles de voies. Qu'il nous dise où sont ces 2,000 milles. Il reste 3,000 milles à étudier. Le Pacifique-Canadien va-t-il déclarer: "Nous consentons à céder sur les 3,000 milles et à accepter 2,000 milles?" Ce Comité a certainement le droit de s'enquérir de tous les faits et de les scruter. Je ne prétends pas qu'il nous faille étudier tous les mouvements d'un train, toutefois, chaque mouvement des trains est indiqué en détail afin d'arriver à un chiffre global. Tout cela ne devrait-il pas être devant le Comité?

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur le président, je suis absolument d'avis qu'on ne devrait pas demander aux chemins de fer d'indiquer du doigt à la population ce qu'ils se proposent de faire exactement et de soulever par là une tempête de récriminations ou de ressentiment. Toutefois, les tableaux que nous avons sous les yeux contiennent cinq items qu'il conviendrait de se faire expliquer car ils visent tout le territoire compris entre Toronto et Windsor; nous devrions savoir comment le service sera effectué car nous savons déjà que la mise en commun existe entre Woodstock et Windsor. Page 1, "détails des réductions à effectuer en train-milles (voyageurs), calculs révisés," nous constatons qu'entre Montréal et Windsor il y a quelque 1,175,000 train-milles à économiser. Un peu plus loin, entre Toronto et Windsor, économie possible de 117,294 milles. A la page suivante, sous le titre: "Détail des réductions de train-milles (voyageurs) effectuées depuis 1930", on trouve une autre réduction de 46,556 milles à effectuer entre Toronto et Windsor. Puis à la page suivante...

M. BIGGAR: Page 4.

L'hon. M. MURDOCK: Oui. La page 4 est la deuxième après celle dont je parlais.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Vous avez parlé de la page 2. Allez-y. Excusez-moi de vous avoir interrompu.

L'hon. M. MURDOCK: Les pages ne sont pas toutes numérotées.

L'hon. M. Horsey:

D. Votre compagnie a-t-elle fait des calculs...

L'hon. M. MURDOCK: Un moment.

L'hon. M. HORSEY: Je croyais que vous aviez fini.

L'hon. M. MURDOCK: On ne peut jamais finir sa pensée ici. Nous venons donc à la deuxième page suivante, au titre: "Calcul des réductions possibles sur le double emploi des train-voyageurs basé sur le trafic de 1937"; le deuxième chiffre est de 565,678 milles entre Toronto et Windsor. Cela fait donc cinq allusions à Windsor. Comment va-t-on économiser,—par dualité ou par unification,—entre Toronto et Windsor? Nous avons certainement le droit de le savoir.

Le TÉMOIN: Je puis vous l'expliquer.

L'hon. M. CALDER: Mais vous ne pouvez vous arrêter là; si vous entreprenez une section il vous faut les entreprendre toutes.

L'hon. M. MURDOCK: Pardon. Le Comité a déjà entendu des dépositions à l'effet qu'avec l'unification on ne se propose nullement d'abandonner les voies du National-Canadien entre Détroit et Chicago, ou entre Port-Huron et Chicago.

Le TÉMOIN: Oh! non.

L'hon. M. Murdock:

D. Vous allez trouver ce renseignement au dossier; vous y verrez aussi que le Pacifique-Canadien se propose d'utiliser le tunnel du Michigan Central et ses voies pour pénétrer à la gare de l'Illinois Central à Chicago. Ce que je désire savoir ce matin est la façon dont tous ces milles désignés aux cinq item spécifiés entre Toronto et Windsor vont s'économiser; si les trains vont emprunter les voies du Pacifique-Canadien ou celles du National-Canadien?—R. Je puis vous expliquer la situation. Dans les calculs pour 1937 il s'agissait en définitive des voies du National-Canadien.

L'hon. M. Robinson:

D. Quelle page?—R. Page 5.

L'hon. M. HAIG: Ce devrait être la page 3, si on ne compte pas la première page.

Le TÉMOIN: En tous cas, elle porte l'en-tête: "Calcul des réductions possibles des services de train-voyageurs faisant double emploi basé sur le trafic de 1937", et on y donne le Transcontinental comme fournissant 892,000 milles. L'item "Toronto-Windsor, 565,678 milles" repose sur l'abandon projeté du Pacifique-Canadien entre Woodstock et Walkerville seulement et des trains fonctionnant sur le National-Canadien.

L'hon. M. MURDOCK: Je suis aise d'entendre cela. C'est le premier item que j'aie depuis le commencement. Mais où est la preuve?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Puis-je exprimer un avis? Il semble y avoir deux courants d'idées ici, et il faut choisir. Le sénateur Dandurand a parfaitement raison au point de vue légal, à savoir, qu'il vous importe de prouver votre thèse. Le Pacifique-Canadien doit prouver ses dires, et s'il y tient il lui faut prouver l'économie de chaque boulon du chemin de fer et de tous les item d'importance nulle si le Comité poursuit ses recherches à la loupe jusqu'au dernier détail. Par ailleurs, il invoque l'impossibilité de le faire. Or, il nous faut découvrir un moyen raisonnable de sortir d'embarras si nous voulons vraiment avancer. Nous exigeons nous renseigner suffisamment mais nous ne devons pas exiger des renseignements qui rendent notre enquête futile et impossible. Puis-je demander à M. McNeillie si ma proposition est juste ou non? Quand vous dites que vous allez enlever un certain nombre de milles sur un certain parcours, celui d'Halifax à Montréal, par exemple, page 1, vous déclarez vouloir supprimer environ 115,000 milles.

Le TÉMOIN: C'est là la proposition de 1930.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Supposons que cette déclaration vienne du National-Canadien et que vous ayez en mains les renseignements que vous avez, si ces chiffres étaient irraisonnables, pourriez-vous le prouver?—R. Je puis prouver que mes données sont parfaitement raisonnables.

D. Non, non. Je demande, pour le National-Canadien, l'occasion d'examiner ces données.—R. Oui, monsieur.

D. Vous connaissant comme je vous connais, je vais vous poser cette question: quand le National-Canadien aura ces données sous les yeux et qu'il saura que vous vous proposez d'éliminer 115,258 train-milles du service Halifax-Montréal, sera-t-il assez renseigné pour pouvoir venir nous dire à nous que ce

[M. R. G. McNeillie.]

chiffre est irraisonnable et qu'il ne faut pas l'accepter, si tel est son sentiment?—
R. Il pourra vérifier nos données.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, je vous sou mets humblement l'idée que pour l'instant...

L'hon. M. DANDURAND: Voulez-vous me permettre, en réponse à cette argumentation...

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je n'ai pas terminé. Ne voulez-vous pas que je termine?

L'hon. M. DANDURAND: Je désire poser une question. Quand le témoin déclare que l'on peut éliminer 115,258 milles entre Halifax et Montréal, je désirerais savoir sur quelles routes on fera des changements?

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Vous savez sans doute parfaitement sur quelles routes vous voulez supprimer ces milles?—R. Oui, monsieur.

D. Et vous permettez à vos concurrents, à vos amis, devrais-je dire, de discuter ces données, à discrétion?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Dans ce cas je propose d'aller de l'avant. Les représentants du National-Canadien écouteront et noteront; ils pourront ensuite se présenter devant nous, analyser les données de M. McNeillie et dire à quel endroit ces données sont irraisonnables. Nous pouvons certainement juger entre les deux sans aller jusqu'au dernier bouden de chemin de fer. Je propose que pour faire un travail effectif nous permettions au Pacifique-Canadien de terminer son argumentation et permettions ensuite au National-Canadien de la réfuter. Il aura toute liberté de le faire et nous serons parfaitement libres d'accepter ses conclusions.

L'hon. M. COTÉ: J'aimerais à voir le National-Canadien faire plus que de critiquer ces données. Je voudrais que les représentants du National-Canadien étudient la situation sur la ligne Halifax-Montréal, par exemple, en y mettant de la conscience et du sens pratique, et nous disent ensuite s'il est possible d'économiser des train-milles et dans quelle mesure. A mon avis ce devrait être là l'attitude du National-Canadien en attaquant le problème.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Cette attitude doit, j'imagine, entrer dans sa réfutation.

L'hon. M. COTÉ: Il ne s'agit pas ici de prétentions et de défense.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce ne devrait pas.

L'hon. M. DANDURAND: Je me demande si le témoin ne pourrait pas nous dire sur quelles routes l'économie de 115,258 train-milles doit s'effectuer. Cette économie entraînera peut-être l'enlèvement d'un certain nombre de milles de rails.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Si l'on me posait cette question, je la trouverais parfaitement logique.

Le TÉMOIN: Monsieur le sénateur, notre sentiment est celui-ci: nous ne pouvons nous placer aujourd'hui dans la situation de renseigner le public sur nos intentions quant aux trains à supprimer définitivement. Le temps venu d'agir, l'administration unifiée prendra une décision. Elle pourra décider différemment, sous certains rapports, de ce que nous avons proposé. Toutefois, nous croyons nos données raisonnablement exactes et si certains des trains que nous avons jugé devoir supprimer ne sont pas en définitive ceux qui le seraient, d'autres seraient enlevés. Nous refusons de fournir ces données au public car il pourrait s'ensuivre des embarras sérieux pour nous.

L'hon. M. Calder:

D. Prenons la situation entre Winnipeg et la tête des Lacs. On y trouve trois grandes lignes. Vous prétendez, en somme, qu'il n'existe aucune nécessité de ces trois lignes pour les train-milles qui y existent présentement?—R. Exactement.

D. En d'autres termes, il est probable qu'il y aura économie par l'unification?—R. C'est notre prétention.

D. C'est-à-dire qu'il est possible d'aménager le transport de telle façon que de toute nécessité il y ait économie? Mais, si je vous comprends bien, vous refusez de vous laisser lier ici, là et partout dans le pays, sur les endroits précis où cette économie s'effectuera. Ainsi prenons la route Montréal-Halifax; il y a trois lignes; or vous déclarez, somme toute, qu'il peut s'effectuer des économies sur cette route par l'unification?—R. En effet.

D. Et que cette économie s'effectuerait, quelle que soit celle des deux lignes que vous utiliseriez?—R. Oui.

L'hon. M. Haig:

D. Pouvez-vous nous dire ce que vous pouvez dire? Ce sera peut-être tout ce que nous exigerons de vous. Si ça ne suffit pas, nous pourrions toujours demander davantage.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Vous revenez à ma proposition. Écoutez le témoin, après quoi le National-Canadien le réfutera.

L'hon. M. DANDURAND: Il réfutera certains points. Les données devront être assez claires pour que le National-Canadien puisse les réfuter.

L'hon. M. CALDER: Une dernière question à laquelle je prierais le sénateur Dandurand de répondre. A propos de cette analyse détaillée, non seulement de ces données-ci mais de la multitude d'autres que l'on va nous exposer, combien de temps allons-nous y consacrer?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Vous adressez-vous au président?

L'hon. M. CALDER: Non, au sénateur Dandurand. Je désire savoir si le Comité pourra jamais terminer son travail. S'il ne le peut pas, je crois qu'une Commission royale, ou tout autre organisme, devrait être instituée avec mission d'entrer dans tous ces détails et d'en finir avant la prochaine session du Parlement.

L'hon. M. DANDURAND: Il devrait être très facile, au témoin, de nous dire sur quoi reposent ces données de réduction de train-milles entre Halifax et Montréal, et ainsi de suite. Quelles routes seront touchées?

L'hon. M. CALDER: Mais je désirerais une réponse à ma question. Si le Comité ne prévoit pas pouvoir terminer son enquête à cette session-ci, je ne suis pas disposé à siéger ici des semaines et des semaines pour n'aboutir à rien. Or je suis d'avis qu'il nous sera absolument impossible de terminer l'enquête avant la prorogation du Parlement, même sur ce point de notre enquête. Et alors quelle est la raison d'être de nos délibérations? Si l'on désire nous placer dans une position telle que nous ne puissions terminer l'enquête cette session-ci, qu'on nous le dise. Il faudra des semaines, des semaines et des semaines pour terminer l'enquête dans le sens indiqué.

L'hon. M. Murdock:

D. Puis-je poser une question? Ces données reposent sur l'idée d'unification et d'abandons de lignes, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur. Mais certains abandons de lignes ne dérangeraient rien à nos calculs.

L'hon. M. CALDER: Je demande la réponse à ma question.

[M. R. G. McNeillie.]

L'hon. M. Horsey:

D. La réduction serait-elle considérable...

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): A moins qu'on ne pose des questions qui éclairent considérablement le débat, je suggérerais de permettre au témoin de poursuivre son témoignage.

L'hon. M. HORSEY: Le président se propose-t-il de distinguer entre les questions qui éclairent le débat et celles qui l'embrouillent?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Plus tard, sénateur, vous aurez toute liberté d'éclairer à vous seul le débat.

L'hon. M. CALDER: Monsieur le président, j'attends une réponse...

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Pas d'anarchie en cette enceinte.

L'hon. M. CALDER: Je demande à notre avocat qui a plus ou moins la direction de cette enquête combien de temps il va falloir pour terminer l'enquête avec ce procédé.

L'hon. M. MURDOCK: La réponse est: "Je l'ignore".

L'hon. M. CALDER: Non.

L'hon. M. DANDURAND: Avez-vous reconnu, sénateur Calder, que le témoin devrait nous dire dans son témoignage par quelles routes il s'engage?

L'hon. M. CALDER: Ce n'est pas ce que vous avez demandé.

L'hon. M. DANDURAND: Oui.

L'hon. M. CALDER: Tel que je le comprends, le témoin a fait une estimation de tant de millions de dollars que l'on peut économiser en train-milles. Maintenant, on nous propose de faire la répartition de ces économies. Mais pour y arriver il faudrait s'arrêter à considérer chaque train qui circule au pays...

L'hon. M. MURDOCK: Pas nécessairement.

L'hon. M. CALDER: Pour voir où il va.

L'hon. M. MURDOCK: C'est ridicule.

Le PRÉSIDENT (l'hon. B. Beaubien): La question est abandonnée.

L'hon. M. CALDER: Est-elle abandonnée?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Oui. Le sénateur Dandurand veut connaître maintenant quelles sont les routes intéressées.

L'hon. M. CALDER: Bien, vous devrez considérer chacun de ces trains de la même manière. Vous ne pouvez pas vous arrêter à trois ou quatre. Si vous devez faire la répartition de ces chiffres, il va falloir décomposer chacun de ces item que nous avons ici et chacun comporte le réacheminement des trains.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): La question ne va pas aussi loin que dans l'autre cas. Le sénateur Dandurand veut savoir quelles sont les routes intéressées. Si le témoin nous dit qu'il n'est pas raisonnable de lui poser cette question, le Comité en décidera.

L'hon. M. DANDURAND: Le colonel Biggar vient justement de poser une question...

M. BIGGAR: On m'a averti que la question que j'ai posée et qui a amorcé la discussion est une question à laquelle le témoin prétend ne pas pouvoir répondre.

Le TÉMOIN: Voici ce que je pense: notre cause serait mal vue du public si nous allions communiquer des renseignements détaillés au sujet de cette estimation. Un témoin va me suivre et il vous donnera certains détails financiers à ce sujet. De plus, les autres témoins, du moins la plupart d'entre eux, si je comprends bien, seront en état de vous donner tous les autres chiffres ainsi que la répartition dans les cas où il n'existe pas de concurrence. Mais, dans la présente situation, il y a certainement de la concurrence et c'est une question très sérieuse pour nous.

L'hon. M. HAIG: Ne pourrions-nous pas laisser M. McNeillie user de son jugement et nous donner autant de renseignements qu'il peut? Ensuite, nous appellerions les hommes du National-Canadien et nous jugerions qui des deux nous donne la meilleure estimation.

M. Biggar:

D. Avez-vous d'autre chose à ajouter?—R. Non. Tous les renseignements, colonel Biggar, sont contenus dans ce mémoire.

(E. G. O'BRIEN est rappelé.)

L'hon. M. Hardy:

D. Allez-vous lire tous les documents que vous avez dans cette liasse?—R. Non. Le Comité m'a demandé de déposer ces milliers de feuilles de travail.

M. BIGGAR: Vous n'avez pas besoin d'ouvrir la liasse, je crois.

D. Avez-vous un mémoire couvrant la situation, la situation générale?—R. Oui.

M. BIGGAR: Je puis dire qu'il s'agit ici du document C, page 444, réduction estimée des train-milles (marchandises), des train-milles (mixte) ou autres train-milles. M. O'Brien avait traité en partie la question des train-milles (marchandises), et devait revenir aujourd'hui avec un mémoire nous donnant les renseignements sous une forme sommaire.

D. Vous avez ce mémoire devant vous, monsieur O'Brien?—R. Oui. Plusieurs questions ont été posées. Prendrons-nous maintenant celle de la comparaison...

D. Vous pourrez aborder ces différentes questions. Vous les trouverez à la page 718 et aux pages suivantes du compte rendu.—R. La question à la page 718 est une demande de comparer les chiffres contenus dans le document C, page 444, du Pacifique-Canadien, avec ceux du document 1, page 512, du National-Canadien. Vous noterez que le document 1, du National-Canadien, page 512, fait voir les économies en dollars, tandis que le document C du Pacifique-Canadien, page 444, fait voir les économies en unités, soit une réduction du nombre de train-milles (marchandises), de train-milles (mixte) ou autres train-milles et du nombre de wagon-milles pour le trafic-marchandises. Afin de faire une comparaison entre ces deux pièces qui serait de quelque utilité pour le Comité je désire aussi référer aux pages 534 et 535 pour plus amples détails sur les chiffres du National-Canadien, c'est-à-dire les chiffres inscrits à la page 512.

L'hon. M. Haig:

D. Que sont les pages 534 et 535?—R. Elles renferment des détails additionnels faisant partie de l'état général de la page 512.

M. Biggar:

D. Vous devrez référer aux chiffres spécifiques de la page 512 que vous traitez et expliquez de quelle manière ils sont amplifiés aux pages 534 et 535?—R. A la page 512 vous trouverez que la première rubrique couverte par le document C du Pacifique-Canadien est la question de l'abandon de lignes. Si vous tournez à la page 534...

D. Dites-nous où se trouve l'item relatif à l'abandon de lignes?—R. A l'article IV, page 512, le quatrième item.

D. Et le chiffre est de \$4,300,000 pour le trafic d'une année normale?—R. Oui.

D. Et maintenant vous retournez aux pages 534 et 535 pour cela?—R. Il est encore question du réacheminement du trafic aux pages 542 et 543. A la page 512 vous voyez seulement le total en argent, mais à la page 534 vous avez le

[M. E. G. O'Brien.]

service de trains qui est décomposé entretien des voies et ouvrages et service des trains. Cela permet pour ce qui concerne les unités du Pacifique-Canadien, une meilleure comparaison que le montant total inscrit à la page 512. A la page 542, si vous additionnez les deux item des services de trains-mixtes et de trains-marchandises, qui sont ceux dont il est fait mention pour le Pacifique-Canadien à la page 444, vous obtenez un total de \$884,066.

D. Je ne vous suis pas.—R. Il y a un item de \$822,094, train-milles (mixte) et \$61,972 wagon-milles (marchandises).

Le président (l'hon. M. Beaubien) :

D. A quelle page?—R. A la page 534.

D. Ensuite vous avez parlé d'une autre page?—R. Puis, de nouveau à la page 535, vous verrez le réacheminement du trafic. Il y a là un total de \$1,495,620, à l'article 1.

M. Biggar :

D. Ce chiffre de \$1,495,620 a-t-il été comparé avec celui du Pacifique-Canadien?—R. Pas tout à fait, non. A la page 535 les deux item du bas s'appliquent aux services d'eau. Enlevez \$300,000 de ce montant et vous avez \$1,195,620, ce qui est comparable avec le chiffre du Pacifique-Canadien.

D. Avec le chiffre du Pacifique-Canadien de?—R. De 2,108,175 train-milles.

D. Il y a entre vous une différence d'à peu près 200,000?—R. Non, de 1,000,000.

D. Oui.—R. Il y a d'autres détails au sujet de cette question particulière du réacheminement du trafic aux pages 542 et 543. Vous noterez à la page 542 la rubrique "Matériel libéré par le nouveau acheminement des trains vers la voie principale".

D. Oui.—Dans cette section vous verrez les détails du réacheminement et vous voyez à la page 543 que l'économie en locomotive-milles est de 980,544. Les locomotive-milles, naturellement, ne sont pas exactement comparables aux train-milles, mais nous avons ces chiffres à la page 535 de \$1,495,620 en argent et les 980,544 locomotive-milles, ce qui ferait d'après ma propre estimation 1,000,000 de train-milles ou de locomotive-milles à comparer avec les 2,000,000 du Pacifique-Canadien.

D. Et quel est le résultat de tout cela?—R. Vous trouverez les détails à la page 542. Ils font voir que là où le trafic doit être réacheminé,—cela est comparable avec l'état que vous aviez devant vous vendredi dernier et qui faisait voir tous les détails de la Nouvelle-Ecosse à Montréal. Nous avons vingt-cinq item. Vous noterez que le National-Canadien a trois endroits où le trafic devait être réacheminé.

D. Oui.—R. Je ferais une comparaison avec l'estimation du Pacifique-Canadien et ces trois endroits communs aux deux chemins de fer.

D. Cela aurait son utilité.—R. Le premier point mentionné pour le National-Canadien est Kamloops à Vancouver. Si vous allez à la page 542 vous trouverez une colonne avec le titre "Acheminement actuel" et une autre colonne avec le titre "Acheminement projeté". Le coût total est inscrit mais l'économie n'a pas été calculée. Je puis vous donner les chiffres pour le premier cas, de Kamloops à Vancouver, 498,726.

L'hon. M. Calder :

D. Mais ce n'est là qu'une estimation?—R. C'est l'estimation ou calcul de la compagnie.

D. Comment le Comité sait-il que ces chiffres sont exacts?—R. Je puis vous en convaincre dans un instant, je crois.

D. Si nous devons fractionner cet item je veux être sûr que les chiffres sont exacts?—R. Ici, comme vous voyez, ce sont des locomotive-milles. Quant à savoir comment on est arrivé à ces chiffres, je n'en sais rien. Si j'avais, au sujet de ses lignes, les renseignements que la compagnie possède...

D. Quelle est votre propre estimation?—R. Notre propre estimation était de 100,000 train-milles de moins seulement. Vous noterez que notre estimation de vendredi était de 398,000 train-milles.

M. Biggar:

D. L'état que nous avons eu vendredi dernier et auquel vous réferez maintenant est la Pièce n° 52, à la page 750?—R. Oui.

L'hon. M. Calder:

D. 100,000 train-milles?—R. A la page 750, entre Kamloops et Vancouver, la réduction du nombre de train-milles (marchandises), de train-milles (mixtes) et autres train-milles, est portée à 398,000; tandis qu'à la page 542, sur le même parcours, le National-Canadien prévoit une réduction de 498,000 locomotive-milles.

D. Laquelle est exacte?

M. Biggar:

D. Je suppose que vous voulez faire voir que vos chiffres sont approximativement les mêmes?—R. Oh, non. Notre estimation est bien inférieure à celle du National-Canadien.

D. Vous avez une différence de 25 p. 100.

L'hon. M. Calder:

D. Où est le tort?—R. Notre estimation était loin d'être exagérée, peut-être était-elle faible, mais nous voulions faire une estimation modérée.

D. Mais comment savez-vous que c'est une estimation modérée?—R. Les comparaisons l'indiquent, je crois.

D. Pas nécessairement.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Dans tous les cas, monsieur O'Brien, vous enlevez moins de milles que le National-Canadien, voilà pourquoi vous dites que votre estimation est modérée?—R. Ce n'est pas la raison, mais notre estimation est modérée parce que je connais la base sur laquelle je me suis appuyé pour la faire.

L'hon. M. Calder:

D. Alors nous acceptons votre estimation telle quelle, voilà tout.—R. Si vous comparez les trois item vous verrez que les chiffres sont raisonnables en tant que notre compagnie est concernée.

D. Nous prenons simplement votre parole.—R. Précisément; mais si vous désirez étudier les autres, je n'ai rien pour établir une comparaison.

D. Nous ne pouvons pas dire qui a raison à moins qu'il en soit ainsi.

M. Biggar:

D. En un mot, ce que vous voulez établir monsieur O'Brien, c'est que dans ces trois item inscrits à la page 542, il y a 100,000 milles de moins que dans l'estimation du National-Canadien au sujet de l'item n° 1?—R. Au sujet de l'item n° 1, oui.

L'hon. M. Calder:

D. Pourquoi n'a-t-il pas 300,000 ou 200,000 milles de moins?

M. Biggar:

D. Qu'on nous donne les chiffres. Peut-être pourrons-nous y arriver de cette façon. Combien de milles au sujet du second item?—R. Au sujet du second item nous avons estimé...

[M. E. G. O'Brien.]

D. Quelle est la différence entre les deux? De combien êtes-vous au-dessous du National-Canadien?—R. Sur l'item n° 2 l'estimation du National-Canadien était de 405,602 locomotive-milles; celle du Pacifique-Canadien, de 131,149. L'estimation du Pacifique-Canadien est donc de 274,000 milles inférieure à celle du National-Canadien.

D. Passons maintenant au troisième.—R. Le National-Canadien avait fait une estimation de l'économie à réaliser sur le mouvement seulement de Toronto à Sudbury, tandis que l'estimation du Pacifique-Canadien était basée sur un territoire plus étendu. Nous avons inclus le réacheminement des marchandises à partir de North-Bay. Cela fait une importante différence au point de vue du total obtenu. L'estimation du National-Canadien au sujet du parcours Toronto-Sudbury n'était que de 76,000 milles, tandis que l'estimation du Pacifique-Canadien, par suite du réacheminement combiné du trafic Sudbury et North-Bay, était de 140,000 milles.

L'hon. M. Calder:

D. En utilisant les mêmes voies?—R. J'ignore les voies que la compagnie désire utiliser.

L'hon. M. Robinson:

D. Il s'agit ici de locomotive-milles?—R. Dans son état le Pacifique-Canadien parle de train-milles mais le National-Canadien parle de locomotive-milles. Mais quand vous envisagez ces milles au point de vue de la valeur en argent, ces milles représentent bien près d'un dollar le mille. Par conséquent, je suppose qu'il peut y avoir une petite différence, mais elle ne peut pas être importante.

M. Biggar:

D. Y a-t-il d'autres points sur lesquels vous voudriez ajouter à votre exposé de vendredi, monsieur O'Brien?—R. D'après la base de ces trois études, qui sont d'intérêt commun aux deux endroits, vu le fait que l'estimation du National-Canadien est faite après trois opérations et celle du Pacifique-Canadien après vingt-cinq opérations, je crois que cela jettera un peu de lumière sur le total indiqué au document "C" relativement à la question du réacheminement du trafic.

D. Quelle lumière jette-t-elle?—R. Au sujet de ces trois item, le National-Canadien en inscrit 331,000 train-milles ou locomotive-milles de plus que n'en inscrit le Pacifique-Canadien. Sur le reste des vingt-deux item que j'ai étudiés l'estimation du Pacifique-Canadien est faite d'après la même base, je crois, et je suis porté à croire qu'il y a d'autres économies qui n'entrent pas dans l'étude du Pacifique-Canadien. Ces choses se révèlent dans la pratique. Dans les consolidations qui ont déjà eu lieu il a été découvert que de nouvelles économies étaient possibles plusieurs années après la consolidation des chemins de fer.

L'hon. M. Horsey:

D. Pourquoi ces estimations seraient-elles faites d'après la même base quand nous voyons une telle variété dans les résultats?—R. J'avoue qu'au sujet de l'item n° 2 la différence est très prononcée. Nous avons pris le trafic autour de Calgary tandis que l'exposé du National-Canadien inclut le trafic à l'est de la Saskatchewan-Nord. Une certaine partie de ce trafic pourrait passer par là et il se peut que l'économie soit plus forte que celle indiquée dans l'étude du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. Calder:

D. Cela veut dire, alors, que si nous décomposons vos chiffres dans une direction vous les rétablissez dans une autre?—R. Je ne crois pas qu'il y ait de chiffres dans l'exposé comparatif de ces trois item qui ne soient pas tous très modérés, et il y a un certain nombre d'autres item que je pourrais inclure. . .

D. Si ce Comité réussit à réduire certaines de vos estimations, vous les rétablissez en introduisant d'autres choses dont vous n'aviez tenu aucun compte.—R. Il y en a un très grand nombre, et même si je cherchais à vous donner tous les détails, après une étude approfondie de ce mouvement sous une direction unique, il y aurait encore d'autres développements.

L'hon. M. Horsey:

D. Pourquoi présentez-vous une cause aussi faible au Comité? Pourquoi ne pas les inclure?—R. Nous avons étudié nos propres opérations et essayé d'obtenir tous les renseignements possibles au sujet des opérations du National-Canadien.

D. Si vous savez qu'il y en a bien d'autres, pourquoi ne pas les inclure dans votre étude?—R. Je vous parle d'une étude faite en 1932. Si j'avais à refaire cette étude, ou si j'avais eu plus de temps en 1932, je crois que cette étude serait beaucoup plus complète et ferait voir des économies plus importantes.

M. Biggar:

D. Allez-vous aborder l'autre point que nous avons laissé en suspens vendredi?—R. Oui. L'item suivant que nous avons laissé en suspens vendredi était celui des chargements plus forts ou plus lourds des wagons, page 512, et aussi page 444, estimation du Pacifique-Canadien. La comparaison offre une certaine difficulté. Le Pacifique-Canadien avait deux item, consolidation du trafic-marchandises et chargements plus lourds pour le trafic en chargements complets. Si nous combinons les deux nous trouvons environ 31,000,000 de wagon-milles. Le seul item comparatif que je puisse découvrir dans l'état du National-Canadien est celui de la page 535,—c'est-à-dire celui que nous discutons,—qui fait voir 61,395,000 wagon-milles.

L'hon. M. Calder:

D. Et combien pour vous?—R. 31,000,000.

M. Biggar:

D. Où trouvez-vous cela à la page 535?—R. A la Pièce n° 14, quatrième item, 61,395, et vous ajoutez trois zéros.

D. 61,000,000?—R. Et 395,000.

D. Mais vous ne croyez pas que c'est une comparaison utile?—R. Oui. La compagnie a pu inclure quelque chose que nous avons omis, mais notre estimation était basée sur ce qui pouvait être fait, à notre avis, tel que nous le voyons, en 1932; et il en était de même pour l'autre compagnie, je suppose. Mais il y a une légère différence. L'estimation du Pacifique-Canadien était appuyée sur la possibilité, sous le régime d'unification, de mettre plus de marchandises dans les wagons. Voilà une chose dont notre propre personnel ou les employés du chemin de fer sont responsables. Il y a ici quelque chose de singulier. Ces marchandises représentent environ 30 p. 100 du total des wagons chargés et il y a ici de grandes chances de réduire le nombre de train-milles. Notre estimation est faite d'après le chargement plus lourd des wagons, pour ce qui concerne ces deux item seulement, et elle représente une augmentation de 1 p. 100, tandis que pour le Pacifique-Canadien l'augmentation représente 5 p. 100.

L'hon. M. Calder:

D. Comment arrivez-vous à ce 5 p. 100?—R. C'est simplement une estimation. Notre 1 p. 100, je suppose, était basé sur le fait de savoir où nous placerions nos wagons plus lourds. Ce n'est pas facile de garder vos wagons plus lourds exactement à l'endroit où ils sont requis et nous avons pensé que sous le régime d'unification le pourcentage des wagons plus lourds immédiatement dispo-

[M. E. G. O'Brien.]

nibles en cas d'urgence serait plus élevé, comme, par exemple, pour le mouvement du grain sortant des ports de la baie. Si pour le mouvement particulier de ce grain vous avez en disponibilité ces plus lourds wagons vous aurez une diminution marquée du nombre de wagons en circulation. Mais dans le calcul qui a été fait il se peut que ce soit moins ou plus de 1 p. 100. Cela dépend de la catégorie du trafic que vous manutentionnez.

D. En d'autres mots, ce n'est qu'une estimation?—R. C'est une estimation.

D. Il se peut que cela ne devienne jamais une réalité?—R. Il se peut que les chiffres soient réellement beaucoup plus élevés.

D. L'augmentation peut être moins que cela ou beaucoup plus?—R. Oui. Mais cette estimation de 1 p. 100 était basée simplement sur la capacité du chemin de fer unifié d'accomplir quelque chose.

L'hon. M. Robinson:

D. La situation des deux chemins de fer ne s'améliore-t-elle pas même sans unification?—R. L'amélioration constitue un problème excessivement difficile. J'ai étudié cette question avec beaucoup d'attention et toutes les associations de chemins de fer s'occupent de ce problème. Il y a toujours la question de concurrence. Elles font ce qu'elles peuvent par elles-mêmes. Sous l'unification elles auraient un plus vaste champ d'action.

D. Et "que le diable emporte le public".—R. Non, cela n'était pas notre estimation. Notre estimation de 1 p. 100 était basée entièrement sur notre capacité d'obtenir les plus gros wagons et de les placer où ils pourraient servir le plus avantageusement possible; je veux parler des wagons d'une plus grande capacité. Si vous avez une demande soudaine de gros wagons dans une région et si vous avez 5,000 wagons dans cette région vous pouvez avoir le nombre de wagons que vous désirez; si vous n'en avez que 2,500 sur une ligne particulière, vous ne pourrez en avoir que la moitié.

M. Biggar:

D. Monsieur O'Brien, aux pages 734 à 738 inclusivement du compte rendu, on vous a demandé de préparer pour aujourd'hui une série d'états par écrit. Le premier état à la page 734 et se rapportait aux item F à Y inclusivement, à la Pièce n° 32, page 750; ensuite, au milieu de la page 735, on vous a demandé d'indiquer aussi loin que possible à quel degré les économies que vous deviez effectuer dépendaient de l'abandon de certaines lignes; cela devait s'appliquer aussi à l'item n° 5, à la page 444 et à la page 737 il est référé aux item 2, 3 et 4. Maintenant, avez-vous les états écrits que vous deviez apporter aujourd'hui?—R. J'ai l'état relatif au réacheminement du trafic. Il y a...

D. Voulez-vous le lire pour en arriver aux faits?—R. Oui. Mais je n'ai pas pu le résumer en un seul item comme vous l'aviez demandé.

D. J'éprouve un peu de difficulté à suivre l'effet de votre témoignage dans le moment.—R. Vous demandez trois ou quatre références et je m'efforce de vous les donner pour la même année.

D. Ne pouvez-vous pas d'une façon générale prendre tous ces points et en finir?—R. Je vais faire un effort. Ils ne peuvent pas être dans le même ordre. Pour en finir avec la dernière question, je désirerais résumer la différence. Si nous comprenons l'économie additionnelle, les estimations du Pacifique-Canadien de la page 444 qui paraissent dans les estimations du National-Canadien, le résultat serait d'augmenter l'estimation du Pacifique-Canadien de 5,301,000 milles d'un total de 3,596,000.

D. Quand vous parlez de milles, voulez-vous dire des milles de voie ferrée?—R. Je parle de train-milles. D'après l'estimation du Pacifique-Canadien, l'économie résultant du réacheminement du trafic représente un total de 5,301,000 train-milles. Si nous devions ajouter à cela l'économie additionnelle réclamée

par le National-Canadien sur les prairies et les chargements plus lourds des wagons, l'estimation du Pacifique-Canadien serait encore plus élevée, et au lieu de 5,301,000 train-milles nous aurions un total de 8,897,000 train-milles.

L'hon. M. Calder:

D. Cela augmenterait votre estimation générale de 3,000,000?—R. Cela augmenterait notre estimation de tonne-milles de 3,000,000. Notre estimation porte sur bien d'autres choses, locomotive-milles, réparations de locomotives. Nous développons d'abord les unités et plus tard nous aurons ce que cela représente en argent.

D. Mais, à un dollar par mille, votre estimation serait augmentée de \$3,000,000 ou à peu près?—R. Pour les frais des trains, oui, un dollar par mille. Mais l'augmentation des économies totales atteindrait probablement un chiffre plus élevé. Mais c'est une question d'argent que je ne suis pas prêt à discuter dans le moment.

D. Par conséquent, si vous acceptez ces chiffres, cet item unique vous permet d'augmenter votre estimation de \$3,000,000?—R. Oui, et il y a beaucoup d'autres économies qui ne sont pas comprises dans l'une ou l'autre étude et qui seraient effectuées dans la pratique.

Maintenant, l'autre chose ensuite que vous avez mentionnée se trouve à la page 735. Vous m'avez demandé de préparer une estimation du degré auquel les économies dépendent de l'abandon de certaines lignes.

M. BIGGAR: M. Leslie nous dit que tout était pour être traité à la fois.

Le TÉMOIN: Oui, vous trouverez là tout ce qui concerne la question d'argent.

Il y a un seul autre point. Dans cet état de la page 750, il y a 43,000 train-milles qui sont portés au compte créditeur, en d'autres mots, à déduire de notre état. Si les lignes devaient rester intactes, tout cela disparaîtrait. Le total de 2,108,000 en serait augmenté de 43,000.

D. Oui.—R. Il reste encore un item, c'est le dernier. Le sénateur Hugessen s'est informé vendredi du service de Fredericton à Vanceboro et voulait savoir si certaines lignes devaient disparaître.

L'hon. M. Hugessen:

D. Non, non; de Calgary et Edmonton à Vancouver.—R. Vous avez posé une question au sujet de la coopération.

D. J'ai demandé à quel degré les économies que vous aviez prévues en 1932 s'étaient réalisées sous le régime de coopération entre les deux chemins de fer relativement au chargement du blé entre Edmonton et Calgary et la côte du Pacifique.—R. Nous n'avons pu réduire ce montant en argent, mais je puis vous donner le nombre de wagons chargés échangés à Edmonton par année. Les renseignements sont très intéressants.

D. Ce n'est pas cela que je veux, mais bien le degré de réalisation de vos prévisions relatives aux économies que vous comptiez faire à la suite du réacheminement du trafic-marchandises.—R. Vous avez un échange de 8,000 wagons. Il serait raisonnable de tabler sur 40 wagons par train-mille dans ce territoire, ce qui ferait 200 trains. Multipliez cela par la distance de Calgary à Vancouver et cela réellement représente en argent \$1,700,000.

D. Non, non.—R. Cela est compris dans les \$1,700,000. Ce sont les économies qui ont été ou sont en train d'être réalisées et il en a été tenu compte. Il s'agira d'une déduction à faire des \$75,000,000 dans l'estimation finale.

Mais vous avez posé une question relative au service entre Fredericton et Vanceboro où existent déjà des facilités communes. Cette situation locale en est une probablement qui pourrait jeter de la lumière sur la différence entre le réacheminement avec l'abandon de certaines lignes et le réacheminement sans abandon de lignes. Le territoire de Saint-Jean à Vanceboro est desservi par les deux chemins de fer.

[M. E. G. O'Brien.]

L'hon. M. Dandurand :

D. De Saint-Jean à quoi?—R. De Saint-Jean à Vanceboro. Vais-je l'indiquer?

M. Biggar :

D. Oui, si vous voulez bien.—R. Saint-Jean est ici et Vanceboro est à l'extrémité de cette grosse ligne noire. (Montrant sur la carte). Vous noterez que le Pacifique-Canadien possède plus bas une ligne allant de Saint-Jean par Fredericton-Junction à Vanceboro. La ligne du National-Canadien laisse Saint-Jean, passe par Westfield-Beach pour entrer à Fredericton. Pendant quelques années le trafic du National-Canadien circulait de Saint-Jean à Fredericton et ce chemin de fer possédait des droits communs de circulation ou des facilités communes là où il passait sur les voies du Pacifique-Canadien de Fredericton-Junction à Vanceboro. Nous avons maintenant des arrangements en vertu desquels les trains du Pacifique-Canadien,—il y avait deux trains de Fredericton à Vanceboro, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien,—pour l'établissement de facilités communes de sorte que le National-Canadien ferait livraison de ses wagons au Pacifique-Canadien, et le trafic circule maintenant sur un train, de sorte que vous avez grâce à cet arrangement une économie résultant de l'établissement de facilités communes.

Cependant, je désirerais signaler ce qui arriverait sous le régime d'une administration unifiée. Le National-Canadien suit maintenant cette voie jusqu'à Fredericton (indiquant sur la carte), et le train est ramené à Fredericton-Junction et conduit à Vanceboro. Sous une direction unique ce trafic circulerait directement sur cette ligne jusqu'à Vanceboro. Cela veut dire que la distance par le Pacifique-Canadien de Saint-Jean à Fredericton-Junction est de 44 milles. Par le National-Canadien la distance est de 106 milles. Sous une administration unifiée ce trafic n'aurait que 44 milles à parcourir contre 106 milles par la route présente.

D. Pouvez-vous nous dire si ce trafic circulant sur ces 106 milles est important?—R. Oui, ce trafic est important. Il y a le mouvement des pommes de terre et du bois du Nouveau-Brunswick qui se fait par cette route. Nous savons le nombre de trains qui circulent et en 1930 quand ces chiffres ont été pris je crois que 628 locomotives du National-Canadien étaient en service dans cette section.

D. Dites-moi pourquoi les gens expédient des marchandises par le National-Canadien de Saint-Jean à Vanceboro quand leur expédition doit faire 60 milles en-dehors de leur route?—R. Tous ces wagons ne proviennent pas de Saint-Jean; le train s'y forme, mais les wagons en grande partie contiennent des pommes de terre venant d'endroits à l'est de Saint-Jean et quelques-uns, c'est possible, appartiennent au local de Saint-Jean. Je ne serais pas surpris de voir compris dans cela une bonne partie du trafic venant de l'île du Prince-Edouard et du bas de la Nouvelle-Ecosse.

Le président (l'hon. M. Beaubien) :

D. Il n'en coûte pas plus cher de voyager sur ces 100 milles du National-Canadien que sur les 40 milles du Pacifique-Canadien?—R. Non, rien de plus. Mais le point est que sous le régime d'unification ce trafic circulerait sur une distance plus courte et on pourrait réaliser de plus fortes économies. Voilà une des études que nous avons négligé de faire en 1932 et il peut se présenter de nombreuses autres situations. Cela vous montre la différence, je crois.

D. Avez-vous le tonnage et les routes sous ce dernier rapport? N'est-ce pas ce qui vous a été réellement demandé, à la page 734 du compte rendu?

M. Biggar :

D. Vous n'avez rien d'autre en fait d'exposé?—R. Oui, je vous le fais parvenir.

D. Vous n'en avez qu'une copie? Ce que vous m'avez passé, apparemment, sont les détails concernant les mouvements d'endroits de la Nouvelle-Ecosse à destination de Montréal et à l'ouest, de Saint-Jean à Montréal, Fredericton à Vanceboro, et le reste, suivant la liste qui se trouve à la Pièce n° 52, page 750. Est-ce bien cela?—R. Oui.

D. Nous n'avons pas besoin de parcourir ce document, je suppose. Allons-nous le noter et le laisser à la disposition des membres du Comité qui désireront le consulter?

L'hon. M. Calder:

D. Indique-t-il des économies?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Réacheminement pour les fins d'économie.

L'hon. M. CALDER: Ne décomposerons-nous pas ce chiffre? Si nous acceptons celui-là, pourquoi ne pas accepter tous les autres?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): C'est ce que nous ferons.

L'hon. M. CALDER: J'aimerais bien avoir une déclaration à ce sujet.

M. BIGGAR: En lirai-je un?

L'hon. M. CALDER: Nous revenons exactement au même point. Voici une estimation relativement au réacheminement. Quelle est l'estimation? Quel est le total de l'économie, monsieur O'Brien?

Le TÉMOIN: Le total de l'économie compris dans l'estimation du Pacifique-Canadien était de 2,108,175 train-milles et 27,491,186 wagon-milles (marchandises).

L'hon. M. Calder:

D. Et les 27,000,000 de wagon-milles (marchandises) représentent \$27,000,000?—R. Non. Les train-milles sont d'un dollar du mille, mais non pas les wagon-milles (marchandises). Ceci représente environ \$2,000,000.

L'hon. M. CALDER: Je suis bien disposé à accepter cette estimation, mais j'avais l'impression que le Comité devait décomposer le chiffre de cette estimation.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Vous n'insistez pas sur ce point?

L'hon. M. CALDER: Non. Mais nous devons être logiques. Nous pourrions revenir sur ces chiffres, monsieur le président, si nous commençons par décomposer les autres.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Nous passons à un régime de raison.

L'hon. M. HUGESSEN: Au moins dans ce cas-ci nous avons les détails des routes et des chiffres.

L'hon. M. CALDER: Après tout, c'est une simple estimation. Et si nous entrons dans les détails de cette estimation nous pourrions constater qu'il s'agit seulement de \$1,000,000 au lieu de \$2,000,000.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Cet avancé suffit, je suppose, pour permettre au National-Canadien de le critiquer.

L'hon. M. DANDURAND: Non. Les fonctionnaires du National-Canadien disent que le tonnage de chaque route n'est pas donné, par conséquent cela serait inutile pour les fins de la critique.

L'hon. M. Calder:

D. Le tonnage aurait-il un effet quelconque? Il n'y aurait pas de différence avec des wagons remplis ou vides?—R. Si les wagons sont chargés vous en voyez l'effet dans vos train-milles. Ce que les locomotives peuvent remorquer, c'est-à-dire le nombre de wagons à la suite d'une locomotive dépend à un fort degré de ce qui se trouve dans les wagons.

[M. E. G. O'Brien.]

D. Mais votre estimation ne tient pas compte de tout cela?—R. Ah, oui, au contraire. Il faudrait tenir compte du nombre de tonnes brutes à manutentionner. En certains cas, ce facteur est négligeable quand il y a en circulation deux trains légers parallèles avec bien peu de tonnage à transporter.

D. Ces chiffres étaient-ils basés sur le tonnage effectif d'une certaine période d'années avant cela, sur le tonnage effectivement transporté?—R. Ils étaient basés sur le tonnage de 1930, effectivement, alors que le tonnage constituait un facteur, mais le tonnage n'était pas compris dans chacun de ces item. Quand nous avons fait cette estimation nous avons ce tonnage, du moins en tant que nos propres lignes étaient concernées, et il nous fallait utiliser les meilleures sources d'information pour ce qui est du National-Canadien.

D. Ce n'est pas une forte garantie d'exactitude?—R. Vu certaines fluctuations, ces chiffres pourraient ne pas être exacts en certains cas, mais pour les fins d'estimation nous avons des renseignements assez sûrs, les meilleurs que nous puissions obtenir dans le temps.

L'hon. M. Dandurand:

D. Mais dans cet état ne donnez-vous pas le tonnage à détourner?—R. L'estimation portait sur l'effet du détournement ainsi que sur le tonnage. Si vous prenez les détails vous verrez qu'il en a été tenu compte.

L'hon. M. Calder:

D. De fait, vous aviez le tonnage de 1930 exactement, pour ce qui concerne nos lignes. Vous avez fait une estimation d'après les meilleures sources d'information sur le tonnage des lignes du National-Canadien et, en groupant les résultats des deux, vous avez fait votre estimation?—R. Oui, précisément. C'est la seule base d'après laquelle nous pouvions procéder. Mais nous avons découvert des cas où il y avait d'autres facteurs. Prenez la situation entre Saint-Jean et Fredericton, il était question d'un parcours moins long. Et cela comptait pour quelque chose.

D. Vous avez ces deux tonnages et vous pouvez communiquer les renseignements si quelqu'un le désire?—R. Vous voyez cela sur ces feuilles qui ont été fournies.

M. Biggar:

D. Alors, tous les renseignements que vous possédez sont sur ces feuilles?—R. Non, pas tout ce que nous savons. C'est ce que nous avons inscrit, mais nous avons...

D. Je veux dire les renseignements d'après lesquels vous avez préparé votre estimation sont sur ces feuilles?—R. Oui. Mais nous avons d'autres renseignements qui ont servi à la préparation de ces feuilles, puisés dans les dossiers concernant les trains, le tonnage, et autres documents de même nature.

D. Qu'il est impossible de consulter maintenant?—R. Nous détruisons nos dossiers après une période de six ans.

D. Quelle est toute cette documentation que vous avez apportée?—R. Je vous avait dit que je ferais un effort pour trouver les milliers de feuilles qu'il a fallu consulter pour arriver à réduire le nombre des wagons requis pour la manutention des marchandises. Voilà le nombre de feuilles concernant cet aspect particulier de la question. Maintenant, il n'est pas très certain que les feuilles des expéditeurs de trains et les feuilles du tonnage soient encore dans nos voûtes, car c'est la coutume du chemin de fer de détruire les dossiers après six ans. Cette coutume est conforme à une décision de la Commission des chemins de fer.

D. Alors vous déclarez que ces chiffres de la page 444, à l'item n° 5, sont des chiffres auxquels vous êtes arrivé à la suite d'une série de calculs basés sur les renseignements puisés dans les rapports réguliers de routine qui émanaient de temps à autre des régions en question?—R. C'est bien cela.

D. Ils étaient basés sur les rapports réguliers de routine rédigés par les fonctionnaires du Pacifique-Canadien des régions en question relativement au trafic passant par leurs mains? En tant que le Pacifique-Canadien est concerné, ce sont les renseignements que vous avez utilisés, est-ce bien cela?—R. Oui, mais de plus...

D. Un instant, s'il vous plaît. Vous avez utilisé ces renseignements?—R. Oui.

D. Ensuite vous aviez de plus certains renseignements relatifs aux mouvements des marchandises sur la ligne du National-Canadien?—R. Le fonctionnaire local nous renseignait sur les conditions locales, comme vous le mentionnez, mais pour les chiffres concernant le National-Canadien, nous les avons pris à même les renseignements que nous avons à notre disposition au bureau principal.

D. Ce qui nous occupe réellement c'est de savoir quelles étaient vos sources de renseignements? Vous aviez des rapports de routine venant des fonctionnaires du Pacifique-Canadien?—R. Oui. Mais puis-je ajouter que les rapports de routine des fonctionnaires, du moins certains d'entre eux, n'ont pas été fournis particulièrement pour les fins de cette étude. On pouvait déjà les consulter au bureau principal.

D. N'est-ce pas un rapport de routine?—R. Oui.

D. Quelle est la différence entre un rapport fait régulièrement et un rapport préparé pour les fins d'une étude spéciale?—R. Je ne vous avais pas compris.

D. Avez-vous eu d'autres rapports outre les rapports de routine?—R. Quand nous avons vu que nous avions besoin de nouveaux renseignements nous avons eu recours au téléphone ou au télégraphe pour obtenir les renseignements que nous ne trouvions pas dans les rapports de routine.

D. Ces renseignements ne porteraient pas sur le mouvement des marchandises pendant une période particulière?—R. Non.

D. Quels étaient ces renseignements?—R. Ils portaient sur la possibilité de manutentionner tout le trafic sur un seul train, sur la direction du mouvement du tonnage ou sur certains aspects du trafic au sujet desquels nous ne pouvions pas nous former une idée claire avec les rapports accessibles au bureau principal.

D. Alors vous diriez au Comité que pour arriver à ces chiffres vous avez consulté tous les détails, tous les faits qui, à votre avis, avaient quelque rapport avec votre étude et qui dans le temps étaient accessibles?—R. Oui, tout ce qui pouvait être obtenu ou était accessible.

L'hon. M. Murdock:

D. Ces feuilles semblent se rapporter aux réseaux entiers, à l'exception des chemins de l'ouest d'Ontario conduisant aux Etats-Unis. Comme je l'ai dit déjà, le National-Canadien possède des lignes de Détroit et de Port-Huron à Chicago. Rien ici n'indique ce que l'on se propose de faire maintenant avec le trafic des deux chemins de fer à l'ouest de Windsor et à l'ouest de Sarnia. Aurions-nous droit d'en savoir quelque chose?—R. Quant aux dépenses du National...

D. Et les possibilités d'unification, par exemple?—R. Cela a été discuté. Si je comprends bien, la question du sénateur Murdock réfère au détournement du trafic en faveur du National-Canadien ou du *Grand Trunk Western*.

D. Oui. Le National-Canadien avait deux lignes dans cette région, une venant de Windsor et l'autre de Sarnia, et toutes deux à destination de Chicago. Avons-nous le droit d'être renseignés à ce sujet et aussi au sujet des économies possibles sous le régime de l'unification?—R. Cela se résumerait à une question de savoir quels étaient les frais d'exploitation des lignes qui font concurrence au *Grand Trunk Western* et quelle serait la proportion de ces frais par rapport aux recettes. Si vous détournez le trafic en faveur du *Grand Trunk Western* et obtenez un surplus de recettes, il y a aussi un surplus de frais sur le National-Canadien ou le *Grand Trunk Western* entre Sarnia, Détroit et Chicago. Si vous référez à la page 543 vous noterez un item, remorquage plus long du trafic

[M. E. G. O'Brien.]

réacheminé en vue d'augmenter les recettes. Dans la mesure que nous avons pu le faire nous avons accepté un débit pour l'estimation du trafic réacheminé. Il s'agit d'un total de 8,000,000 de wagon-milles et 232,000 train-milles. Cela était basé sur le chiffre arbitraire de 40 wagons par train.

D. Est-il juste, monsieur O'Brien, d'assumer qu'il n'a pas été fait d'estimation des économies susceptibles de réalisation entre la porte d'entrée de l'ouest d'Ontario et Chicago et l'Ouest sur les voies du National-Canadien?—R. Si je vous comprends bien, que ce trafic soit ou ne soit pas détourné en faveur du National-Canadien? C'est une question de trafic et M. Jefferson l'a traitée. Je n'ai pas entendu tout son témoignage et je ne l'ai pas lu, mais c'est simplement une question de trafic et on ferait mieux, je crois, de s'adresser au directeur du trafic-marchandises ou aux hommes qui doivent décider la question de savoir quel trafic doit être détourné.

M. Biggar:

D. Avez-vous un autre mémoire, monsieur O'Brien, auquel vous désirez référer?—R. Il y a une autre question au sujet de laquelle je ne me suis pas exprimé clairement au cours de mon témoignage et vous m'avez demandé de déposer un état. Il s'agit de la question des wagon-milles (vide). Je n'avais rien de bien précis et j'ai cherché à trouver quelque chose pour prouver au Comité que ces chiffres étaient exacts.

L'hon. M. Coré: Pourquoi le témoin n'y verrait-il pas pendant l'ajournement. Il passe une heure.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Ce n'est pas bien long. Vous faudra-t-il cinq minutes, deux minutes?—R. Deux minutes. Les détails qui ont servi à notre préparation de l'estimation de 1930 n'étaient pas accessibles. C'est pourquoi j'étais moins catégorique pour ma dernière estimation. La plus forte partie des dossiers de 1930 ont été détruits, mais nous avons pris ce qui restait et pour les dossiers de 1930 qui manquaient nous avons pris ceux de 1932 et le nombre de milles a été équilibré d'après la base de 1930.

M. Biggar:

D. Quand avez-vous vérifié ces chiffres?—R. De vendredi à lundi, surtout dimanche.

D. Au cours de la dernière fin de semaine?—R. Oui. Nous avons pris le nombre effectif de milles pour ensuite le réduire d'après la base du trafic de 1930; nous avons constaté qu'il y avait 4,184,000 wagon-milles (vide) contre 4,100,000. Cela est dû à une légère variation dans les dossiers. Si vous êtes prêt à accepter ces chiffres, c'est tout ce que j'ai à dire.

D. Vous ne voulez pas aller plus loin à cette phase?—R. Non.

D. Vous avez un autre mémoire que vous désirez présenter au Comité?—R. Non, pas maintenant.

D. Alors, subordonnément à l'approbation du Comité, nous allons marquer ce mémoire et l'inclure parmi les autres pièces. Ce sera la Pièce n° 57.

L'hon. M. DANDURAND: Avant d'ajourner, je désirerais avertir les membres du Comité de ne pas prendre de rendez-vous pour ce soir. Nous pourrions siéger de huit heures à onze heures.

(Le Comité lève la séance jusqu'à 3 h. 15 de l'après-midi.)

La séance est reprise à 3 h. 15 de l'après-midi.

M. BIGGAR: Je vais appeler M. Humphrey.

M. H. J. HUMPHREY est appelé.

M. Biggar:

D. Monsieur Humphrey, si je ne me trompe vous êtes vice-président des lignes de l'Est de la compagnie du Pacifique-Canadien?—R. Vice-président et gérant général.

D. Monsieur Humphrey, vous avez pris part à cette étude qui a servi de base à la présente estimation, Pièce n° 49, surtout en ce qui regarde l'organisation qu'il faudrait établir avec une administration unifiée des chemins de fer?—R. Oui.

D. Et l'organisation qui, à votre avis, devait suffire à servir à cette fin est celle paraissant au document "F", qui fait partie de la Pièce n° 49 et se trouve à la page 447 du compte rendu, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Voulez-vous nous dire comment vous en êtes arrivé là et à qui vous avez communiqué les résultats pour connaître les conséquences de ces calculs, soit comme question d'arithmétique, soit comme question d'argent?—R. Je vais vous parler des économies qui seraient effectuées par l'organisation de la surveillance sous un régime d'unification.

Puis-je vous faire remarquer que mon témoignage ne traite pas directement des économies en argent à effectuer dans l'organisation des services de surveillance, mais il traite simplement de l'organisation elle-même.

Je ne faisais pas partie du comité qui a préparé sur ce point, pour la commission royale, l'estimation qui devait être incluse dans l'estimation originale des économies à réaliser, mais dans la position que j'occupais alors comme adjoint du vice-président senior, j'étais plus ou moins au courant du travail de ce comité, et j'ai étudié avec soin ce rapport, et j'estime que je suis en état de vous exprimer en toute connaissance de cause mon opinion sur sa valeur.

La méthode suivie pour déterminer l'organisation, tel qu'il paraît au document "F", page 447 du compte rendu, sur l'organisation des services de surveillance sous un régime d'unification, consiste à faire une liste de toutes les unités de surveillance des deux chemins de fer exploités séparément, envisager le nombre de milles surveillés et faire l'estimation de ce qui pourrait être accompli après avoir déduit les lignes qui doivent disparaître.

Pour les fins d'estimation au sujet de l'organisation sous le régime d'exploitation unifiée, on propose de diviser le réseau en quatre régions:

Région "A", avec un parcours approximatif de 7,605 milles, divisé en 3 districts:

- District 1, divisé en 5 divisions, parcours moyen, 638 milles
- District 2, divisé en 3 divisions, parcours moyen, 744 milles
- District 3, divisé en 4 divisions, parcours moyen, 704 milles

Région "B", avec un parcours approximatif de 7,975 milles, divisé en 4 districts:

- District 1, divisé en 3 divisions, parcours moyen, 641 milles
- District 2, divisé en 4 divisions, parcours moyen, 633 milles
- District 3, divisé en 5 divisions, parcours moyen, 621 milles
- District 4, (*Grand Trunk Western*), divisé en 5 divisions, y compris trois têtes de lignes en territoire américain (Chicago, Détroit et Pontiac). Le parcours d'une division est de 347 milles et celui de l'autre de 688 milles.

Région "C", avec un parcours approximatif de 14,875 milles, divisé en 4 districts:

- District 1, divisé en 6 divisions, parcours moyen, 837 milles
- District 2, divisé en 4 divisions, parcours moyen, 985 milles
- District 3, divisé en 4 divisions, parcours moyen, 855 milles
- District 4, divisé en 3 divisions, parcours moyen, 1,067 milles

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le très hon. M. Meighen:

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

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

M. Biggar:

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

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

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

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

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

Il est reconnu qu'il y a certaines régions au Canada, comme, par exemple, le long de la ligne du Transcontinental-National de Winnipeg à Québec, ou entre Edmonton et Prince-Rupert, ou dans le district de la Colombie-Britannique du Pacifique-Canadien où le territoire est tellement laissé à l'exploitation d'un seul chemin de fer que la dualité des services de surveillance n'existe presque pas sauf dans le cas des hauts fonctionnaires plus anciens,—tels que les vice-présidents ou gérants généraux. En général, cependant, dans tout le Canada le territoire de chaque fonctionnaire surveillant de tout grade comprend un certain parcours de l'un et l'autre réseau.

Même dans le cas des hauts fonctionnaires anciens, il y a une certaine dualité d'efforts. Par exemple, quand une organisation importante désire une amélioration ou des changements dans les services ferroviaires, presque invariablement cela implique des conférences entre les deux vice-présidents ou gérants généraux, ou surintendants généraux,—ou pour chaque compagnie de chemin de fer. Suivant la coutume ordinaire en matière de chemin de fer, ces fonctionnaires doivent se consulter afin d'éviter, si possible, des discussions inutiles. On pourrait épargner beaucoup de temps et d'efforts si ces conférences avaient lieu avec un fonctionnaire seulement. Ce gaspillage d'efforts se propage à tous les rangs de surintendants dont chacun se trouve souvent engagé dans des discussions avec des intérêts publics ou commerciaux; ces discussions doivent se faire non seulement avec lui mais aussi avec un autre fonctionnaire du même rang alors qu'un seul homme pourrait faire ce travail d'une façon plus efficace.

La proposition de réduire le nombre de districts et de divisions veut évidemment dire que chaque surintendant et chaque surintendant général aura à surveiller un plus grand nombre de milles de chemins de fer, mais il est à noter que cela ne signifie pas nécessairement une augmentation de leurs responsabilités ou une tâche plus lourde. Les limites du territoire dans lequel les fonctionnaires chargés de la surveillance ferroviaire peuvent s'acquitter de leurs devoirs d'une façon efficace dépendent de deux facteurs: la distance des quartiers généraux qu'un surveillant ne doit pas raisonnablement dépasser et le volume du trafic dans le territoire en question. Au Canada, vu la légèreté du trafic dans tout le pays, c'est ordinairement l'étendue du territoire qui constitue le facteur décisif, et en établissant l'organisation qui a été proposée je suis convaincu qu'il ne se présentera aucune occasion où il sera nécessaire de créer un district ou une division dans lesquels le volume du trafic des deux chemins de fer sera trop considérable pour un seul homme.

En préparant cette organisation il est arrivé en certains cas que le territoire alloué à un surveillant a été réduit en étendue, mais d'une façon générale il n'en a pas été ainsi partout.

L'étendue d'un territoire confié à un surveillant est, comme je l'ai dit, limitée seulement, dans la majorité des cas, par sa capacité à couvrir le territoire en question d'une manière efficace. Presque partout au Canada la réunion de deux divisions ou districts en une seule unité couvrant la même région que les deux autres n'ajoutera en rien aux responsabilités des officiers de surveillance. Il est vrai qu'on aura plus de voies, plus de bâtiments et plus de trains à surveiller, mais au lieu d'avoir plus de difficulté à couvrir un territoire, le travail sera souvent plus efficace.

Comme vous vous en rendez compte, présentement le travail d'un surveillant consiste surtout à parcourir son territoire, mais il ne peut pas remplir ses fonctions aussi bien qu'il le ferait autrement parce qu'il doit perdre une bonne partie de son temps pour retourner aux quartiers généraux en passant par des lignes qu'il a déjà visitées. Sous le nouveau régime proposé, la réunion des lignes des deux compagnies dans un seul territoire organisé sous forme d'une seule unité de surveillance permettra effectivement au surveillant d'éliminer beaucoup de ce que les gens de chemin de fer appellent "voyage inutile", vu qu'il

pourra aller par une ligne et revenir par une autre plus souvent qu'il ne le fait présentement, et j'estime que cette plus grande efficacité sera au moins une compensation pour tout surcroît de responsabilité et d'effort résultant du plus grand parcours placé sous un surveillant.

J'ai débuté il y a 43 ans dans les travaux de chemin de fer. Pendant cette période, j'ai occupé, sur les lignes de l'Est et celles de l'Ouest, les positions de télégraphiste, d'expéditeur de trains, d'expéditeur de trains en chef, de directeur adjoint du trafic, de surintendant du trafic, de surintendant régional, de surintendant général adjoint, de surintendant général, d'adjoint du vice-président et maintenant de vice-président et gérant général des lignes de l'Est.

L'hon. M. Calder:

D. Et vous êtes encore jeune.—R. J'ai fait aussi partie d'un comité chargé de faire une enquête sur chaque département et chaque filiale du chemin de fer Pacifique-Canadien dans les intérêts d'une exploitation économique. Mon expérience me permet de dire que le plan de surveillance sur lequel a été basée l'estimation des économies qui vous sera communiquée est parfaitement pratique. Ce plan prévoit l'économie de plusieurs surveillants et de leur personnel comme résultat de l'augmentation du territoire placé sous chacun de ces officiers et je suis parfaitement convaincu que, pour les raisons que j'ai données, rien ne saurait empêcher la réalisation de ces économies.

En conclusion, si le régime d'unification devait être adopté, je dois vous dire que je suis prêt à risquer ma réputation en disant que le plan d'unification des services de surveillance que je vous ai exposé est un plan qui peut être mis en vigueur sans nuire à la bonne qualité des services ferroviaires et sans placer de responsabilité déraisonnable sur les épaules d'un seul homme.

M. Biggar:

D. Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Humphrey?—R. Non, je ne le crois pas, sauf ce que j'ai dit au sujet de la production du National-Canadien à la page 504.

D. Les détails sont là, n'est-ce pas, tant pour votre proposition que pour celle du National-Canadien dont le sommaire paraît dans les deux paragraphes au bas de la page 504?—R. Oui.

D. Votre proposition comprend quatre régions tandis que celle du National-Canadien en comprend trois?—R. Oui.

D. Votre proposition comprend treize districts tandis que celle du National-Canadien en comprend dix-huit?—R. Oui.

D. Et enfin votre proposition comprend 52 divisions tandis que celle du National-Canadien en comprend 50?—R. Oui.

D. Et la présente situation des deux chemins de fer se trouve exposée à l'avant-dernière colonne du document "F", à la page 447?—R. Oui.

D. De sorte que vous obtenez une réduction sur l'établissement actuel des quartiers généraux d'un réseau, des quartiers généraux de deux régions, des quartiers généraux de dix districts et des quartiers généraux de vingt-trois divisions. C'est rien qu'un sommaire.—R. En parlant de districts, à la page 504, proposition du National-Canadien, on pourrait fort bien consolider les dix-huit districts en neuf comme présentement.

D. Ah, oui. Je vous demande pardon. C'est neuf et non pas dix-huit. Il est donc au-dessous de vous tant du côté des questions de régions que de celles de districts et de divisions. J'avais fait erreur dans les chiffres.

L'hon. M. Morand:

D. Auriez-vous des détails au sujet de la situation du bureau principal?—R. Non, c'est une chose qu'il faudrait déterminer.

D. Je ne parle pas du bureau principal du réseau mais du bureau principal de chaque division?—R. C'est le conseil de direction unique qui en déciderait. J'ai simplement établi les parcours que l'on pourrait déterminer.

L'hon. M. Horsey:

D. Cette réduction s'appliquerait-elle uniquement aux gérants de divisions ou les remplacerez-vous par des fonctionnaires de grade inférieur?—R. Oui. Tout le personnel serait adapté aux besoins des districts ou des divisions et cela serait déterminé par le volume du trafic et le chiffre des affaires.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Comme vice-président et gérant général, combien de milles avez-vous sous votre direction dans la division de l'Est, est-ce bien cela?—R. Oui, des lignes de l'Est. Un peu plus de 5,000.

L'hon. M. Calder:

D. Quelle est le total des économies?—R. Je n'ai pas ces chiffres.

L'hon. M. Horsey:

D. Avez-vous calculé le total du personnel qu'il faudrait absorber?—R. Non.

L'hon. M. Hugessen:

D. Je crois qu'il serait intéressant de savoir ce que sont les régions "A", "B", "C" et "D".—R. Comment, monsieur?

D. Géographiquement parlant.—R. Bien, commençant avec "A", nous partons de l'Atlantique et allons vers l'Ouest pour finir avec "D" au Pacifique.

D. Quelles sont les divisions géographiques, en somme?

L'hon. M. Calder:

D. Elles vont vers l'ouest partant de "A"?—R. Oui. "A" couvre 7,605 milles; "B", 7,975; "C", 14,875; cette division est celle des Prairies; et "D", 6,139 milles.

L'hon. M. Dandurand:

D. Quel est le total?—R. 36,594.

D. Vous laissez donc de côté les 5,000 milles à être abandonnés?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Hugessen:

D. Où sont ces quatre régions au point de vue territorial?—R. "A" serait les provinces Maritimes et irait vers l'ouest jusqu'à Québec; "B" comprendrait une partie de Québec et une partie d'Ontario; "C" comprend à peu près toutes les Prairies, et "D" le territoire au delà des Prairies.

Le très hon. M. Meighen:

D. Si tous les abandons n'étaient pas effectués, ou complètement effectués, est-ce que cela nuirait sérieusement à votre plan de régie?—R. Je ne le crois pas, monsieur, si les abandons ne sont pas effectués. Si ces derniers se faisaient un peu partout dans le pays, la distribution n'aurait pas grande importance. Il suffirait probablement de rajuster le parcours.

L'hon. M. BLACK: C'est justement la question que j'allais poser: si l'abandon de 5,000 milles de voie, ou même de 2,000, créait une différence dans votre division.

M. JOHN E. ARMSTRONG est rappelé.

M. Biggar:

D. Monsieur Armstrong, vous n'avez pas besoin d'être présenté à ce Comité.—R. Merci, monsieur.

[M. J. E. Armstrong.]

D. Je comprends, monsieur Armstrong, que vous êtes préparé surtout, sinon exclusivement, à traiter de l'estimation à l'étude, particulièrement en ce qui concerne l'entretien de la voie et des bâtimts. Est-ce exact?—R. C'est bien cela, monsieur Biggar.

D. Les détails verbaux se trouvent au milieu de la page 448, et le tableau des chiffres, au sommet de la page 449.—R. J'aimerais commencer plus loin en arrière, si possible, et vous indiquer où se trouvent les chiffres dans le compte rendu.

D. Très bien.—R. A la page 442 du compte rendu se trouve un sommaire de l'estimation du Pacifique-Canadien, soit \$75,373,000 d'économies possibles par l'unification des réseaux du National-Canadien et du Pacifique-Canadien sous un régime d'administration privée. L'article n° 2 qui figure du côté droit de cette pièce se rapporte aux "frais d'exploitation de chemins de fer diminués, \$64,268,000." Cet article est expliqué de façon quelque peu plus détaillée dans le tableau à la page 448. Le premier article dans ce tableau est celui d'"entretien de voies et structures" qui fait voir une économie nette de \$14,888,622. C'est la portion des \$64,000,000 dont je me propose de parler. Cet article particulier est expliqué de façon encore plus détaillée dans le tableau. Veuillez remarquer qu'en raison d'une erreur d'impression l'économie nette totale est indiquée erronément dans le coin inférieur du côté droit de ce tableau à la page 449 comme étant \$14,888,662. Les chiffres devraient se lire \$14,888,622.

D. L'écart est de \$40?—R. Oui.

D. Le chiffre devrait correspondre à celui de la dernière colonne du premier article du tableau à la page 448?—R. Oui, c'est le même chiffre. J'indiquerai de façon plus détaillée la source des articles figurant à la dernière colonne de la page 449. Je crois, messieurs, que vous avez maintenant en main certains documents que je viens de faire distribuer. Avant d'en entreprendre l'analyse, je ferai observer que le texte à la page 448 se rapporte au tableau au haut de la page 449. Je crois que cela a déjà été signalé. Je rappelle tout simplement la chose à l'attention. Ce texte devrait réellement précéder les chiffres de la page 449.

Or, sir Edward Beatty dans l'exposé qu'il fit concernant les \$75,000,000, déclara, ainsi qu'il appert à la page 611 du compte rendu:

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.

Ces corrections doivent être faites au texte, à la page 448 du compte rendu. Le dernier article dans la première colonne du texte à la page 448 traitant de la réduction des train-milles, dit dans la dernière phrase, "cette économie n'a pas été incluse." Le mot "n'a" est inexact et devrait être rayé: la déclaration devrait se lire "cette économie a été incluse." L'autre correction se rapporte au premier article dans la colonne du texte du côté droit, qui dit maintenant:

Bien que l'unification résultera en des économies dans l'entretien des parcs et des constructions aux têtes de lignes par la centralisation des diverses installations, les économies réalisées de ce chef n'ont pas été incluses.

Ce "pas" le troisième dernier mot de cet article devrait être rayé, et pour que la note entière se lise correctement il conviendrait de rayer aussi les deux premiers mots de la déclaration, "bien que", de sorte que la déclaration dira:

L'unification résultera en des économies dans l'entretien des parcs et des constructions aux têtes de ligne, par la centralisation des diverses installations. Les économies sont incluses.

Je crois que cela règle les corrections auxquelles sir Edward songeait dans sa déclaration reproduite à la page 611.

Maintenant, si on m'autorise, je voudrais déposer à titre de pièce les documents qui vous ont été distribués, messieurs, et qui sont retenus ensemble par un attache-papier. La première page qui est attachée figure déjà au compte-rendu. Cette première page fut attachée pour des fins de commodité seulement. C'est la reproduction du tableau de la page 449 du compte rendu. Je crois qu'elle est identique, et elle semble l'être, sauf pour l'erreur déjà signalée. Je crois que vous trouverez cela commode de vous y reporter de temps à autre pendant que je parle, car on en a fait une page distincte pour faciliter la consultation. Pour ce qui regarde les feuilles retenues ensemble par un attache-papier en cuivre, la première feuille est marquée document "A" et est intitulée "longueurs en milles-31 décembre 1930." Beaucoup des chiffres aux pages suivantes se rattachent à cet exposé sur la longueur en milles ou en dérivent. Conséquemment, la première démarche qui s'impose dans cet exposé semble bien être celle de confirmer cette longueur en milles. Les quatre premiers articles, chemin de fer Pacifique-Canadien, 15,106 milles, filiales du Pacifique-Canadien, 1,552 milles, chemins de fer Nationaux du Canada, 23,768 milles et *Northern Alberta Railways*, 878 milles, sont des chiffres qui figurent à la statistique des chemins de fer à vapeur du Canada, 1930, publiée par le Bureau fédéral de la statistique, et ils figurent tous, article par article, à la page 52 de cette publication. La longueur en milles, 15,106, du Pacifique-Canadien figure à titre d'article 11. Pour le moment, je vais passer outre les filiales du Pacifique-Canadien qui sont nombreuses. L'article du National-Canadien est l'article n° 50, et l'article *Northern Alberta Railways* est l'article n° 32. Le tout se trouve à la page 52 du livre bleu de 1930 que j'ai mentionné. Les 1,552 milles de filiales du Pacifique-Canadien comprennent sept filiales. Ce sont le *Dominion Atlantic Railway*,—encore une fois les articles que je vais mentionner se trouvent à la page 52 du même livre bleu,—le *Dominion Atlantic Railway* qui constitue l'article 16; le *Esquimalt and Nanaimo Railway*, article 18; le *Fredericton-Grand Lake Coal and Railway Company*, article 20; le *Kettle Valley Railway*, article 22; le *Montreal and Atlantic Railway*, article 26; le *New Brunswick Coal and Railway*, article 30, et le *Quebec Central Railway*, article 36.

(Document déposé et inscrit à titre de Pièce 58.)

L'hon. M. Calder:

D. Elles appartiennent toutes au Pacifique-Canadien?—R. Ce sont toutes des filiales du Pacifique-Canadien. Quelques-unes sont à bail et quelques-unes sont possédées par les actionnaires. La longueur totale en milles du Pacifique-Canadien, c'est-à-dire, du Pacifique-Canadien et de ses filiales ajoutée à celle des chemins de fer Nationaux du Canada et des *Northern Alberta Railways* forme un grand total de 41,304 milles. Ce total comprend 345 milles de voies faisant double emploi, c'est-à-dire, l'un quelconque de ces chemins de fer utilise les voies de l'un des autres chemins de fer nommés. Je pourrais vous donner des renseignements plus détaillés à ce sujet, mais j'ignore si cela vous intéresse particulièrement.

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

Le TÉMOIN: Le Pacifique-Canadien utilise 161 milles .5 de voies des chemins de fer Nationaux du Canada. Par contre, le National-Canadien utilise 149 milles .6 de voies du Pacifique-Canadien. Des filiales du Pacifique-Canadien utilisent 33 milles .6 de voies du National-Canadien.

[M. J. E. Armstrong.]

L'hon. M. Calder:

D. Toutes ces données sont celles de 1930?—R. Elles sont toutes de 1930. Ces trois articles forment un total de 344 milles .7 et sont reportés à ce tableau des 345 milles dont je parle. La soustraction de cette longueur du total des chemins de fer réunis donne 40,959 milles. Cette estimation des frais d'entretien des voies était fondée sur la proposition du Pacifique-Canadien en faveur de l'abandon de 5,013 milles de chemins de fer à vapeur. Aussi, la soustraction de ces 5,013 milles du total antérieur réduit à 40,959 laisse 36,946 milles nets de chemins de fer à être entretenus. Je crois que je n'ai pas besoin d'expliquer davantage les chiffres inscrits sur cette feuille particulière. Si l'on désire poser des questions, je me ferai un plaisir d'essayer au moins d'y répondre.

L'hon. M. McRae:

D. J'ai une question, monsieur le président, relative au tableau de la page 3 qui se rapporte peut-être à ce sujet. Je fais allusion à ce que l'on appelle les *Northern Alberta Railways* et le *Toronto Terminals Railway*. Ne les exploite-t-on pas actuellement sous un régime de comptes communs?—R. Oui, monsieur.

D. Chaque chemin de fer est copropriétaire des *Northern Alberta Railways*?—R. Oui, monsieur. Il en est de même du *Toronto Terminals Railway*.

D. Oui. En supposant que les chemins de fer sont possédés en commun et sont exploités économiquement, n'est-il pas tout à fait juste de dire que vous épargnez \$76,393 sous un régime d'unification, parce que vous avez déjà unifié ces lignes?—R. Je me ferai un plaisir de discuter cela point par point pour ce qui regarde l'entretien, tout en tenant compte du fait que tous ces chiffres furent compilés en 1932. Ils sont fondés sur les données de 1930.

D. Vous ne vous proposez pas d'abandonner une partie des *Northern Alberta Railways* actuellement sous un régime de propriété en commun?—R. Nous marcherons à pas comptés en ce qui regarde cette entreprise.

M. Biggar:

D. Alors, vous avez fini avec la première feuille de la Pièce 58?—R. Maintenant, si je puis m'en rapporter un instant à la feuille distincte qui fut mise de côté, non comme partie de la Pièce 58.

D. Le tableau au haut de la page 449?—R. Oui, monsieur. C'est le tableau intitulé document "H", page 449, entretien de la voie et des constructions, basé sur l'année 1930. Il s'agit de la feuille du sommaire général faisant voir dans le coin inférieur du côté droit \$14,888,662. L'on a inclus dans la première colonne de ce tableau intitulée réseau du Pacifique-Canadien, des chiffres qui se rapportent à chacun de ces articles touchant l'entretien primaire, tel que noté à la colonne des articles...

L'hon. M. Calder:

D. Les parcs sont-ils compris?—R. Oui, monsieur.

D. Avec lequel de ces articles?—R. Ils relèvent de la surintendance, ils ressortent virtuellement à chacun de ces articles.

D. Et les têtes de lignes, à l'exception de ce terminus particulier, sont compris là également?—R. A l'exception du *Toronto Terminals Railway*?

D. Oui.—R. Oui, monsieur.

D. Et ils figurent dans chacun de ces articles?—R. Oui, monsieur. Les sommes indiquées dans la première colonne intitulée réseau du Pacifique-Canadien se rapportent au chemin de fer Pacifique-Canadien et à ses filiales. Une étude du tableau 7 qui figure aux pages 74 à 81 inclusivement du livre bleu de 1930 fera voir la provenance des chiffres de cette colonne. Un examen du même tableau révélera également la provenance des chiffres du National-Canadien indiqués à la colonne 2. Il n'est pas aussi facile de décomposer les chiffres

de la colonne 3. En effet, je ne crois pas qu'il soit possible de le faire à même le livre bleu. Les chiffres des *Northern Alberta Railways* figurent dans le livre bleu article par article, mais le *Toronto Terminals Railway* n'est pas inscrit séparément dans le livre bleu, aussi, je ne puis vous donner des précisions quant à ces paragraphes, mais le Pacifique-Canadien et le National-Canadien sont tout à fait au courant des frais du *Toronto Terminals Railway* et l'un ou l'autre chemin de fer peut les vérifier en aucun temps.

D. Vous êtes tenu de communiquer ces chiffres au service de la statistique?

—R. Oui, monsieur. La quatrième colonne sur cette page constitue la somme des trois colonnes précédentes. Elle est intitulée, total des chemins de fer réunis exploités séparément, et constitue simplement l'addition des articles inscrits dans les trois premières colonnes. La cinquième colonne intitulée "Estimation du total des services combinés exploités comme unité", fait voir les chiffres qui se rapportent aux divers articles et que j'expliquerai dans mes remarques subséquentes. La sixième colonne constitue la différence entre la colonne 4 et la colonne 5, les frais d'exploitation distincte et les frais d'exploitation unifiée. Est-ce que cela établit clairement la provenance des chiffres compris dans cet état?

M. Biggar:

D. Parfaitement. Continuez.—R. Or, mon premier problème consiste à vous expliquer la provenance du premier article inscrit sur cette feuille distincte. C'est l'économie nette de \$2,492,979 sur la surintendance, entretien de la voie.

D. Et à la dernière colonne?—R. L'article à la dernière colonne, oui, monsieur. La surintendance comprend les allocations complètes ou partielles relatives à chacun des bureaux principaux que mentionna M. Humphrey, le témoin qui vient de me précéder. Sur cette page intitulée,—je parle de la deuxième page retenue par un attache-papier en cuivre,—le document "H", page 2 (a) surintendance, entretien de la voie, basés sur l'année 1930. Les deux premières colonnes font voir le nombre d'unités de bureaux de diverses catégories que comptait le Pacifique-Canadien en 1930 et la part des frais d'entretien de la voie qui leur est attribuée. La troisième colonne fait voir le nombre de bureaux pour les réseaux réunis exploités comme entreprise unique, et les frais que je chercherai à vous expliquer en m'appuyant sur les chiffres du Pacifique-Canadien.

En prenant d'abord les chiffres du bureau principal, le Pacifique-Canadien compte actuellement un bureau principal, et sur le total des frais de ce bureau, une somme de \$148,824 est assignée à la surintendance, à l'entretien des voies, en 1930. Vous noterez dans la colonne de cette pièce réservée aux remarques un court exposé indiquant comment l'on a calculé les frais réunis futurs d'un seul bureau principal. L'état se lit: Portés de 16,658 milles du réseau du Pacifique-Canadien à 35,946 milles des réseaux réunis, moins 20 p. 100.

C'est ici qu'intervient la longueur en milles que j'ai essayée de vous expliquer lors de l'analyse de la page précédente. Ces données débutent ici et figurent dans le reste de l'exposé.

L'hon. M. McRae:

D. Pourquoi dite-vous moins 20 p. 100?—R. J'en viens à cette question dans la phrase suivante. On reconnaît généralement, je crois, qu'à mesure que le coût d'exploitation ou le volume d'une entreprise augmente les frais du bureau-chef général n'augmentent pas proportionnellement. On se demandera peut-être si 20 p. 100 constitue une déduction convenable de la longueur en milles calculée au prorata, mais je crois que l'on admettra qu'une déduction quelconque s'impose. Cette déduction peut être établie à 10 p. 100, 20 p. 100, ou 30 p. 100. A notre avis, 20 p. 100 constitue une déduction raisonnable.

D. Et c'est la déduction que l'on a convenu de fixer?—R. Oui. Les \$148,824 sont relevés en proportion directe de l'augmentation de la longueur en milles, puis ce chiffre est réduit de 20 p. 100. C'est le résultat arithmétique des \$256,930 de la quatrième colonne sur cette page:

[M. J. E. Armstrong.]

M. Biggar:

D. Oui.—R. Dans les chiffres primitifs, touchant les frais, le Pacifique-Canadien comptait en 1930 deux organismes régionaux et les frais de ces organismes régionaux, \$202,176, furent attribués à la "surintendance, à l'entretien de la voie". Je n'ai pas lieu de répéter continuellement, je crois, cette formule "surintendance, entretien de la voie." Toutes mes observations sur cette feuille ne se rapportent qu'à ces sujets.

D. Et aux constructions si vous voulez vous en tenir à la rubrique.—R. Oui. Or, M. Humphrey fit entrer quatre régions en ligne de compte dans son exposé. Nous avons simplement doublé le coût des deux régions du Pacifique-Canadien en constituant les quatre régions proposées. Que nous ayons bien agi ou non en l'occurrence, voilà comment nous avons procédé.

Le président (l'hon. M. Graham):

D. Croyez-vous le calcul exact?—R. Je suis parfaitement satisfait que c'est l'estimation la plus fidèle que je sache faire, monsieur. Je ne m'en écarte pas du tout.

Le troisième article a trait aux districts. Le Pacifique-Canadien comptait huit districts en 1930, et les frais attribués s'établissaient à \$104,000. Tel que l'expliquait M. Humphrey, on propose de porter ce nombre à treize. Le fonctionnement de la somme de \$247,416 est expliqué à la colonne réservée aux remarques. L'explication dit: Augmentés en proportion du nombre d'unités de bureaux plus une augmentation de 46.4 p. 100 au chapitre des comptes de la longueur en milles par districts d'une moyenne de 1,888 à une moyenne de 2,765 milles. Ainsi que vous êtes en mesure de le constater, nous avons adopté un mode de calcul autre que celui des régions. Le mode de calcul par région était appliqué simplement en proportion directe du nombre de bureaux. On l'applique ici en proportion du nombre de bureaux et le chiffre est ensuite augmenté dans la mesure de la longueur en milles accrue assujétie à la régie de ce bureau.

M. Biggar:

D. Direz-vous pourquoi cette différence existe entre les deux?—R. On essayait d'être très conservateur.

L'hon. M. McRae:

D. Vous n'avez pas crédité 20 p. 100?—R. Nous nous approchons de plus en plus du problème des voies mêmes à mesure que nous poursuivons cette étude, et plus nous nous approchons du problème des voies plus les occasions d'effectuer des économies sont moindres suivant que le territoire s'agrandit. Les bureaux régionaux sont combinés avec ceux des surintendants généraux, et il n'existe qu'une série de bureaux sous leur juridiction, savoir, les bureaux de divisions. Ainsi, vous vous trouvez à avoir beaucoup plus à faire à la question des voies que nous qui sommes des bureaux principaux.

D. Oui?—R. Maintenant, pour ce qui regarde les divisions, les frais futurs de \$1,956,725 sont calculés précisément de la même façon que dans le cas des districts. C'est-à-dire, les frais du Pacifique-Canadien du chef des 27 organismes qui s'établissaient à \$822,000 en 1930 sont augmentés proportionnellement au nombre d'unités de bureaux, et ce total est augmenté de 23.6 p. 100 en raison d'une augmentation de la longueur en milles par division d'une moyenne de 559 à 691.

D. Ces explications couvrent ce que contient cette feuille?—R. Il ne reste qu'à reporter ces chiffres à la feuille volante. Ces deux colonnes de chiffres étant établies, les \$1,371,601 représentant ce qu'il en coûta au Pacifique-Canadien en 1930 figurent à la colonne 1 de la feuille volante comme le montant afférant à la surintendance.

D. Dans l'état commun?—R. Non, monsieur, dans la colonne du Pacifique-Canadien. L'estimation de \$2,865,423 figure à la cinquième colonne de la feuille volante. Alors, déduisant \$2,865,423 du poste correspondant dans la colonne 4, soit \$4,358,402, il reste une économie nette au chapitre de la surintendance, à la colonne 6, qui s'établit à \$2,492,979. C'est la façon dont on calcula ce chiffre en 1932.

L'hon. M. McRae:

D. Je voudrais vous poser une question quant aux frais d'entretien. Où avez-vous pris votre chiffre de \$3,940,000 pour le National-Canadien?—R. Dans le livre bleu.

D. Ainsi, le National-Canadien comptait approximativement 50 p. 100 de plus de voies, et si ses frais d'entretien étaient établis sur la même base que les vôtres, ses frais eussent dû être de \$2,000,000 environ au lieu de \$3,940,000. Il doit en coûter beaucoup plus au National-Canadien pour l'entretien que...

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour la surintendance.

L'hon. M. Moraud:

D. Il en coûtait plus en 1930?—R. Il en coûtait plus en 1930.

L'hon. M. McRae:

D. Car cela compte pour \$1,900,000 sur l'économie de \$2,400,000, si vous appliquez pour la surintendance sur les chemins de fer Nationaux les mêmes frais par mille que le Pacifique-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils étaient peut-être favorisés d'une bien meilleure surintendance.

L'hon. M. McRAE: C'est une surintendance beaucoup plus coûteuse. Je crois que le Comité serait intéressé à examiner cette question de plus près et à constater comment il se peut que les chemins de fer Nationaux dépensent \$1,900,000 de plus pour la surintendance.

L'hon. M. HAIG: C'était le cas en 1930, mais ce n'est pas le cas maintenant.

L'hon. M. MORAUD: Ce n'est pas le cas maintenant.

L'hon. M. BLACK: Je ne crois pas que le témoin puisse répondre à cela.

L'hon. M. CALDER: Il existe des données sur ce point.

L'hon. M. Coté:

D. A tout événement, vous avez pris les chiffres du Pacifique-Canadien comme base?—R. Oui, monsieur. Nous avons raison de savoir que nous avons exploité un chemin de fer à ce prix.

L'hon. M. Robinson:

D. Vous ne savez pas pourquoi les chiffres du National-Canadien sont de beaucoup plus élevés?—R. Je ne voudrais pas prendre sur moi de le dire.

L'hon. M. HUGESSEN: J'ai en main le rapport annuel du National-Canadien pour 1937, et je relève sous la rubrique "frais d'entretien de la voie et des constructions, et frais de surintendance", que le chiffre des frais de ce chef s'établit encore à quelques \$2,800,000.

L'hon. M. McRAE: C'est un chiffre qui représente à peu près ce qu'il en coûterait aux réseaux réunis.

L'hon. M. Calder:

D. Laissez-moi tirer une question au clair. Les chiffres sont extraits du livre bleu?—R. Oui, monsieur.

[M. J. E. Armstrong.]

D. Etes-vous tenu de les préparer pour le service de la statistique précisément sur la même base?—R. Oui, monsieur.

D. Que comprend l'expression "surintendance"?—R. L'allocation des frais d'entretien de la voie par un personnel de surveillance.

D. Il s'agit simplement du personnel; les matériaux ne sont pas compris?—R. Non, les matériaux ne sont pas compris.

D. Ces frais ne comprennent pas ceux de la main-d'œuvre ordinaire?—R. Non.

D. Il s'agit du personnel de bureau?—R. Oui, le personnel de surveillance.

L'hon. M. Robinson:

D. Savez-vous si les deux chemins de fer emploient les mêmes méthodes de comptabilité?—R. La Commission des chemins de fer prescrit les méthodes de comptabilité. Je ne fais pas partie du service de comptabilité, aussi je ne puis répondre de façon précise, mais je sais que des instructions émises sous l'autorité de la Commission des chemins de fer établissent la pratique que doivent suivre les chemins de fer canadiens en matière de comptabilité.

D. J'ai entendu dire qu'un chemin de fer emploie les méthodes particulières aux régimes ferroviaires américains, et que l'autre ne les suit pas.—R. Je crois que nos systèmes de comptabilité diffèrent beaucoup à une certaine époque. Depuis que la Commission des chemins de fer a émis des instructions, je crois que les chemins de fer ne peuvent en décider.

L'hon. M. Calder:

D. Existe-t-il une obligation statutaire de fournir ces rapports?—R. Je ne puis répondre positivement sur ce point, monsieur le sénateur. Toutefois, les instructions émanant de la Commission ont toute force de loi en ce qui regarde les chemins de fer.

D. La Commission des chemins de fer exige la production de ces rapports?—R. Oui, monsieur.

D. Et ils sont déposés à la commission?—R. Je crois que le Bureau fédéral de la statistique donne les instructions sous l'autorité de la Commission des chemins de fer, et nous envoyons nos rapports au bureau.

D. Ils sont transmis directement au bureau?—R. C'est ce qu'on m'apprend.

D. Ils sont préparés sur la même base.

L'hon. M. Horsey:

D. Est-ce que votre chiffre comprend les sommes versées aux employés supérieurs en retraite?—R. Je devinerais si je répondais à cette question.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si ces sommes étaient incluses dans le cas d'un chemin de fer, elles le seraient pour les deux.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Continuez, s'il vous plaît, monsieur Armstrong. Nous avons loin à aller.

Le TÉMOIN: Heureusement, ce ne sera pas aussi long que cela semble. La page suivante est la deuxième page des feuilles attachées ensemble, et elle est numérotée document "H", page 2, (b).

M. Biggar:

D. Vous voulez dire que c'est la première page?—R. Je vous demande pardon. C'est la troisième page. Elle est intitulée "entretien de la voie, le calcul étant basé sur l'année 1930."

Le très hon. M. Meighen:

D. Avant d'aborder cette question, monsieur Armstrong, voudriez-vous jeter un coup d'œil sur les totaux de 19,110,000 et de 33,349,000? J'ai fait quelques calculs qui fixent le coût par mille à \$1,147 dans le cas du Pacifique-

Canadien et à \$1,430 dans le cas du National-Canadien. Croyez-vous que ces chiffres soient exacts?—R. Ils seraient à peu près exacts en ce qui regarde ces articles.

D. Ainsi, l'écart entre les frais d'exploitation par mille est beaucoup plus prononcé dans le domaine supérieur du National-Canadien qu'il ne l'est dans le domaine inférieur?—R. Cela peut constituer ou ne pas constituer l'interprétation à donner à ces chiffres. Je ne les ai pas analysés de cette façon.

D. L'écart est la différence entre \$1,147 et \$1,430. Cette différence s'établit à 33 p. 100 seulement tandis qu'il y a un écart de 100 p. 100 au chapitre de la surintendance.—R. Je regrette ne pouvoir tenter d'expliquer les différences. J'accepte les chiffres à titre de chiffres officiels.

D. Il a peut-être de bien meilleurs hommes que ceux du Pacifique-Canadien qui sont préposés à la surintendance, mais ses hommes qui voient à l'entretien ne seraient pas meilleurs.

L'hon. M. McRAE: Ils toucheraient peut-être des traitements plus élevés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce serait le cas dans le domaine inférieur.

L'hon. M. McRAE: Mais les traitements n'expliqueraient pas l'écart.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les traitements, plus le nombre.

L'hon. M. Coté:

D. Si les employés supérieurs du National-Canadien rendaient le témoignage que vous rendez maintenant, et s'ils prenaient comme base de leurs calculs les frais de ces diverses unités pour le National-Canadien au lieu de ceux du Pacifique-Canadien, les économies ne seraient pas réalisées?—R. Ils obtiendraient un résultat différent.

D. Alors, tout dépend de la façon dont vous envisagez le problème. Si vous faisiez le calcul suivant les frais du National-Canadien il n'y aurait pas d'économie, mais si le calcul était fondé sur vos frais, une économie serait réalisée.—R. Il y aurait peut-être même une perte si vous portiez les frais du Pacifique-Canadien au niveau des frais du National-Canadien.

L'hon. M. McRAE: Quoiqu'il arrive, ils ne pourraient soustraire les chemins de fer Nationaux du Canada à la politique.

M. Biggar:

D. Oui?—R. Nous abordons ensuite le document "H", page 2(b), "entretien de la voie basé sur l'année 1930." Puis-je me reporter un peu plus loin avant de parler de cela, au document "H", page 2(h)? La raison pour laquelle je parle d'abord de cette page c'est que le chiffre relatif à l'entretien de la voie figurant sur la feuille volante constitue la somme totale des divers articles figurant aux pages 2(b), (c), (d), (e), et (g). Ils sont tous résumés à la page (h), et les totaux à la page (h) sont reportés à la feuille volante. Aussi, je voudrais prendre quelques instants pour discuter le contenu de la feuille volante.

L'hon. M. McRae:

D. Avez-vous traité de l'entretien de la voie qui figure à la feuille volante?—R. Pas encore. Non, monsieur. C'est l'article dont je me propose de parler maintenant en fournissant un peu plus de détails que n'en donne la feuille volante.

D. Vous verrez que c'est la page 2(b).—R. Je parle de la page 2(b). Je vais analyser cette page particulière d'une façon quelque peu détaillée, si on me le permet, car le contenu de plusieurs autres pages est exposé de la même façon.

On relève sur la moitié gauche de cette page les chiffres du Pacifique-Canadien. A droite figurent les chiffres des réseaux réunis exploités comme unité. Veuillez observer, s'il vous plaît, qu'il y a d'abord trois articles sous la colonne intitulée "milles" sur le côté gauche de cette feuille:

[M. J. E. Armstrong.]

Ligne principale—voie simple.	2,422
Ligne principale—voie double.	449
Ligne d'embranchement.	2,204
Il s'agit des lignes de l'Est. Puis, il y a le chiffre de \$1,493,504.	
Vous trouverez plus loin:	
Ligne principale—voie simple.	2,353
Ligne principale—voie double.	968
Ligne d'embranchement.	6,710

Ces chiffres figurent sous la rubrique des lignes de l'ouest. Ces six postes forment un total de 15,106 milles. C'est la longueur en milles que possède le Pacifique-Canadien à l'exclusion de ses filiales. Nous traiterons d'abord des lignes de l'Est. Elles figurent au côté gauche en haut de cette feuille, page 2(b). Il est généralement reconnu qu'en prenant une ligne principale à voie simple pour 100,—appelez-là 100 p. 100 ou 100 unités. C'est simplement un chiffre qui sert à coter la ligne principale,—une ligne à voie double sera cotée à 180.

M. Biggar:

D. Cela fait une cote qui dépasse de 80 p. 100 celle d'une voie simple?—
R. Oui. Quand il s'agit des lignes d'embranchement, il n'y a pas de chiffres qui font autorité. Personne ne peut affirmer qu'une ligne d'embranchement coûte tant de plus qu'une ligne principale. Il faut exercer son meilleur jugement appuyé sur les chiffres disponibles tels que répartis entre une ligne principale et une ligne d'embranchement pour établir la cote d'un embranchement par rapport à une ligne principale. Notre système de comptabilité ne comporte pas une comptabilité pour une ligne principale et pour un embranchement. Aussi, faut-il user de jugement en établissant un chiffre pondéré en fonction des lignes d'embranchement. Les fonctionnaires préposés à la direction de l'entretien de nos lignes de l'Est estimèrent au meilleur de leur jugement qu'ils entretenaient les lignes d'embranchement de l'Est du Pacifique-Canadien à environ 52 p. 100 de ce qu'il en coûtait pour l'entretien des lignes principales. Il est impossible de prouver l'exactitude de ce chiffre; c'est une question de jugement. Et ce sont peut-être les personnes qui accomplissent le travail qui sont en meilleur état de juger.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Est-ce qu'il s'agit de rails de la même pesanteur?—R. Non, monsieur. Généralement parlant, on emploie sur les lignes d'embranchement des rails qui ont servi ailleurs. Règle générale, la couche de ballast posée sur les lignes d'embranchement n'est pas aussi épaisse, et une traverse n° 2 est employée au lieu d'une traverse n° 1. Une ligne d'embranchement est inférieure sous presque tous les rapports à une ligne principale. Mais un chiffre de 52 comparé à 100 est censé faire entrer tous ces détails en ligne de compte.

L'hon. M. CALDER: Le pourcentage était de 20 p. 100 anciennement.

L'hon. M. McRAE: Ils ont augmenté l'efficacité sensiblement.

L'hon. M. HAIG: Vous parlez de la Saskatchewan, sénateur Calder.

Le TÉMOIN: La démarche suivante consiste à multiplier les 2,422 milles de lignes de l'Est, la ligne principale, la voie simple, par le chiffre pondéré de 100 afin d'obtenir les unités totales telles qu'exprimées dans la troisième colonne de chiffres, 242,200. La longueur de voies doubles, soit 449 milles, est multipliée par 180 pour obtenir le chiffre de 80,820 unités.

Les 2,204 milles de lignes d'embranchement sont multipliés par 52 pour obtenir les 114,608 unités. Ces chiffres ne constituent pas des milles ou autre chose. Ce sont simplement des unités de calcul. En les additionnant ensemble vous obtenez les unités totales des lignes de l'Est, 437,628. Or, connaissant les frais d'entretien de la voie en 1930,—et veuillez, s'il vous plaît, ne pas confondre

l'entretien de la voie avec l'entretien en général; l'entretien de la voie ne constitue qu'une portion de tout l'entretien,—connaissant les frais d'entretien de la voie sur les lignes de l'Est qui s'établissaient à \$1,493,504 en 1930, et en divisant cette somme par 437,628 unités, nous obtenons une unité de frais de l'ordre de \$3.413, telle qu'indiquée à la ligne suivante. Or, sans discuter les détails des lignes de l'Ouest qui sont analysés de la même façon, je crois qu'il me suffit de dire que les employés supérieurs préposés à l'entretien de nos lignes de l'Ouest estimèrent, au meilleur de leur jugement, que les lignes d'embranchement de l'Ouest étaient entretenus à raison de 65 p. 100 de ce qu'il en coûtait pour l'entretien des lignes principales de l'Ouest. Vous voyez, le chiffre pondéré des lignes de l'Ouest est de 65 comparé à 52 pour les lignes de l'Est.

Le très hon. M. Meighen:

D. Par ce, je suppose, le trafic sur les lignes d'embranchement de l'Ouest représente une plus forte proportion du trafic sur les lignes principales que le trafic de l'Est?—R. Oui, monsieur. Les chiffres sont calculés de la même façon pour donner aux lignes de l'Ouest un total de 845,690 unités. Sachant que les frais d'entretien des lignes de l'Ouest s'établissaient à \$2,039,168 en 1930, la division de ces frais par le nombre total d'unités nous donne une unité de frais de l'ordre de \$2.411. Pour faire le calcul du chiffre du livre bleu par rapport au chiffre en dollars de l'entretien de la voie des lignes de l'Est et de l'Ouest que j'ai mentionné, l'on a ajouté le chiffre en dollars des filiales pour 1930, ce qui fixe à \$4,017,802 les frais d'entretien de la voie du Pacifique-Canadien, y compris les filiales. Nous nous reportons maintenant au côté droit de la même feuille. Nous avons encore une fois les six chiffres portant sur la longueur en milles,—trois chiffres pour les lignes de l'Est et trois chiffres pour les lignes de l'Ouest. Ces six postes donnent une longueur totale de 35,946 milles, soit la longueur totale calculée à la première page de la Pièce 58.

L'hon. M. Hugessen:

D. C'est-à-dire, après avoir abandonné les 5,000 milles?—R. Oui, c'est le chiffre net après l'élimination des 345 milles de lignes faisant double emploi en raison des droits de passage. Or, sous le régime proposé, les lignes de l'Est comprendraient 4,068 milles de lignes principales à voie simple, 1,551 milles de lignes principales à voie double et 10,164 milles de lignes d'embranchement. En multipliant ces longueurs par les unités de 100, 180 et 52 respectivement, pour le régime unifié, nous obtenons un total d'unités de l'ordre de 1,214,508 pour les lignes de l'Est. En multipliant ce total d'unités par l'unité de frais, soit \$3.413, indiqué du côté gauche de la feuille, nous obtenons un chiffre de \$4,145,116. C'est de là qui vient ce chiffre. Dans le cas des lignes de l'Ouest, si nous considérons toujours que le chiffre pondéré des lignes d'embranchement de l'Ouest est de 65 au lieu de 52 pour les lignes de l'Est, et si nous calculons les chiffres des lignes de l'Ouest tout comme nous l'avons fait dans le cas des lignes de l'Est, nous obtenons un chiffre total de frais d'entretien pour les lignes de l'Ouest de \$3,845,171, soit des frais d'entretien de la voie pour les réseaux unifiés qui s'établissent dans l'ensemble à \$7,990,287. La raison pour laquelle le chiffre des filiales n'a pas été ajouté dans la colonne à droite réside dans le fait que la longueur en milles des filiales est incorporée dans ce réseau unifié. Vous noterez que les 35,946 milles discutés au chapitre du réseau unifié est la longueur totale en milles, y compris les filiales. Ai-je indiqué clairement la provenance de ce chiffre?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

L'hon. M. Calder:

D. Vous ne faites pas entrer en ligne de compte dans vos chiffres la question de la longueur des voies dont l'entretien a été ajourné. En prenant vos chiffres

[M. J. E. Armstrong.]

de 1930 comme base, vous prenez les chiffres effectifs de cette année-là sans égard à un facteur quelconque?—R. Oui, monsieur.

D. Ce serait peut-être dangereux.—R. Mais 1930 fut une bonne année?

D. Vous savez ce que l'on entend par entretien ajourné. Si l'entretien ajourné représentait beaucoup de travaux laissés en suspens.—R. Il n'y avait guère de raisons pour différer l'entretien en 1930.

D. L'entretien ajourné vient plus tard?—R. Oui. Le chiffre de \$4,017,802 est reporté de la colonne gauche à la page 2 (b) comme le premier article à la colonne gauche du document H, page 2 (h).

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous sautez quelques pages?—R. Oui, monsieur. Tel que je l'ai expliqué, cette page 2 (h)...

M. Biggar:

D. Je crois que nous suivons l'analyse. Vous en venez à un chiffre qui se présente plus tôt, mais vous devez en venir à ce chiffre par 2 (h)?—R. Oui, 2 (h) est reporté à la feuille volante que nous venons de mentionner. Ce sont des articles servant à former les chiffres reportés à la feuille volante. Le chiffre de \$7,990,287 constituant le coût d'entretien du réseau unifié est reporté à la colonne droite à la page 2 (h).

D. Cela est clair.—R. La page 2 (c), qui est la page suivante, est constituée précisément de la même manière que la page que je viens de décrire, précisément de la même manière que la page 2 (b), pour ce qui est des ponts, ponts sur chevalets et ponceaux, les chiffres étant basés sur les données de 1930.

D. Ces chiffres sont reportés à la page 2 (h), la deuxième ligne?—R. Oui.

L'hon. M. Horsey:

D. Ces chiffres sont-ils basés sur les rapports du livre bleu?—R. Oui.

L'hon. M. Robinson:

D. Je ne comprends pas ce calcul. L'on voit aux deux pages que la longueur en milles est augmentée de quelque 16,000 à quelque 35,000?—R. Oui, monsieur.

D. Mais il s'en faut de beaucoup que les frais soient augmentés proportionnellement. La longueur en milles est plus que le double, mais les frais sont loin d'être doublés.

D. L'hon. M. HAIG: Je crois que cela s'explique par l'article sur les embranchements de ligne.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, parce que le nombre des lignes d'embranchement est fort augmenté, et les frais d'entretien par mille des lignes d'embranchement sont de beaucoup moins élevés que ceux des lignes principales.

L'hon. M. ROBINSON: Il doit en être ainsi. Mais cela paraissait très étrange de prime abord.

Le TÉMOIN: Je crois qu'il n'y a peut-être pas de nécessité d'expliquer la page 2 (c) davantage. Les chiffres qui y figurent sont calculés précisément de la même façon.

Maintenant, l'exposé à la page H 2 (d) qui traite de traverses est identique jusqu'aux deux tiers de cette feuille, jusqu'aux chiffres \$5,215,035 et \$11,326,878, inscrits respectivement sur les côtés gauche et droit de la feuille.

M. Biggar:

D. Précisément.—R. Ces chiffres, \$5,215,035 et \$11,326,878, n'ont pas été reportés comme tels à la page H 2 (h). Je vais expliquer cela à l'instant. A la page H 2 (c) qui est la page suivante...

L'hon. M. McRae:

D. Un instant. Avant que nous abandonnions (*d*), je constate à la page 2 du document H que vos traverses comptent pour \$2,715,035, et pour \$8,826,878 dans le cas du réseau unifié. Il ressort de ces totaux qu'il n'y aurait guère d'écart entre le chiffre du National-Canadien et celui du Pacifique-Canadien qui s'établit à \$2,715,035.—R. Veuillez ne pas vous servir de ces chiffres encore. Je n'ai pas expliqué comment ces chiffres sont calculés. Je pourrai le faire plus facilement si nous les prenons séparément.

La page 2 (*e*) du document H comprend deux articles distincts concernant l'entretien. Les trois quarts de la partie supérieure de la feuille traitent de rails, et le quart inférieur d'autres matériaux de voie. La rubrique est "rails et autres matériaux de voie", et ces articles sont calculés séparément sur cette feuille. Les chiffres concernant les rails sont calculés comme ils l'ont été jusqu'à présent et de la même façon qu'on a calculé les traverses jusqu'au chiffre à gauche de \$1,895,414, et à droite de \$3,795,436. Si vous me le permettez, je préférerais parler un instant de l'article suivant et cela me conduit aux chiffres qui sont reportés à H 2 (*h*). Les chiffres concernant les autres matériaux de voie sont calculés précisément de la même façon que j'ai décrite dans le cas des feuilles précédentes. Ces chiffres sont reportés directement à la page H 2 (*h*), le chiffre du Pacifique-Canadien à l'article (*e*) s'établit à \$1,203,860, et celui des réseaux réunis à \$2,514,371.

Puis, passons à la page suivante, la page H 2 (*f*) qui traite de ballast fondé sur les données de 1930. Les frais de ballast sont calculés exactement de la même façon, et les résultats des calculs établissent les frais du Pacifique-Canadien de ce chef à \$618,380 et ceux des réseaux réunis à \$1,270,675. Ces chiffres sont reportés directement à la page H 2 (*h*).

A la page H 2 (*g*) qui porte la rubrique "pose des rails et relevage de la voie" en prenant les données de l'année 1930 comme base, les chiffres concernant la pose des rails et le relevage de la voie sont calculés exactement de la même façon et ces calculs aboutissent à un chiffre de \$8,146,059 pour le Pacifique-Canadien et de \$17,597,564 pour les réseaux réunis. Ces chiffres sont reportés directement à la page H 2 (*h*).

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Le ballast de pierre?—R. L'on emploie de plus en plus le ballast de pierre maintenant, monsieur le président.

D. Je suppose que le ballast de pierre coûte quelque peu plus cher que le gravier?—R. Les frais qu'occasionnent le ballast de pierre sont en premier lieu plus élevés que ceux du gravier, mais une portion notable de ces frais est imputable sur le capital. Le ballast de pierre une fois posé, les frais d'entretien sont les mêmes et vous avez une meilleure voie. Le coût initial du gravier est moindre et vous n'avez pas de meilleure voie. Vous pouvez choisir entre les deux.

Le très hon. M. Meighen:

D. Il doit être entendu, monsieur Armstrong, que vous établissez vos totaux de tous les frais d'entretien sous le régime d'unification par l'application des unités particulières de frais au Pacifique-Canadien?—R. Oui, monsieur.

Maintenant, puis-je vous reporter un instant à la page H 2 (*e*) et puis-je parler de la partie de cet exposé qui traite des rails. Je n'ai rien autre chose à dire quant aux autres matériaux de voie. Je veux parler maintenant des rails seulement et expliquer la raison d'être de cette déduction de \$1,225,000. L'article 128 de la Loi des chemins de fer de 1919 énonce:

Les directeurs peuvent, avant de recommander une déclaration de dividende, mettre à part, à même les bénéfices nets de la compagnie, telles sommes qu'ils jugent convenables comme fonds de réserve pour les éventualités, ou pour égaliser les dividendes, ou pour la réparation, l'entretien,

[M. J. E. Armstrong.]

la réfection ou le prolongement du chemin de fer ou d'une partie de ce chemin de fer, et ils doivent soumettre leur décision touchant ce fonds de réserve à l'approbation des actionnaires réunis en assemblée générale.

Sous l'autorité de cet article, le Pacifique-Canadien avait établi dans les années antérieures à 1930 un fonds de réserve qui devait servir, entre autres choses, à défrayer le coût des rails. Pendant les années plus prospères, les années qui suivirent 1920, nous avons mis de côté certaines sommes que nous pouvions utiliser au besoin.

D. Je comprends cela, mais pourquoi ce fonds serait-il utilisé pour défrayer le coût des rails? Il pourrait servir à n'importe quelle fin?—R. En effet, c'était un compte spécial que nous avons constitué par anticipation.

D. Pour d'autres achats de rails?—R. Oui.

L'hon. M. Calder:

D. Des renouvellements?—R. Oui.

L'hon. M. McRae:

D. Pourquoi cela s'appliquerait-il à cet état de frais?—R. Je vais expliquer cela.

D. Pourquoi ne prenez-vous pas vos dépenses effectives de l'année?—R. En 1930, nous avons pris \$1,225,000 sur cette réserve. Or, cette année-là, nous avons dépensé \$1,895,414 pour des rails, ainsi que vous le remarquerez vers le milieu, à gauche, de la page H 2 (e).

Le très hon. M. Meighen:

D. Pour des rails?—R. Pour des rails. Nous n'avons pas pris toute cette somme sur les gains de l'année 1930, nous avons pris \$1,225,000 sur notre fonds de réserve et, en conformité des instructions, nous avons fait rapport au service de la statistique que nous avons dépensé à même les gains cette année-là une somme de \$670,414 pour des rails. Ce chiffre n'est pas inscrit à cet endroit parce qu'il n'influe en aucune manière sur les économies, vu que la déduction du même montant sur la part des frais futurs imputables au Pacifique-Canadien ne change rien au chiffre des économies nettes.

D. Assurément.—R. Néanmoins, ce montant a été inscrit à cet endroit pour que le chiffre reporté à H 2 (h) de \$670,414 donne le total de \$19,110,762, soit le chiffre inscrit dans le livre bleu.

D. Je comprends.

M. Biggar:

D. Le chiffre coïncide avec le chiffre inscrit au livre bleu?—R. Oui.

D. Sans influer sur le montant des économies?—R. Oui. La déduction est faite des deux côtés, et n'influe nullement sur les économies.

D. Cela est très clair.—R. Maintenant, pour ce qui regarde les traverses, c'est l'article important reporté de la page H 2 (h) qui est quelque peu plus difficile à expliquer.

L'hon. M. Haig:

D. Vous avez fait la déduction des deux côtés.—R. Nous avons fait la déduction des deux côtés. La déduction n'influe pas sur les économies et, si vous êtes satisfait, je vais m'arrêter là. Si vous avez besoin d'autres renseignements, je me ferai un plaisir de vous les donner.

M. Biggar:

D. Il s'agit de concilier les chiffres avec les chiffres du livre bleu?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Haig:

D. Cela ne change rien au montant des économies?—R. Non. La différence demeure un chiffre constant; elle est déduite des deux côtés.

Or, nous reportons les chiffres analysés de la page H 2 (h) à la feuille volante, qui est une copie de l'état de la page 449, et les inscrivons à la deuxième ligne sous la rubrique latérale de l'entretien de la voie.

M. Biggar:

D. Cet état correspond au tableau de la page 449?—R. Les \$19,110,762 figurent à la colonne du Pacifique-Canadien. Les \$43,814,951 figurent à la cinquième colonne. La différence entre la cinquième et la sixième colonne est constituée du chiffre à la sixième colonne, soit \$9,443,565 d'économies nettes.

Le très hon. M. Meighen:

D. Les quelque \$53,000,000 à la quatrième colonne sous la rubrique d'entretien de la voie proviennent du livre bleu?—R. C'est la somme des trois colonnes précédentes.

D. Et ces chiffres sont tirés du livre bleu?—R. A l'exception du *Toronto Terminals Railway*.

L'hon. M. McRAE: Monsieur le président, puis-je faire une remarque maintenant? L'entretien de la voie compte pour \$19,110,762 dans le cas du Pacifique-Canadien et \$33,349,905 dans le cas du National-Canadien. Cela indique encore une fois un écart assez prononcé sur la base de la longueur en milles.

Le très hon. M. MEIGHEN: Soixante-treize.

L'hon. M. McRae:

D. J'ai calculé soixante-quatorze, tandis que la longueur en milles du National-Canadien s'établit à 43 p. 100,—un peu moins. Il me semble que sur l'économie nette de \$9,443,565, une somme variant entre \$5,000,000 et \$6,000,000 viendra des économies réalisées sous le régime du réseau national amélioré. Est-ce exact?—R. J'ai calculé les chiffres froidement, abstraitement. J'ai additionné, soustrait et multiplié, quels que soient les résultats de ces calculs.

D. Et j'essaie d'en tirer une conclusion impartiale.—R. Il vous est loisible de le faire, monsieur.

L'hon. M. Calder:

D. N'est-ce pas un fait que l'économie de \$9,000,000 du chef de l'entretien de la voie des réseaux réunis dépasse l'économie qui serait réalisée en raison de l'abandon de 5,000 milles de voie?—R. Il va sans dire que cette somme comprend l'économie au chapitre de l'entretien de la voie sur une longueur de 5,000 milles.

D. Si les 5,000 milles n'étaient pas abandonnés...

Le très hon. M. MEIGHEN: Le chiffre des économies serait réduit.

L'hon. M. Calder:

D. De \$2,000,000, disons?—R. Dans une certaine proportion. Le montant ne serait pas aussi élevé que cela si les 5,000 milles de voie étaient conservées.

D. Voici le point. Les citoyens du Canada ont compris que l'abandon de ces 5,000 milles constituait l'entière économie réalisable, et vous nous indiquez des économies estimatives pour l'entretien de la voie seulement qui s'établissent à \$9,000,000. Cela va surprendre quelqu'un.

Le très hon. M. Meighen:

D. Si la longueur totale des voies dont on projette l'abandon était réellement abandonnée, même cette proportion ne serait pas soustraite de vos économies, pour [M. J. E. Armstrong.]

la bonne raison que l'entretien de la voie serait maintenu nécessairement sur la base des lignes d'embranchement?—R. On n'économiserait pas les frais entiers.

D. Ce serait sur la base des lignes d'embranchement.

L'hon. M. HAIG: La somme à déduire serait de \$2,000,000 environ.

L'hon. M. CALDER: Non, la somme n'atteindrait pas ce chiffre.

L'hon. M. MORAUD: Tous ces chiffres sont basés sur les données de 1930, et les chiffres actuels diffèrent quelque peu de ceux de 1930.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le pourcentage ne serait pas comparable au grand écart.

Le TÉMOIN: Pouvons-nous passer au document "H", page 2 (i)?

M. Biggar:

D. Oui.—R. Deux articles sont encore analysés à la page 2 (i) du document "H". Le premier article concerne les gares et les bureaux, basés sur l'année 1930. La moyenne pondérée de la longueur en milles de voie ne figure pas dans cet état. Cette moyenne est calculée sur une base différente. Dans ce cas, il en coûta \$1,374,022 au Pacifique-Canadien pour l'entretien des gares et des bureaux en 1930. Le parcours du Pacifique-Canadien était de 16,658 milles. Le coût des édifices par mille de chemin de fer était de \$82,484. Ce coût a été réduit à un *pro rata* d'après les frais d'entretien pour le parcours.

D. Des gares et des bureaux?—R. Des gares et des bureaux. Pour arriver à calculer les chiffres des réseaux réunis ce prix unitaire est multiplié par le parcours futur de 35,946 milles, ce qui fixe les frais futurs à \$2,964,970, et encore une fois ce chiffre est reporté directement à la feuille volante.

D. Oui?—R. C'est le troisième article, "gares et bureaux".

L'hon. M. McRae:

D. Vous n'avez pris que la moyenne de ce chiffre?—R. Oui, monsieur.

D. N'avez-vous pas fait entrer en ligne de compte l'abandon de gares et édifices importants qui font double emploi à travers le pays? A Toronto, par exemple, il y a les deux angles des rues King et Yonge.—R. Les bureaux de ville du Pacifique-Canadien et l'immeuble du Pacifique-Canadien à l'angle des rues King et Yonge ne sont pas compris dans cet état des frais d'entretien. Je devrais peut-être indiquer cela clairement. Les gares et les bureaux mentionnés comprennent les édifices utilisés pour des fins de chemins de fer seulement,—j'ignore si ce "seulement" est le mot convenable. L'immeuble à l'angle des rues King et Yonge constitue effectivement un placement immobilier plutôt qu'une entreprise de chemin de fer.

D. Vous n'avez pas une liste de ces placements immobiliers?—R. Non, monsieur.

L'hon. M. Dandurand:

D. Cet état comprend les gares intermédiaires?—R. Oui, monsieur.

D. Alors, vous éliminez les gares intermédiaires sur le parcours de 5,000 milles?—R. L'on en tient compte par rapport à l'emploi des 35,946 milles de lignes à l'avenir.

D. Savez-vous ce que l'abandon de ces gares représenterait dans votre calcul?—R. Oui, monsieur. Toute l'estimation est fondée sur l'abandon des 5,000 milles.

M. Biggar:

D. Il s'agit de savoir si vous pouvez nous dire pour combien l'abandon de ces 5,000 milles compte dans les économies, car M. Leslie nous a dit, je crois, que quelque autre témoin allait traiter plus tard de toutes ces questions?—R. Un autre témoin fera l'exposé détaillé.

L'hon. M. HAIG: L'économie s'établirait à \$421,000 environ si vous étiez obligés de conserver toutes les autres gares.

L'hon. M. Horsey:

D. Vous prenez la même proportion pour tout le parcours?—R. Fait assez étrange, en cette année particulière, 1930, les frais d'entretien des gares et bureaux du Pacifique-Canadien et du National-Canadien par mille de chemin de fer inclus dans cet état diffèrent de quelques cents seulement.

D. Quand vous les avez unis?—R. Une réduction du parcours règle cette question.

D. Il s'agit du parcours abandonné. Vous ne comptez pas réaliser d'économies par l'usage en commun de ces gares?—R. Le calcul n'a pas été fait de cette façon.

M. BIGGAR: Je crois que cela entre dans un autre calcul.

M. Biggar:

D. Continuez.—R. L'autre article à la page "H" 2 (i) se rapporte aux usines et aux remises à locomotives, les calculs étant basés sur l'année 1930. Les chiffres sont calculés précisément de la même façon que les chiffres afférents aux gares et aux bureaux, puis les chiffres analysés à cet endroit sont reportés à la page volante sous la rubrique "Usines et remises à locomotives".

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est très bien.

Le TÉMOIN: La page suivante est la page "H" 2 (j), "Enlèvement de la neige, de la glace et du sable, calculs basés sur 1930".

Le très hon. M. Meighen:

D. Pourriez-vous me dire pourquoi il en coûterait plus pour enlever la neige des côtés d'une voie double que des côtés d'une voie simple? Vous indiquez qu'il en coûte 80 p. 100 de plus.—R. Oui, monsieur. Vous avez une plus grande largeur à déblayer, et vous devez parcourir la voie deux fois. Vous n'enlevez pas tout à fait deux fois la quantité de neige. Ce total est calculé sur la même base.

D. Est-ce que votre pare-neige ne règle pas dans une grande mesure la question de la neige?—R. Là où les pare-neige fonctionnent bien, les frais d'enlèvement de la neige sont nuls.

D. Cela n'entre pas du tout dans les frais d'enlèvement de la neige?—R. Non; il ne s'agit pas de l'enlèvement de la neige, ce sont des moyens pour empêcher la neige de s'accumuler sur la voie.

L'hon. M. Calder:

D. Si la neige s'accumule sur les deux voies, il faut l'enlever?—R. Ni les justes ni les injustes ne sont épargnés.

M. Biggar:

D. Cette feuille est analysée de la même façon que les autres que vous avez mentionnées?—R. Oui, monsieur.

D. Et les chiffres sont reportés à la feuille volante?—R. Sans modification.

Or, en ce faisant on saute la ligne sur la feuille volante qui porte l'inscription "Lignes de télégraphe et de téléphone". Cet article particulier sera discuté quand l'on traitera des lignes de télégraphe et de téléphone. Cela ne figure pas dans mon étude sur l'entretien des chemins de fer.

Le très hon. M. Meighen:

D. C'est-à-dire, il y a des économies à réaliser sous cette rubrique, comme vous le prétendez, mais elles ne sont pas incluses dans votre exposé?—R. Je ne parle pas d'économies à cet égard dans cet exposé. Un autre témoin traitera de cette question.

[M. J. E. Armstrong.]

Nous avons étudié la surintendance, l'entretien de la voie, les gares et les bureaux, les usines et les remises à locomotives. Je n'ai pas traité des lignes de télégraphe et de téléphone. Nous avons aussi analysé la question de l'enlèvement de la neige, de la glace et du sable. Cela nous amène à la page "H" 2 (k). Les chiffres de cette feuille ont été établis non seulement d'une manière différente de ceux de quelques-unes des autres feuilles, mais ils ont été calculés de diverses façons. Puis-je proposer que vous pourrez mieux suivre l'état si vous marquez les articles calculés d'une certaine façon. Les chiffres de cette feuille sont calculés de trois façons différentes. La colonne des économies nettes, la dernière colonne presque au haut de la feuille, comporte un groupe de cinq articles. Ils sont tous analysés de la même façon.

M. Biggar:

D. Désignons-les tous par la lettre "A".—R. Jusqu'à "Stations de prise d'eau".

D. Six item?—R. Six, mais il n'y a pas d'économie pour le n° 1. Le groupe de cinq item. Plus bas, passant le chiffre de \$68,700, il y a un groupe de deux item. Ils se composent des mêmes éléments.

Le très hon. M. Meighen:

D. Machines et outils pour la voie?—R. Oui, monsieur.

M. Biggar:

D. Ces item aussi sont de la catégorie "A"?—R. Oui.

L'hon. M. CALDER: Non, de la catégorie "B".

Le TÉMOIN: Non, ils se composent des mêmes éléments que les item du haut.

Dans les groupes suivants de trois item, le premier et le troisième se composent des mêmes éléments.

M. Biggar:

D. Ils sont de la catégorie "A"?—R. L'item du milieu ne se compose pas des mêmes éléments.

L'hon. M. CALDER: Classons-le dans la catégorie "B".

Le TÉMOIN: Classons-le dans la catégorie "B", et le chiffre de \$68,700 se compose d'autres éléments.

M. Biggar:

D. Disons la catégorie "C".—R. "C", si vous voulez.

Maintenant les item que vous avez marqués de la lettre "A" sont établis en proportion directe de l'augmentation en milles, en utilisant le chiffre-clé du Pacifique-Canadien. C'est-à-dire, prenez le chiffre de la dépense dans la première colonne intitulée Pacifique-Canadien et multipliez-le par 215.8, qui représente l'augmentation en milles du régime unifié au regard du Pacifique-Canadien en 1930.

Le très hon. M. Meighen:

D. En prenant les frais du Pacifique-Canadien dans chaque cas?—R. Oui, monsieur.

Maintenant, le chiffre de \$68,700, marqué "C", je crois, a été établi à la suite d'un examen des appareils de signalisation et d'enclenchement qui seraient éliminés par l'abandon de 5,000 milles de voie. Ce chiffre n'est pas établi de la même façon que les autres. Il représente l'économie dans les frais d'entretien qui suivrait l'élimination.

D. Et sans l'élimination, l'item "C" serait supprimé?—R. Dans la mesure qu'il n'y aurait pas de réduction dans les frais, il entrerait en entier dans certains item et en partie seulement dans d'autres.

L'hon. M. McRae:

D. L'unification indépendamment de l'abandon de voies, ne produirait-elle pas des économies?—R. Pas nécessairement, que je sache. Si deux voies du même réseau ferroviaire se croisent et si elles sont du type qui nécessite l'enclenchement, le fait qu'elles appartiennent à la même compagnie ne permettrait pas l'élimination des appareils d'enclenchement.

D. Prenez l'exemple à l'ouest de Portage-la-Prairie. Assurément, s'il n'y avait qu'un seul réseau vous pourriez éviter ce croisement?—R. Oui, monsieur.

D. Il pourrait être éliminé?—R. Oui, monsieur. Je songeais aux croisements ruraux, où la circulation est rapide.

M. Biggar:

D. Mais vous n'avez pas tenu compte de ce facteur?—R. Je crois avoir peut-être manqué d'exactitude. On me dit que la Loi des chemins de fer n'exige pas d'enclenchement aux croisements de deux voies de la même compagnie.

D. En tout cas, dans le calcul de ces économies, vous n'avez pas tenu compte de la suppression des appareils d'enclenchement sauf aux croisements de voies abandonnées?—R. C'est exact.

D. Ainsi il faudrait prendre d'autres moyens pour déterminer combien d'autres installations d'enclenchement pourraient être supprimées?—R. Oui.

D. Vient l'item Assurance. Economie nette, \$12,629?—R. Oui, monsieur. A cette époque le Pacifique-Canadien inscrivait ses frais d'assurance en général au chapitre des frais généraux. Cette somme de \$4,361 ne représente pas la dépense du Pacifique-Canadien du chef de l'assurance sur l'entretien de la voie et des constructions en 1930, mais c'est la seule partie des dépenses qui fut imputée à l'assurance. Nous procédions d'une autre façon; nous avons modifié notre méthode depuis. Nous avons pris les frais d'assurance du National-Canadien et en avons retranché 13.7 p. 100. Ce pour-cent représente la proportion des voies du National-Canadien qui seraient abandonnées si l'on décrétait l'abandon des 5,000 milles. Nous avons présumé qu'il ne serait pas nécessaire d'assurer les voies abandonnées et nous avons calculé la proportion des frais d'assurance et appelé cette somme une économie. Nous avons fait la même chose pour le *Northern Alberta*, dont 5.7 p. 100 des voies devaient être abandonnées. Nous avons retranché 5.7 p. 100 de cette partie de l'item de \$4,946, qui est le chiffre du *Northern Alberta*, non compris le *Toronto Terminals*, qui est inclus dans cette colonne, et traité la chose comme une économie. La différence entre la dépense réelle et la dépense estimative sous le régime de l'unification a été traitée comme une économie de \$12,629.

L'hon. M. Haig:

D. Sans abandon il n'y aurait pas d'économie?—R. Il n'y aurait pas d'économie à moins qu'elles ne soient réalisées d'autre façon.

L'hon. M. Gordon:

D. Qu'est-ce que l'assurance embrasse?—R. Les chemins de fer s'assurent contre les risques d'incendie et autres, tout comme les particuliers.

D. Les stations et bâtiments seulement?—R. Les stations et leur contenu et autres choses de ce genre.

L'hon. M. Robinson:

D. Mais les chemins de fer assument leur propre assurance, n'est-ce pas?—R. En partie, et ils en distribuent une partie, de façon à répartir le risque.

[M. T. E. Armstrong.]

D. Ils établissent un fonds?—R. Oui, monsieur. Nous avons, de fait, un service d'assurance dont le rôle est, en partie, d'assumer notre propre assurance et, en partie, de répartir le risque entre les compagnies d'assurance, si je comprends bien.

D. Je croyais que le National-Canadien assumait toutes ses assurances?—R. Je ne saurais le dire.

L'hon. M. Gordon:

D. Le matériel ferroviaire est-il assuré contre l'incendie?—R. Je ne puis donner d'explication sur ce point. Je crois qu'il nous faudrait vous envoyer notre commissaire de l'assurance vous donner ces renseignements, monsieur le sénateur.

D. Le montant des primes paraît peu élevé.

L'hon. M. McRAE: Mais il indique un pour cent seulement.

Le TÉMOIN: Ce n'est qu'une partie des frais d'entretien qui est imputée dans cet item général. En outre, cet item d'économie est reporté directement sur la feuille volante; je crois que c'est le dernier item sur cette feuille. L'addition de la sixième colonne de la dernière feuille donne \$14,888,622. Je crois avoir expliqué en détail ce qui y entre; sinon, je répondrai aux questions avec plaisir.

M. Biggar:

D. Je n'ai qu'une question à poser sur le point soulevé par le sénateur Calder, l'entretien différé. Je comprends, par exemple, que dans le cas où vous remplacez les rails sur un tronçon de voie cela fait partie de l'entretien différé, n'est-ce pas?—R. Je crois qu'il serait peut-être sage de s'entendre sur le sens de l'expression "entretien différé".

D. Il vaudrait mieux l'expliquer.—R. Bien, quand nous renouvelons les rails d'une voie, nous savons que nous avons des rails neufs jusqu'au moment où le premier train passe sur la voie. Aussitôt après, nous cessons d'avoir des rails neufs. Nous nous servons de ces rails pendant 60 ou 90 jours, et ces rails cessent d'être des rails neufs pour les fins de comptabilité; mais le remplacement de ces rails après 60 ou 90 jours ne constitue pas l'entretien différé. Tant que ces rails n'ont pas vécu leur vie normale, il ne peut être question d'entretien différé, bien que les rails, pour les fins de comptabilité, n'aient plus la même valeur que lorsqu'ils étaient neufs. La situation est la même que pour tout autre item; la détérioration commence avec l'usage, mais on ne saurait dire que c'est là l'entretien différé.

D. Mais je crois que le sénateur Calder a parlé de traverses aussi bien que de rails, et de choses semblables, du matériel qu'il ne faut renouvelé qu'après tant d'années. L'année 1930, dans l'ensemble, fut-elle une année moyenne? Y a-t-il eu une plus forte ou une plus faible proportion de ce genre de travail en 1930 que dans les autres années de trafic égal?—R. 1930 fut une année moyenne, à mon point de vue. Nous venions de traverser une période de prospérité, 1920 à 1929; nous commencions à nous ressentir de la crise. En réalité, quelques-uns estimaient que c'était une dure année. Nous avons changé d'avis par la suite et nous aimerions nous retrouver dans la norme de 1930 pour ce qui est de notre train de vie, nos recettes et le reste. Mais l'année 1930 ne fut pas une année d'entretien différé dans le sens qu'on donne généralement à cette expression.

D. Vous voulez dire que vous n'avez pas remplacé, en grande quantité, ces choses qui ne doivent l'être qu'après un certain nombre d'années?—R. Non.

D. De sorte que, dans l'ensemble de ces 30,000 ou 40,000 milles, une somme moyenne de remplacement fut effectuée en 1930?—R. Oui, monsieur. A mon avis, la voie était dans un état normal en 1930.

L'hon. M. Robinson:

D. Puis-je insister sur ce point? A mon sens, durant les bonnes années, les chemins de fer furent assez généreux dans les travaux de restauration de la voie et des autres choses; ils affectèrent une plus forte somme à la réparation de la voie, de sorte que, en 1930, la dépense à faire de ce chef pouvait être faible?—R. Je ne crois pas qu'il en ait été ainsi, monsieur. L'analyse des dépenses d'entretien pendant cette période n'indique pas de variation marquée pour l'année 1930, dans les frais d'entretien par mille de voie.

D. Vous croyez ne pas avoir bénéficié de la dépense des autres années?—R. Je ferais peut-être mieux d'expliquer la situation de cette façon-ci: En 1920, nous le savons tous, les chemins de fer encaissaient de fortes recettes. Ils les affectaient à l'amélioration de la voie: traverses créosotées, rails plus lourds, ballast en pierre, ponts plus solides, et le reste. Maintenant, presque toute immobilisation, en tant qu'elle est appliquée au remplacement de quelque facilité existante, entraîne une dépense d'entretien proportionnée à la valeur de l'article remplacé. Voilà une explication grossière; elle peut ne pas être exacte dans tous les menus détails, selon qu'un comptable pourrait l'exprimer; c'est l'explication d'un ingénieur.

M. Biggar:

D. C'est une explication au point de vue pratique?—R. Oui, monsieur. Les chemins de fer savent par expérience qu'il y a de bonnes et de mauvaises années. Ils améliorent leur réseau plus dans les bonnes que dans les mauvaises années. Ils vivent de leur abondance d'année en année. Maintenant, dans la mesure que nous avons tiré sur notre réserve en espèces pour le remplacement des traverses et des rails, comme je l'ai déjà expliqué en repassant les chiffres, nous avons vécu d'abondance sous la forme d'espèces dans les années antérieures. Dans l'établissement des économies en espèces, ces retraits sur le compte de la réserve en espèces ont été éliminés par l'établissement du coût sans égard à ces retraits. Je sais que vous allez constater que nous avons établi le coût sans tenir compte des retraits sur la réserve en espèces.

L'hon. M. Robinson:

D. J'ai pensé, naturellement, que vous dépensiez davantage dans les bonnes années que dans les mauvaises?—R. Oui, monsieur, nous le faisons; tous les chemins de fer le font.

M. Biggar:

D. En tant que la voie était en bon état, vous avez commencé et fini l'année 1930 avec à peu près la même somme?—R. Oui, monsieur. Je crois qu'il est deux autres points se rattachant à ce point auxquels le Comité, par ses questions, a paru s'intéresser.

L'hon. M. McRae:

D. Avant que vous en finissiez avec ces tableaux et revenant à la question que j'ai posée au sujet des chemins de fer *Northern Alberta et Toronto Terminals*, possédés et exploités en commun par le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, je dois dire que je ne vois aucune économie dans vos tableaux, si ce n'est à la page 2(k) du document "H", à la dernière page. J'y vois un chiffre de frais d'un total de \$64,351. Je vois dans la colonne: Pare-neige et pare-sable et clôture de l'emprise, \$6,615; Stations de prise d'eau, \$15,985; Passages à niveau et signaux, \$4,238; Signaux et enclenchement, \$2,585; Machines pour la voie, \$4,540; Petits outils et fournitures, \$9,728, et le reste. Il y a un item de \$8,010 pour l'entretien en commun de la voie et des paires. Quelle économie, s'il y en a, est incluse pour le compte des chemins de fer *Northern Alberta et Toronto Terminals*?—R. Pour cela il faudrait reprendre l'analyse de tous ces chiffres.

[M. J. E. Armstrong.]

D. Vous croyez qu'on y trouverait une économie?—R. Permettez-moi d'exposer la question de cette façon-ci: Nous n'avons pas considéré le chemin de fer *Northern Alberta* comme propriété distincte en calculant les recettes. Nous l'avons inclus dans le nombre de milles. Nous avons envisagé tout le réseau sur la base d'un coût de tant l'unité pour le Pacifique-Canadien. La différence entre son coût rapporté et le coût obtenu de cette façon constitue une économie. Nous n'avons pas essayé de mettre à part les chemins de fer *Northern Alberta* ou *Toronto Terminals* ni aucun autre chemin de fer.

D. Vous avez là l'unification réelle; ce ne sont pas des voies concurrentes. Vous donnez, en conséquence, un service minimum, j'imagine, et l'unification ne changerait rien?—R. Il y aurait peut-être, monsieur le général, que le chemin de fer *Northern Alberta* est organisé et exploité comme propriété distincte. Il ne fait partie ni du Pacifique-Canadien ni du National-Canadien, bien qu'il soit leur propriété commune; il est exploité comme un organisme tout à fait distinct.

D. Il y aurait économie dans la surveillance?—R. On pourrait s'y attendre. Je ne sais pas bien comment elle pourrait s'effectuer. Si les deux organisations ferroviaires distinctes étaient fusionnées avec la Compagnie canadienne de chemin de fer, si je puis l'appeler ainsi, il en résulterait une économie. Il y aurait économie provenant des voies du *Northern Alberta*.

L'hon. M. Robinson:

D. Les dépenses du Pacifique-Canadien incluent-elles celles de la ligne du Sault?—R. Non, monsieur.

D. Cette ligne n'est pas considérée comme faisant partie de votre réseau?—R. Non, pas dans ces calculs. Elle fait, à proprement parler, partie du réseau du Pacifique-Canadien, de même que les sept filiales que j'ai mentionnées.

M. Biggar:

D. Aviez-vous l'intention de laisser de côté l'entretien de la voie et des constructions?—R. Non, monsieur, j'allais m'en tenir aux grandes lignes. Vos questions, monsieur Biggar, et peut-être aussi certaines questions des membres du Comité, me portent à croire que ce dernier aimerait savoir s'il y aura diminution ou augmentation, si l'on prend 1930 comme base de comparaison avec 1937, par suite de changements permanents intervenus dans l'intervalle. Je suis d'avis, à cet égard, qu'il ne s'est pas produit de changements permanents des conditions qui puissent entraîner la modification des chiffres de l'entretien de la voie et des constructions pour 1930, pour quelque autre année représentant un trafic de même intensité. Certaines économies permanentes ont été réalisées au cours des six dernières années, mais il semble qu'elles compensent, et même qu'elles excèdent, l'augmentation des frais d'entretien de la voie et des constructions résultant de l'accroissement de la vitesse des trains.

Il a également été question de la variation des économies que pourrait provoquer un changement dans l'intensité de trafic, en prenant, je crois, l'année 1930 comme année différente de trafic. En 1930, les frais d'entretien de la voie et des constructions pour le Pacifique-Canadien se sont élevés à \$1,672 par mille de ligne. Notre parcours fut de 16,416, et nous avons exploité 2,662 train-milles par mille de ligne. En 1937, les frais de l'entretien de la voie et des constructions pour le Pacifique-Canadien se chiffèrent à \$1,244 par mille de ligne, notre parcours s'établissant à 17,223 milles et l'exploitation à 2,188 train-milles par mille de ligne. La diminution des frais d'entretien fut d'environ 25 p. 100, contre une réduction de 18 p. 100 en train-milles par mille de ligne. A mon avis, les frais d'entretien de la voie et des constructions ont tendance à varier avec l'intensité du trafic, sans qu'ils soient pour cela directement proportionnels à la variation dans l'intensité du trafic; ainsi, les frais excèdent légèrement l'augmentation du volume du trafic au cours des bonnes années, tandis qu'il diminuent un peu plus en proportion de la réduction du trafic au cours des mauvaises années. Cet état

de choses découle naturellement du fait que des dispositions sont prises pour l'entretien au cours des bonnes années, et que les montants ainsi affectés sont ensuite dépensés au cours des mauvaises années. Cette explication répond-elle de façon satisfaisante à la question qu'on m'a posée au sujet du maintien?

D. Oui. Pour l'ensemble de cette question des frais d'entretien des voies, avez-vous pris connaissance du chiffre des économies réalisées dans l'entretien des voies et constructions, tel qu'indiqué dans la Pièce n° 42, à la page 513? Le chiffre qui apparaît dans la première colonne de ce tableau au bas de la page est de \$2,970,000 et il est établi sur la base de 1931. Si on y ajoute l'augmentation moyenne, il atteint environ \$3,500,000.—R. Je n'ai pas consulté ce tableau, monsieur Biggar.

D. Vous ne pouvez donc pas nous fournir la comparaison?—R. Je ne suis pas en mesure de vous donner quelque comparaison que ce soit.

D. Dans les circonstances, je ne puis donc pas vous contre-interroger sur ce que vous avez dit, mais vous aurez peut-être à rendre de nouveau témoignage. L'explication que vous venez de donner de la précision de la base des calculs s'applique-t-elle à 1932 ou à 1930?—R. Je crois avoir répondu à cette question il y a un instant, monsieur Biggar, dans l'avant-dernière question à laquelle j'ai répondu sans qu'elle me fut posée.

D. C'est-à-dire relativement au changement entre 1930 et 1937?—R. Oui.

D. Je tenais à vous demander si vous avez bien établi la base de vos calculs en 1932—R. Oui, monsieur.

D. Croyez-vous que vous eussiez pu trouver une base plus précise que celle que vous avez adoptée?—R. Non, monsieur. Si je devais faire cette estimation aujourd'hui, je ne pourrais procéder avec plus de précision.

D. C'est tout ce que j'ai à vous demander.

L'hon. M. Hugessen:

D. J'ai une question à poser, monsieur le président. Si j'ai bien compris votre réponse qui a précédé l'avant-dernière, monsieur Armstrong, vous êtes d'avis qu'en 1937, par exemple, vous pourriez toujours réaliser, à même les frais d'entretien de la voie et des constructions, par l'unification des deux réseaux, une économie d'environ \$14,800,000?—R. Non, je ne crois pas. Sur la base de nos frais véritables en 1930, comparativement à 1937, nous dépensons aujourd'hui 25 p. 100 moins. Je ne sais pas ce que le National-Canadien déboursait, car je n'ai aucune documentation à ce sujet, n'ayant pas eu à m'en préoccuper. Etant donné que leurs dépenses ont aussi diminué, il se peut que l'économie globale varie. Cette question ne se résume pas à un simple calcul de pourcentage.

L'hon. M. Calder:

D. Depuis 1930, monsieur Armstrong, les deux compagnies de chemins de fer ont effectué des économies indépendamment l'une de l'autre?—R. Sans doute.

D. En plus de ces économies, vous avez celles qui ont été effectuées par le moyen de la coopération?—R. Exactement.

D. De sorte que, de ce chiffre de \$14,000,000, il faudrait déduire les économies que chaque compagnie a réalisées indépendamment dans l'intervalle?—R. Pas entièrement, car il est des économies que les chemins de fer peuvent réaliser indépendamment, et qui n'ont aucune portée sur celles qui découleraient de l'unification. Ces chiffres indiquent les économies.

D. Qui résulteraient de l'unification?—R. Précisément.

D. Je comprends. C'est-à-dire des économies que ni l'une ni l'autre des compagnies ne peut effectuer individuellement.

L'hon. M. McRae:

D. Monsieur Armstrong, la question que je vais vous poser vous paraît-elle raisonnable au sujet de ces économies: le standard de nos chemins de fer et de nos
[M. J. E. Armstrong.]

voies est-il aussi élevé aujourd'hui, en 1937, qu'il l'était en 1930?—R. Je puis dire qu'en moyenne, ce standard est à peu près égal à celui de 1930. Pour le Pacifique-Canadien ce qui laisse surtout à désirer est le peinturage de certaines de nos constructions en bois.

D. Peut-être attachons-nous trop d'importance à la peinture?—R. Naturellement, l'état de la peinture saute aux yeux. Peut-être vous en tenez-vous trop au point de vue chemin de fer, monsieur le sénateur? Croyez-vous que les voies du Pacifique-Canadien ne sont pas entretenues aussi bien qu'elles l'étaient dans le passé?

D. Je constate que l'état de peinture et l'état des voies laissent à désirer. Je constate que les locomotives ne sont pas maintenues en aussi bon état qu'autrefois. Je ne crois pas non plus que le standard soit aussi élevé qu'en 1930.—R. Je me demande si votre comparaison s'applique à la même saison de l'année? Je crois que chaque année notre voie est en meilleur état en automne qu'au printemps.

D. Je sais. Mais je pense que les économies effectuées par les deux chemins de fer ont eu pour résultat d'abaisser quelque peu le standard, c'est-à-dire que les rails et les traverses ne sont peut-être pas remplacés aussi souvent qu'en 1930, et autres choses de ce genre.—R. La seule réponse que je puisse offrir,—mais il n'est peut-être pas opportun d'engager ici une discussion de ce genre,—mais je pourrais discuter cette question très sérieusement avec vous vivement.

D. Je crois que cela s'applique aux deux chemins de fer.

Le très hon. M. Meighen:

D. Monsieur Armstrong, voulez-vous vous reporter à la première page, que vous appelez la feuille volante? Le sénateur Moraud attire mon attention sur une réduction très importante dans les frais de surveillance et dans les frais d'entretien des voies, et il pourrait sans doute en dire autant d'autres frais pour le National-Canadien, depuis 1930. Pourriez-vous dire au Comité si les réductions opérées par le Pacifique-Canadien, à cause de la crise, sans doute, sont à peu près égales à celles qui ont été effectuées par le National-Canadien, comme le signale le sénateur Moraud?—R. Je ne saisis pas bien le sens de votre question, monsieur le sénateur.

D. Il me signale une réduction des frais de maintien du National-Canadien de \$3,940,000 à environ \$2,800,000, en 1936, je crois.

L'hon. M. McRAE: 1937.

Le très hon. M. Meighen:

D. 1936 ou 1937. Y a-t-il eu réduction correspondante des frais d'entretien du Pacifique-Canadien?—R. Nos frais d'entretien des voies, y compris toutes les dépenses y afférentes, accusent une réduction de 25 p. 100 en 1937, comparative-ment à 1930.

D. C'est-à-dire qu'ils sont moins élevés de 25 p. 100.

L'hon. M. Hugessen:

D. J'ai un état comparatif des chiffres pour le National-Canadien, sénateur Meighen. D'après le tableau que j'ai en mains, les Dépenses du National-Canadien en 1930 pour l'entretien des voies et des constructions s'élevèrent à environ \$47,900,000. D'après le rapport annuel de ce réseau pour l'année 1937, ces frais, pour l'année 1936, se chiffèrent à \$37,800,000, contre \$35,200,000 en 1937. De sorte que la réduction opérée par le Pacifique-Canadien, tant brute que proportionnelle, est beaucoup plus considérable que celle du National-Canadien.

L'hon. M. McRAE: En dollars, mais non sur une base de pourcentage.

L'hon. M. HUGESSEN: Elle s'établit à 47 contre 35.

LE TÉMOIN: Environ 25 p. 100.

L'hon. M. HUGESSEN: Les frais d'entretien des voies accusent une diminution d'environ \$500,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'entretien des voies?

L'hon. M. HUGESSEN: Je suppose.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle est beaucoup plus considérable que cela.

L'hon. M. HUGESSEN: Pour 1936, je ne sais pas ce qu'elle fut en 1930.

Le très hon. M. MEIGHEN: En tout cas, le National-Canadien accuse une diminution un peu plus forte que le Pacifique-Canadien proportionnellement.

Le TÉMOIN: Nous nous efforçons, chacun de notre côté, d'épargner tout ce que nous pouvons.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le National-Canadien a un peu plus de latitude.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): La déposition suivante sera longue, si j'en juge par ce que j'entends des deux côtés. Peut-être ferions-nous bien d'ajourner jusqu'à huit heures?

L'hon. M. ROBINSON: Croyez-vous qu'il soit sage de fixer huit heures?

L'hon. M. DANDURAND: J'ai fait remarquer que nous devons avancer le travail parlementaire, et je propose que nous fassions un effort particulier afin d'avancer notre travail.

L'hon. M. ROBINSON: Je ne crois pas que les sénateurs objectent à revenir, mais il faut songer à ceux qui accomplissent toute la besogne—les témoins et les sténographes.

L'hon. M. DANDURAND: Les témoins ne travaillent chacun qu'une ou deux heures.

L'hon. M. ROBINSON: Ils ne tiennent pas à revenir.

L'hon. M. DANDURAND: Mais nous devons songer au Parlement. Nous aurons quelques heures ce soir, et nous aurons une journée assez remplie demain.

La séance est levée jusqu'à huit heures du soir.

La séance est reprise à huit heures du soir.

M. BIGGAR: Le témoin suivant est M. W. A. Newman.

M. W. A. NEWMAN est appelé.

M. Biggar:

D. Monsieur Newman, vous êtes l'ingénieur-mécanicien en chef du Pacifique-Canadien?—R. Oui, monsieur.

D. Et vous occupez ce poste depuis dix ans?—R. Oui.

D. Vous avez l'intention d'expliquer le tableau suivant de la Pièce 49, "H", qui suit le sommaire de la page 448 des Dépositions?—R. Page 449.

D. Je sais, mais l'item particulier qui nous intéresse apparaît au deuxième état à la page 448?—R. Exactement.

D. Le montant en question est de \$14,360,414?—R. Oui.

D. Ce montant se décompose en huit item au bas de la page 449?—R. Oui, monsieur.

D. Voulez-vous nous donner la signification du mot: "matériel"?—R. Le mot "matériel" qui apparaît dans ce compte, signifie dans le premier état, d'abord, tout le matériel roulant, c'est-à-dire tout le matériel monté sur roues. Plus exactement, il comprend les locomotives à vapeur, les wagons-marchandises, les wagons-voyageurs, le matériel requis pour l'entretien de la ligne ou du matériel, les machines servant aux réparations du matériel et la surveillance des réparations du matériel susmentionné.

[M. W. A. Newman.]

D. Je comprends.—R. Le mot “autre” s’applique à un compte d’item divers que je serai mieux en mesure d’expliquer plus tard.

D. En ce qui concerne le tableau de la page 449, je suppose que les deux premiers item représentent, d’abord dans le dernier cas, les chiffres extraits des rapports faits périodiquement au Bureau fédéral de la statistique?—R. Précisément.

D. Il en est de même de la troisième colonne, en tant qu’elle s’applique au *Northern Alberta*?—R. Oui.

D. A ce montant s’ajoute une somme concernant les têtes de lignes à Toronto, et qu’on a incluse dans cette colonne?—R. Oui, monsieur.

D. La quatrième colonne représente le total des trois autres—R. Exactement.

D. Le premier item s’intitule “Surveillance”. Voulez-vous procéder dans cet ordre?—R. Monsieur Biggar, les membres du Comité ont reçu un état polycopié que j’ai l’intention d’analyser en détail.

D. Oui?—R. La première feuille...

D. Je n’en ai pas de copie.

L’hon. M. CALDER: Vous ne faites pas partie du Comité!

M. BIGGAR: C’est exact.

Quelques SÉNATEURS: Oh! Oh!

M. Biggar:

D. Je constate que cet état a été préparé de la même façon que celui que M. Armstrong a traité?—R. Oui.

D. Il contient aussi une feuille volante qui correspond aux tableaux.—R. Exactement. Cet état a été précisément extrait de là, sauf que l’ordre dans lequel les divers item ont été présentés a été modifié afin de les ordonner suivant leur importance respective en commençant par le principal compte, suivi des autres chefs d’économie par ordre décroissant.

D. Vous avez ensuite une série de pages maintenues par une attache, qui constituera la Pièce n° 59.—R. Exactement.

D. Vous avez donc l’intention de commencer par la première page de la Pièce 59, qui traite des réparations aux locomotives à vapeur. C’est le premier item de la page 449, et le premier qui apparaît dans les tableaux correspondant à l’état.—R. Avant d’entrer dans les détails de la première page de cette pièce, je tiens à dire que les économies réalisées dans ce cas peuvent être groupées sous deux chefs principaux: premièrement, les économies provenant de la réduction du nombre de locomotive-milles et de wagon-milles, limitant ainsi l’utilisation du matériel le moins efficace et, pour cette raison, la nécessité de l’entretien; en second lieu, l’entretien de tout le matériel au niveau du coût unitaire du Pacifique-Canadien pour l’année 1930, et, dans certains cas, à un niveau légèrement inférieur. Cette brève explication permettra de suivre plus facilement l’analyse des pages qui vont suivre.

D. Ce que vous venez de dire s’applique à plusieurs chefs?—R. En général, oui. On remarquera certaines modifications que j’expliquerai en temps et lieu.

Sur la première feuille, du côté gauche, apparaît le total des dépenses du Pacifique-Canadien, et en dessous, le total des frais d’entretien du matériel de ses filiales. Le total de ces deux colonnes représente les dépenses globales du Pacifique-Canadien pour la réparation des locomotives à vapeur en 1930.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Recommandez-vous l’achat de nouvelles locomotives ou vous en tenez-vous à la réparation de celles que vous avez?—R. Cet état intéresse uniquement l’entretien, et n’envisage pas les achats ou les dépenses de capital. Il s’agit simplement des réparations.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Le total des dépenses que vous mentionnez se chiffre à \$9,858,000?—
R. Oui, \$9,858,559 pour l'année 1930.

D. Oui?—R. Au-dessous de ce chiffre se trouve la mention "Locomotive-milles, 1930", et du côté gauche, les filiales du Pacifique-Canadien, les Chemins de fer Nationaux du Canada et le *Northern Alberta Railway*; vis-à-vis ces entrées, dans les colonnes réservées aux "Voyageurs", "Marchandises" et "Remises", sont donnés les parcours assurés par les différents chemins de fer pour l'année 1930. La colonne tout à fait à droite contient le total du parcours des locomotives des différents chemins de fer, lequel se décompose comme suit: Pacifique-Canadien: 55,821,040; filiales du Pacifique-Canadien: 3,656,664 milles; Chemins de fer Nationaux du Canada: 75,654,303 et *Northern Alberta Railway*: 543,854 milles.

L'hon. M. Calder:

D. Ces chiffres sont précis et non estimatifs?—R. Ces chiffres sont réels et sont tirés du livre bleu dont il a été question précédemment.

M. Biggar:

D. C'est-à-dire que ces totaux n'ont pas été tirés du livre bleu, je suppose, mais que les autres chiffres en ont été extraits? Ou les totaux ont-ils aussi été tirés du livre bleu?—R. Non, pas nécessairement les totaux. Je dois dire qu'un léger ajustement a été apporté à ces chiffres par suite d'une partie de parcours de locomotives légères qui ne correspond pas aux train-milles. Mais, pour la très grande partie, ces chiffres sont tirés de nos propres dossiers, et des documents officiels que peuvent se procurer toutes les compagnies de chemins de fer. Cela nous donne un parcours total pour tous les chemins de fer de 49,444,589 locomotive-milles de trains de voyageurs, 64,789,216 locomotive-milles de trains de marchandises, 21,442,056 locomotive-milles de locomotives de manœuvre dans les cours. Le total pour toutes les classes de service effectué par les locomotives s'établit à 135,675,861 milles. Dans la colonne intitulée "Voyageurs", "Marchandises", "Cours" et "Total", et vis-à-vis la mention "Pourcentage de la réduction", on trouve les pourcentages 16.2 p. 100 pour le parcours des voyageurs, 9.2 p. 100 pour le parcours des marchandises, 12.2 p. 100 pour le parcours dans les cours et 12.2 p. 100 pour le total. Ces pourcentages indiquent les réductions opérées dans le parcours des locomotives, calculées par les fonctionnaires chargés de compiler la statistique de l'économie de parcours réalisable par l'unification, et qui est donnée à la page 443, sous le titre de document B, où le pourcentage de la réduction, à la dernière ligne du document B, est indiqué à 16.2 p. 100 pour les trains à vapeur, ce qui s'applique dans le cas présent aux locomotives de trains de voyageurs.

L'hon. M. Hugessen:

D. Vous n'avez pas tenu compte de l'estimation modifiée de M. McNeillie, n'est-ce pas?—R. Je réfère, comme M. Leslie l'a déclaré, à l'estimation primitive de 1930 faite par le Pacifique-Canadien, telle que révisée d'après l'année 1932. Toute augmentation ou diminution sera analysée séparément. Afin de ne pas créer de confusion, nous traiterons de l'estimation primitive et nous la relèverons au besoin. De même, pour les parcours des locomotives de trains de marchandises, à la page 444, dernière ligne, vous noterez vis-à-vis "Pourcentage de la réduction", une réduction de 9.2 p. 100 du parcours des marchandises, des parcours mixtes et des autres parcours de trains. La réduction dans le parcours dans les cours est un ajustement à la baisse basé sur le rendement des locomotives dans les cours par rapport à la quantité de matériel pour trains de marchandises ou de voyageurs qui l'utilisent. La réduction du total est obtenue en groupant
[M. W. A. Newman.]

les totaux révisés et en les appliquant au total primitif. Cette explication n'est pas très claire, et je la reprends à l'instant. Sous le titre "Parcours des locomotives de trains de voyageurs", porté à 49,444,589 milles, le pourcentage de la réduction applicable à ce parcours est de 16.2 p. 100; si l'on déduit ce pourcentage de 49,444,589 milles, on obtient un nouveau total de 41,434,566 milles. De même, pour la colonne réservée aux "Marchandises", si l'on applique une réduction de 9.2 p. 100 au chiffre de 64,789,216 milles, on arrive à un nouveau total de 58,828,608 milles. Pour le parcours des locomotives dans les cours, en appliquant la réduction de 12.2 p. 100 on obtient un chiffre de 18,826,125 milles au lieu de 21,442,056. Ces nouveaux totaux indiquent une réduction globale, pour tous les chemins de fer maintenus séparément, de 135,675,861 milles, soit de 12.2 p. 100 du parcours effectif des locomotives.

D. Si je comprends bien, vous obtenez la dernière ligne dans les trois premières colonnes, en déduisant d'abord le pourcentage de la réduction, tandis que la dernière ligne de la dernière colonne est d'abord établie avant la déduction du pourcentage de réduction.—R. Ce pourcentage est de 12.2 p. 100. C'est ce que signifie la réduction. Ceci laisse un parcours effectif global des locomotives de 119,089,299 milles, qu'exigera, croit-on, le plan d'unification, en se basant sur les conditions qui existaient en 1930. Dans le coin supérieur de droite de cette feuille, vous trouverez, ajouté à ce parcours, le montant effectif de l'économie en espèces.

Le très hon. M. Meighen:

D. Du côté droit de cette feuille?—R. Le côté droit de la feuille que je suis à expliquer, page 5 (c). A l'angle supérieur de droite vous trouverez une estimation s'appliquant aux deux réseaux réunis en une seule exploitation; nous prenons ensuite le parcours global des locomotives calculé de la façon que je viens d'indiquer, et nous lui appliquons le coût d'entretien établi par le Pacifique-Canadien pour 1930, soit 16.75c. par mille.

M. Biggar:

D. Voulez-vous nous dire comment vous établissez ce chiffre? Je crois comprendre, mais vous n'avez pas encore abordé la colonne de gauche, contenant ce chiffre de 16.75c., n'est-ce pas?—R. Oui.

L'hon. M. CALDER: Troisième ligne de la colonne de gauche.

M. BIGGAR: Oui, je sais.

Le TÉMOIN: La colonne de gauche contient seulement les dépenses globales du Pacifique-Canadien pour le maintien de ses locomotives, et qui se chiffrent à \$9,858,559. Vous trouverez l'explication de la façon dont ce total est établi à la deuxième ligne de l'état, où le parcours des locomotives du Pacifique-Canadien est indiqué à 55,821,040; calculé à notre taux moyen de 16.75c. par mille, nous obtenons donc un montant de \$9,350,038, qui, avec les dépenses de nos filiales, s'élève à \$9,858,559.

M. Biggar:

D. Vous divisez ce montant de \$9,350,038 par 55,821,040?—R. Je regrette, mais je ne saisis pas.

L'hon. M. ROBINSON: C'est le contraire.

M. Biggar:

D. Précisément. Vous divisez 55,821,040 milles en \$9,350,038?—R. C'est exact.

D. Et vous appliquez votre moyenne de 16.75c. à ces 110,089,299 milles?—R. Oui.

D. Et vous reportez ce chiffre dans le coin supérieur de droite?—R. Oui.

L'hon. M. Calder :

D. Est-ce .1675c.?—R. Non, ce chiffre est de 16c. 75, c'est-à-dire 16c. $\frac{3}{4}$ pour chaque locomotive-mille. Tel est le coût de nos réparations.

L'hon. M. DANDURAND: Vous l'exprimez d'étrange façon.

L'hon. M. Calder :

D. Ce chiffre est de \$0.1675?—R. Ce chiffre est de 16c. $\frac{3}{4}$.

D. La position du point prête à confusion.—R. C'est que vous êtes probablement plus familier avec les fractions qu'avec les décimales, monsieur le sénateur.

M. Biggar :

D. Comment continuez-vous votre calcul? Vous avez un coût global estimé à \$19,947,458 pour l'entretien de vos locomotives?—R. Ce chiffre représente le coût global de l'entretien des locomotives d'après le plan d'unification. De ce chiffre nous avons opéré une réduction de 5 p. 100. Nous prétendons que, grâce à l'amélioration qui résultera de l'unification, ce qui nous permettra de mettre en œuvre les méthodes les plus efficaces et les plus modernes d'utilisation d'énergie, de choisir les meilleures usines des deux chemins de fer et de grouper nos réparations en différentes catégories de façon à en abaisser le coût, nous pourrions réaliser une économie de 5 p. 100. Et nous considérons cette estimation de 5 p. 100 comme très réservée. Je pourrais vous démontrer qu'on peut espérer réaliser une économie beaucoup plus considérable, car ce domaine de l'exploitation offre un très vaste champ à l'économie. En tout cas, nous avons prévu une réduction de 5 p. 100, découlant de meilleurs procédés de réparations, qui représente une somme de \$997,373, c'est-à-dire 5 p. 100 de \$19,947,458, et laisse une dépense globale de \$18,950,085 pour l'entretien des locomotives, d'après le plan d'unification, calculé d'après le volume du trafic en 1930. Je ferais peut-être bien d'ajouter que le chiffre de 16c. $\frac{3}{4}$ par mille représente le coût global d'entretien d'une locomotive. En réalité, pour nos propres fins, nous partageons nos frais en deux catégories: la première embrasse les frais d'usines, c'est-à-dire les frais de réparations des locomotives dans les usines; la seconde embrasse les frais des réparations courantes, c'est-à-dire les réparations effectuées de jour en jour dans les rotondes et les usines secondaires qui s'occupent des réparations de moindre importance afin de permettre aux locomotives d'accomplir leur tâche ordinaire. Ce partage, en chiffres ronds, ressortit à 5c. par mille pour les réparations courantes et à 11c. $\frac{3}{4}$ pour les réparations dans les usines. La base du calcul des frais d'entretien est toujours le coût par mille, car il offre le moyen le plus stable d'établir le coût. Ces frais varient différemment d'autres frais. Ainsi, le coût global pour la réparation d'une locomotive peut se chiffrer entre \$6,000 et \$15,000, suivant l'étendue des réparations à effectuer à une locomotive particulière. De sorte que le coût des réparations apportées à une locomotive, individuellement, ne signifie à peu près rien, à moins qu'on connaisse exactement la nature de ces réparations. La base est donc la locomotive-mille, car elle représente le coefficient exact du travail accompli par la locomotive. L'usure d'une locomotive est directement proportionnelle à la distance qu'elle franchit. Elle se rattache également aux frais d'exploitation lorsque ces frais, par mille, constituent la base d'exploitation. Le chiffre de l'entretien des locomotives est, si je puis dire, à peu près invariable. C'est-à-dire que, par une administration sage, nous maintenons l'indice au point où nous savons qu'il doit se trouver. Ce niveau, pour les quinze années qui ont précédé 1937, fut de 16c. par mille. En 1925 il était de 16c., et il se trouvait encore à 16c. en 1937. Disons qu'en 1937 il avait augmenté de $\frac{3}{4}$ de cent, et qu'il se trouvait un peu plus haut que le niveau antérieur.

D. Mais l'augmentation ou la diminution de ce niveau est toujours très légère?—R. Oui. Durant plusieurs années avant 1930, il s'est maintenu à 16c.,

[M. W. A. Newman.]

avec de très légères fluctuations. Il nous incombe de le maintenir à ce niveau. En d'autres termes, le service de la mécanique peut se comparer à un atelier à forfait, sans aucune relation avec le chemin de fer, sauf que nous nous engageons à réparer l'outillage à un certain prix. C'est là notre besogne.

L'hon. M. Buchanan:

D. La variation entre une année de trafic intense et une année de léger trafic est à peu près nulle, n'est-ce pas?—R. Précisément.

L'hon. M. Calder:

D. Avez-vous par devers vous ces chiffres pour une période de plusieurs années?—R. Oui, monsieur.

D. Et vous croyez que la même base puisse servir pour les autres lignes d'après le plan d'unification?—R. Oui, monsieur le sénateur. Le service de la mécanique du Pacifique-Canadien ne représente pas un individu isolé; il représente tout un groupe d'hommes qui s'y sont succédés pendant quarante ans. Il s'est édifié d'après l'expérience et la perspicacité des fonctionnaires qui l'ont constitué. Nos usines et nos facilités fonctionnent en parfaite harmonie. Notre expérience porte sur une longue période et nous permet d'établir à quel taux les frais d'entretien de tel outillage utilisé dans telles conditions, au Canada, peut être maintenu.

D. Vous ne croyez pas qu'il puisse se glisser d'erreur dans ces calculs?—R. A cet égard, je dois dire que nos chiffres peuvent être vérifiés et que nos dossiers forment une documentation tout à fait objective. Nous croyons que, d'après le plan d'unification, nous pourrions beaucoup plus efficacement maintenir ce chiffre à son niveau actuel, et même l'abaisser substantiellement. L'entretien des locomotives offre un champ fertile à l'économie, mais dont nous ne pouvons tirer parti nous-mêmes en tant que compagnie distincte, à cause de la quantité de réparations que nous devons effectuer directement en rapport avec nos parcours effectifs. Nous devons donc restreindre nos réparations aux parcours effectifs enregistrés par le service de l'exploitation.

D. Le coût de vos dépenses pour locomotives à vapeur fut de \$9,858,559, et de \$16,766,541 pour le National-Canadien?—R. Oui, monsieur.

D. Leur parcours est d'environ 50 p. 100 plus étendu que le vôtre, mais leurs frais d'entretien sont légèrement plus élevés que les vôtres?—R. Oui, considérablement plus élevés.

L'hon. M. McRae:

D. Colonel Biggar, avant que nous quittions la page 5(c), touchant la diminution du coût à l'unité attribuable à l'utilisation de locomotives plus puissantes et plus modernes, ainsi qu'à la mise en œuvre d'usines plus efficaces, je remarque une déduction de \$997,000, en chiffres ronds. Je comprends que les profits de l'usine accusent un manque à gagner du montant que je viens d'indiquer, mais il est évident que l'utilisation de locomotives plus modernes et la mise en œuvre d'usines bien outillées se reflète dans l'ensemble de l'augmentation des profits, et j'aimerais savoir s'il est tenu compte de ce montant ainsi déduit dans le calcul de \$75,000,000. Il est manifeste qu'avec de meilleures usines, des locomotives plus puissantes, exigeant moins de réparations, le plan d'unification permettrait de réaliser de plus amples bénéfices.—R. Il est tenu compte de ce montant, monsieur le sénateur.

D. Mais il est déduit.—R. Non, c'est une économie.

D. Parfaitement.

M. BIGGAR: Il en est tenu compte dans le chiffre de l'économie.

Le très hon. M. Meighen:

D. Je constate, dans l'annexe suivante, une semblable économie dans les réparations des wagons à marchandises, mais l'absence de toute économie pour les wagons de voyageurs.—R. Si vous le permettez, monsieur le sénateur, je discuterai cette question un peu plus loin.

D. Très bien.

M. Biggar:

D. Pouvons-nous passer à la feuille suivante?—R. Non. Il est un ou deux points que je devrais éclaircir, je crois, si j'en juge par les remarques que j'ai entendues durant mon témoignage.

D. Très bien, allez.—R. Tout d'abord, un sénateur a remarqué que les frais du National-Canadien étaient considérablement plus élevés que les nôtres. Il ne serait pas juste, je pense, de laisser cette remarque sans commentaire, car le National-Canadien ne fonctionne pas dans les mêmes conditions que nous. Notre exploitation consiste en un réseau parfaitement coordonné, et qui fonctionne comme tel depuis quarante ans. Le National-Canadien, d'autre part, a acquis les usines de quatre chemins de fer différents et n'a commencé à fonctionner qu'à une date assez récente. Il est donc naturel qu'il n'ait pas encore atteint le même degré d'efficacité. C'est d'ailleurs cette haute efficacité du rendement des outillages des deux réseaux qu'effectuerait l'unification. Je crois qu'en justice, je devais faire ce commentaire.

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous perdrez aussi une certaine mesure d'efficacité si vous absorbez l'autre chemin de fer.—R. Peut-être, et sur ce point je puis me tromper. Mais la question se résume à ceci, monsieur le sénateur: notre matériel, dans l'ensemble, sera meilleur, car nous aurons la meilleure part de chaque réseau, au lieu de ce que nous avons actuellement, et qui contient, je l'admets, une certaine proportion de matériel qui laisse à désirer.

D. Le même raisonnement s'appliquait aussi au National-Canadien.—R. Je l'avoue, mais avec le système d'unification nous pourrions nous débarrasser d'une partie considérable de matériel.

D. Mais le National-Canadien a lui aussi opéré la fusion de trois réseaux.—R. En effet, le National-Canadien a fusionné trois ou quatre réseaux, mais il a dû fusionner le matériel qu'il avait acquis. Avec l'unification, nous créerions un système parfaitement coordonné d'un bout du continent à l'autre, et conforme à nos propres besoins.

D. Je sais, et lorsque vous aurez accompli cela vous continuerez la même opération.—R. Nous prendrons la meilleure part de chaque réseau. Ainsi, M. Pyne a dit, avec raison, dans sa déposition, que l'usine du National-Canadien, à la Pointe-Saint-Charles est une excellente usine. Ni l'un ni l'autre des deux réseaux ne possède de facilités suffisantes pour maintenir l'outillage qu'exigera le plan d'unification, et c'est pourquoi il nous faudra choisir le meilleur de chacun. Ce choix permettra de grouper les différents genres de réparations que l'une ou l'autre des compagnies ne peut effectuer individuellement.

D. Je suis de votre avis. Mais là n'est pas l'objet de ma question. Je prétends que vous ne pouvez affirmer que le National-Canadien a subi un désavantage par la fusion de deux ou plusieurs chemins de fer, lorsque vous tirerez avantage de la même opération.—R. Je regrette, mais je ne saisis pas.

D. Vous dites que le National-Canadien a subi un désavantage qui a diminué l'efficacité du rendement de ses usines, et qui a entravé son exploitation sur un pied économique, parce qu'il a absorbé deux autres systèmes, l'ancien Nord-Canadien, alors le Grand-Tronc, et le Grand-Tronc-Pacifique. Vous prétendez qu'il était difficile d'obtenir le même degré d'efficacité par ce procédé de fusion.—R. J'ai dit que le National-Canadien n'avait pas eu l'occasion d'atteindre ce même degré d'efficacité.

[M. W. A. Newman.]

D. Alors comment atteindrez-vous cette efficacité en procédant de la même manière?—R. Nous avons une base sur laquelle établir nos frais.

D. Ne croyez-vous pas que le National-Canadien avait aussi une pareille base avant d'absorber le Grand-Tronc? Son réseau dans le temps, fonctionnait très efficacement.—R. Il se peut, mais ce système n'avait pas la même efficacité que le nôtre.

D. Du moins, il ne l'a pas maintenu.

L'hon. M. Black:

D. Lorsque le National-Canadien a absorbé les trois chemins de fer en question, il se peut que, du point de vue du matériel roulant et des outillages de réparation, et autres choses de ce genre, un ait été bien outillé, un autre moins, et le troisième encore moins. N'est-il pas vrai qu'aujourd'hui, après la fusion, le National-Canadien possède un système d'usines plus efficace que l'un quelconque des trois réseaux qui furent fusionnés?—R. C'est exact, mais il est un autre aspect de la question que je n'entendais pas traiter, mais qui pourra jeter quelque lumière sur le débat. Il convient de noter que les méthodes de réparation du Pacifique-Canadien sont sans égales sur le continent nord-américain: je veux dire par là que nous ne suivons pas le système ou la ligne de conduite généralement adoptés par les chemins de fer aux Etats-Unis. Le Grand-Tronc, en particulier, avait adopté des méthodes qui se rapprochaient plutôt de celles des chemins de fer américains que de celles du Pacifique-Canadien. En d'autres termes, nous avons toujours suivi notre propre ligne de conduite, sans nous préoccuper des autres chemins de fer. Et nous avons raison de continuer à suivre nos propres méthodes puisque nous avons atteint un degré d'efficacité sans égal sur ce continent, et que nos frais sont aussi les plus bas.

M. Biggar:

D. Vous ne dites pas que votre efficacité de même que vos frais sont plus bas?—R. Je dis que notre degré d'efficacité est plus élevé, tandis que nos frais sont plus bas. Je vous remercie de votre observation, M. Biggar.

D. Est-ce que votre explication épuise les deux premiers points?—R. Oui.

D. Vous aviez une seconde remarque à faire, je crois?—R. La question qui a été soulevée, et je me demande si elle a vraiment été soulevée, découle de certaines remarques à l'effet que le coût des réparations est directement proportionnel à la taille des locomotives, et que si, d'après le plan d'unification, nous augmentons le nombre des locomotives de grande taille, nos frais monteront en conséquence. Je dois faire remarquer que ce medium de comparaison n'est pas celui qui détermine le coût des frais d'entretien; ce coût est basé sur la locomotive-mille. Il convient de noter que les locomotives modernes de grande puissance forment la plus forte proportion des locomotives en service, et qu'elles accomplissent des parcours vraiment renversants; nous constatons aussi qu'elles ne doivent être remises pour réparations que tous les treize ou quatorze mois, et les frais réels par mille sont, en termes de réparations à l'usine, moins élevés que ceux des anciennes locomotives. Inutile, par conséquent, de redouter que l'augmentation moyenne de la taille des locomotives entraîne une augmentation des frais de réparations, car aussi longtemps que nous pourrons maintenir ces locomotives en service nous pourrons maintenir les frais de réparations à leur bas niveau actuel.

Il est une autre question que je tiens à éclaircir au chapitre des locomotives, monsieur Biggar. Je veux parler des observations de sir Edward Beatty relativement à l'âge des locomotives à vapeur. Un mot d'explication de ma part restaurera peut-être leur vrai sens aux observations de sir Edward Beatty. Une locomotive ne devient désuète que lorsqu'il est impossible d'en assurer économiquement le fonctionnement et le maintien, et son âge n'entre pas en ligne de compte.

En manière d'exemple, prenons chaque pièce de locomotive. Toutes les pièces, en effet, peuvent être remplacées, car chacune accomplit une fonction déterminée. Par conséquent, lorsqu'une locomotive est remise pour réparations,

la pièce défectueuse est remplacée. Il en va de même des chaudières. Et pour montrer combien les moyennes peuvent induire en erreur, si l'on jette un coup d'œil sur l'âge moyen des locomotives du Pacifique-Canadien, on constate qu'il est passablement élevé. L'âge d'une locomotive est toujours déterminé par la date de sa construction. Un groupe de nos locomotives, comptant plus de 400 unités, fut, pour ainsi dire, modernisé. A compter de 1923 on leur donna de nouveaux châssis, de nouveaux cylindres, de nouveaux mécanismes d'action des tiroirs, de nouveaux surchauffeurs de vapeur; plusieurs furent dotées de nouveaux tenders provenant d'autres locomotives et on est à y installer de nouvelles chaudières qui augmentent considérablement la pression de la vapeur. Aussi, l'âge de ces locomotives serait porté avec beaucoup plus de précision à 7, 8 ou 9 ans, qu'à 30, comme l'indiquent nos dossiers, ou, pour plus d'exactitude, 25 ans.

D. Peu de pièces ont plus de 7 ou 8 ans?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Elles sont complètement rajunies.

Le TÉMOIN: On pourrait leur appliquer le terme "renaissance". Cependant, nos dossiers portent quand même la date de leur construction. On voit que les chiffres sont assez décevants, et qu'une locomotive n'est vraiment désuète que lorsqu'il est devenu impossible de la faire fonctionner et de l'entretenir économiquement.

L'hon. M. Coté:

D. En d'autres termes, une locomotive, comme un individu, n'a que l'âge qu'elle se sent.—R. On peut aisément démontrer que l'âge d'une locomotive n'en indique pas nécessairement le degré de vieillesse.

L'hon. M. McRae:

D. Mais enfin, il doit se produire une certaine usure naturelle pour les locomotives comme pour les autres outillages de ce genre?—R. Parfaitement, mais au fur et à mesure que des organes sont usés, ils sont remplacés.

D. Naturellement, si vous continuez à les reconstruire de la sorte, elles fonctionneront pendant longtemps; mais elles sont tout de même passablement âgées, et les nouvelles locomotives s'améliorent avec les années,—R. Je ne partage pas votre avis, monsieur le sénateur.

L'hon. M. Calder:

D. Trouvez-vous toujours à utiliser ces vieilles locomotives?—R. Votre question, sénateur Calder, est tout à fait pertinente. Ma réponse vous surprendra, sans doute. Plus vous avez de locomotives modernes de haute puissance, plus vous avez besoin de vieilles locomotives. Et je m'explique. Une locomotive datant de 1910 ou 1911 a coûté environ \$20,000. Aujourd'hui, une pareille locomotive du type le plus moderne et possédant la même puissance de traction, coûte \$100,000, soit cinq fois plus cher. La raison...

L'hon. M. Horsey:

D. Le prix des pièces de locomotives a-t-il augmenté à ce point?—R. Non. Le coût moyen est réellement un peu plus du double, mais l'augmentation provient des mécanismes et autres accessoires d'une plus grande efficacité qui en augmentent le prix. Ainsi, vous achetez une locomotive de haut prix et qui doit assurer un haut degré de service économique. Vous la mettez en service, et aussi longtemps que vous pouvez la maintenir en service à sa capacité maximum vous réalisez de substantielles économies. Mais dès que cette locomotive ne peut plus donner son rendement maximum, elle devient un joujou très dispendieux. En conséquence, votre vieille énergie doit être effectivement gardée en réserve, et sur les embranchements, et le coût initial doit en être aussi bas que possible. Ceci explique pourquoi nous ne tenons pas à laisser vieillir nos locomotives à

[M. W. A. Newman.]

tel point qu'il faille les mettre au rebut. Nous nous efforçons de les maintenir en service, et de la sorte la perte d'efficacité est négligeable. L'une des meilleures performances dont nous puissions nous vanter est celle d'une locomotive de plus de 20 ans qui a été transformée de la façon que je viens d'indiquer.

L'hon. M. Calder:

D. Vous maintenez un dossier de ces épreuves?—R. Oui.

M. Biggar:

D. Voulez-vous vous reporter à la page 600. Vous constatez que M. Beatty a mentionné 15 nouvelles locomotives, et on a dit que M. Beatty ou le sténographe avait dû faire erreur, et que ce chiffre devrait être 50, en réalité.—R. Parfaitement. Nous avons construit 50 nouvelles locomotives l'année dernière.

L'hon. M. McRae:

D. De nouvelles locomotives?—R. Oui. Nous en avons construit 50 en 1937.

L'hon. M. Calder:

D. Ont-elles été construites dans vos propres usines?—R. Non, nous les avons achetées.

L'hon. M. McRae:

D. Qu'est-il advenu des anciennes locomotives qui fonctionnaient si efficacement lorsque le volume du trafic a diminué?—R. Cette considération ne s'applique pas aux locomotives. D'un groupe nombreux, plusieurs ne sont pas à garder. Nous nous débarrassons d'un certain nombre au fur et à mesure qu'elles exigent d'importantes réparations, mais nous en avons un nombre considérable, de même que le National-Canadien, qui peuvent être maintenues en service.

M. Biggar:

D. Avez-vous maintenant terminé l'explication de cette page?—R. Oui, monsieur.

D. Dans ce cas, passons à la page 5 (d) concernant les wagons à marchandises.

L'hon. M. Haig:

D. Cette page se passe de commentaires, monsieur le président.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les données sont très claires.

M. BIGGAR: Le Comité juge-t-il que nous puissions nous dispenser d'une explication? La base est la même que pour la page précédente.

Le TÉMOIN: Oui, monsieur.

M. Biggar:

D. Vous avez pris le coût par mille pour le Pacifique-Canadien et vous l'avez appliqué au parcours additionnel des trains de marchandises, et ce coût a été établi de la même façon que pour les locomotive-milles?—R. Exactement, monsieur.

D. Avant que nous passions à autre chose, j'attire l'attention du Comité sur le fait que le chiffre de \$18,950,085, à la page 5 (c) est reporté dans l'avant-dernière colonne de la feuille volante, à la page 449 du compte rendu; il en est de même du montant de \$22,975,959 à la page 5 (d).—R. C'est exact. Le coût global de \$18,950,085 pour les locomotives est reporté comme coût estimatif pour l'année 1930 d'après le système d'unification, et il est indiqué dans l'avant-der-

nière colonne de la feuille volante, puis déduit du montant de la colonne précédente, qui représente le coût des réparations des locomotives des deux réseaux réunis, ce qui laisse une économie nette de \$7,765,015.

L'hon. M. Hugessen:

D. Vous avez dit que le Pacifique-Canadien avait élaboré et suivi son propre système pour la réparation des locomotives, etc. Cela s'applique-t-il aussi à votre méthode d'établir vos frais?—R. Non, monsieur le sénateur.

D. Ces chiffres sont absolument comparables, n'est-ce pas?—R. Oui, absolument comparables.

D. Vous entendez, par vos propres méthodes?—R. L'opération consiste à prendre le total des dépenses et à établir le total des dépenses pour les deux réseaux réunis, et à déduire le chiffre des dépenses obtenu d'après notre base de calcul. Mais il n'y a aucune différence dans la méthode de calcul.

Le très hon. M. Meighen:

D. La méthode particulière dont vous vous servez pour les réparations aux locomotives s'applique-t-elle aussi aux réparations aux wagons?—R. Non, pas dans la même mesure. La chose serait impossible, d'ailleurs. La raison en est que la base de calcul des réparations aux wagons à marchandises est établie par l'*American Association of Railways*. Les diverses parties,—essieux, roulement à billes, roues et attelages,—sont de même modèle pour tous les chemins de fer sur le continent, de sorte que nos wagons peuvent être réparés sur leurs lignes et les leurs sur nos lignes, et les frais mutuellement exigés. Le mode de réparation est à peu près uniforme sur tout le continent.

D. Et les frais?—R. Les frais sont établis à peu près sur la même base. Nous calculons que nos frais sont un peu inférieurs dans certains cas, mais en général la différence n'est pas aussi marquée que pour les réparations aux locomotives que nous effectuons entièrement nous-mêmes.

Pour en finir avec la page 5(d) concernant les réparations aux wagons à marchandises...

M. BIGGAR: Je crois que le Comité est satisfait de votre explication.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sauf que je ne vois pas la réduction de 5 p. 100.

Le TÉMOIN: Ce compte porte une réduction de 5 p. 100 du coût l'unité par suite du plus haut degré d'efficacité, et nous arrivons à un total de \$22,975,859 pour les frais d'entretien du matériel à marchandises d'après le plan d'unification. Ce chiffre est donné à la page 5 (d) et reporté sur la feuille mobile.

L'hon. M. Calder:

D. Vous n'indiquez pas cette réduction de 5 p. 100 ici.—R. Oui, monsieur le sénateur. Si vous jetez un coup d'œil sur la page 5(d)...

L'hon. M. Hugessen:

D. Vous n'avez pas ce chiffre de 5 p. 100 ici.—R. Il est indiqué sous le titre "Réduction du coût l'unité et utilisation d'usines mieux outillées, \$1,209,256". Ceci représente 5 p. 100.

D. Oh! c'est là le 5 p. 100.—R. Exactement.

M. Biggar:

D. Nous passons à la page 5(e). Je constate que les chiffres sont calculés exactement de la même manière et qu'il n'y a pas de mention de 5 p. 100.

L'hon. M. Haig:

D. Pourquoi ne déduisez-vous pas 5 p. 100 ici? C'est tout ce que je veux savoir.—R. Au moment où ces chiffres furent révisés, on a jugé que les possibilités de réaliser des économies n'étaient probablement pas suffisantes pour effec-

tuer des économies sur les wagons de voyageurs, à cause de la variation considérable des types de wagons,—wagons d'arrière comparativement aux wagons d'avant,—et, en conséquence, aucune économie ne fut estimée en sus du coût réel établi d'après le coût l'unité du Pacifique-Canadien pour l'année 1930.

Si l'on considère aujourd'hui l'estimation à la lumière des développements qui se sont produits depuis 1932, alors qu'il fut établi, il est évident que nous n'avons pas suffisamment tenu compte du vaste champ qui s'offrait aux économies, et il semble maintenant assez possible d'effectuer des économies additionnelles dans les réparations des wagons de voyageurs.

Le président (le très hon. M. Graham) :

D. Il faut admettre d'abord que la concurrence, à commencer par l'apparence extérieure des wagons, est rude. Je conçois facilement que le chiffre de l'économie que vous croyez pouvoir réaliser sur le coût d'un wagon soit appelé à varier, lorsqu'un nouveau modèle de wagon que vous jugez opportun d'acheter apparaît sur le marché, et du fait que ce modèle est beaucoup plus dispendieux que ceux que nous, les plus âgés, appelons les "vieux de la vieille".—R. Comme M. Pyne l'a indiqué dans son témoignage, nous mettons les wagons de voyageurs en réparations pour deux raisons: pour restaurer leur apparence et les remettre en bon état. Nous en restaurons l'apparence, car, comme vous venez de le dire, l'extérieur ou l'intérieur ne se compare pas toujours favorablement aux wagons de nos concurrents. Nous les remettons en bon état en effectuant les réparations d'ordre mécanique qui s'imposent. Dans le cours ordinaire des choses, ces réparations deviennent nécessaires à certaines époques pour les wagons de voyageurs utilisés le plus intensivement. Il faut généralement procéder aux réparations tous les deux ans, bien que cet intervalle varie considérablement. Si l'on exprime ces réparations en frais par mille, on trouve la même base uniforme que celle dont j'ai parlé pour les locomotives. La variation n'est pas très accentuée, bien que les fluctuations des frais de réparations soient plus marquées que pour les locomotives. Certaines années, la proportion de wagons d'arrière est plus forte, et, en conséquence, le coût des réparations par wagon est plus élevé. D'autre part, nous n'avons pas lieu de croire que le niveau des frais d'entretien des wagons de voyageurs s'écartera appréciablement, tant à la hausse qu'à la baisse, du coût l'unité. Je songe en cela à la climatisation des wagons. Ce perfectionnement a considérablement augmenté le coût des wagons, et nous devons sans doute prévoir des frais d'entretien plus élevés à l'avenir. Toutefois, presque toutes les compagnies de chemins de fer se trouvent dans la même situation. Nous ne croyons pas que cette augmentation sera appréciable, et elle ne devrait pas dépasser le coût actuel de plus de 5 p. 100.

L'hon. M. Calder :

D. Quelle est la proportion des wagons mis au rancart chaque année; j'entends les wagons qui sont absolument hors de service?—R. Tout dépend de l'état des wagons. Je n'ai pas la proportion, monsieur le sénateur.

D. En chiffres ronds?—R. Disons une cinquantaine de wagons par année, d'un total de 3,000, en chiffres ronds.

D. Je veux parler des wagons de voyageurs.—R. Naturellement, les wagons de voyageurs se partagent en deux catégories: les wagons en acier et les wagons en bois. Ces derniers sont affectés à la réserve, et les wagons d'acier forment notre matériel d'utilisation courante. Tous nos services importants utilisent des wagons d'acier.

D. De sorte que chaque année, ou à certaines époques, vous devez acheter un certain nombre de wagons pour remplacer ceux qui sont hors de service?—R. Précisément.

D. Les wagons ainsi remplacés passent à d'autres services moins importants?—R. Exactement.

D. Et à la suite de ce déplacement, il se trouve un certain nombre de wagons qui sont mis au rebut?—R. Dans l'ensemble, cette explication donne une juste idée de la situation. En fait, ce déplacement est subordonné au degré d'utilisation des wagons. Ainsi, si notre vieux matériel n'est pas utilisé au même degré que notre matériel de meilleure qualité, la durée du premier se trouve prolongée d'autant. Ceci est facile à comprendre.

M. Biggar:

D. Nous abordons maintenant la page 5(f), monsieur Newman.—R. On vient de me souffler que je n'ai peut-être été suffisamment explicite au sujet des wagons d'avant et des wagons d'arrière. Afin de dissiper tout doute qui pourrait exister à cet égard, je dois dire que les wagons d'avant comprennent les fourgons à bagage, les wagons-poste, les wagons des messageries et les wagons de voyageurs. Les wagons d'arrière comprennent les wagons-restaurants, les wagons-salons, les wagons-lits, et autres wagons de ce genre.

Le président (le très hon. M. Graham) :

D. Les wagons de fantaisie?—R. Ce sont, si vous le désirez, des wagons de luxe. Il est une autre question à laquelle le général McRae a fait allusion et à laquelle je n'ai pas répondu entièrement. Je dois dire que certains de nos wagons de voyageurs, au lieu d'être mis au rancart, sont affectés aux ouvriers qui travaillent sur les voies.

L'hon. M. Buchanan:

D. Est-ce que, d'après le plan d'unification, vous n'utiliseriez pas un plus grand nombre de wagons d'acier qu'à l'heure actuelle? Est-ce que cela ne vous permettrait pas de réaliser de plus fortes économies sur les réparations?—R. Exactement. Nous nous proposons de mettre en service un matériel plus complet, c'est-à-dire des wagons d'acier sur les deux chemins de fer. Ceci permettrait, dans une certaine mesure, d'effectuer de fortes économies.

D. Cela vous permettrait de réduire vos frais de réparations?—R. Oui, car les wagons d'acier ne se détériorent pas aussi rapidement que les wagons de bois.

M. Biggar:

D. Passons à la page 5(f). Les calculs sont établis sur une base un peu différente, n'est-ce pas?—R. La page 5 (f) se rapporte aux réparations du matériel d'exploitation. Ce matériel, comme je l'ai déjà dit, comprend tout l'outillage qui sert à la réparation de la voie et du matériel roulant, comme, par exemple, les unités affectées au déblaiement de la voie en cas d'accident et les services auxiliaires, wagons, grues, sonnettes, pelles à vapeur, etc.

L'hon. M. Calder:

D. Cela comprend-il aussi les wagons plats?—R. Non, sauf les wagons plats affectés comme auxiliaires des wagons-grues. Cela comprend les wagons à ballast qui servent aux opérations de la compagnie, les chasse-neige, les épandeurs de ballast et tout le matériel qui sert à l'entretien de la voie.

D. Et qui ne sert ni au transport des marchandises ni au transport des voyageurs?—R. Non. Cet outillage n'est pas rémunérateur et ne sert qu'à l'entretien. Les wagons servant à loger les cantonniers font partie de ce groupe. En général, cet outillage comprend tout le matériel non productif monté sur roues. L'outillage d'exploitation se rattache plus directement au nombre de milles de voie, qu'aux unités ordinaires: train-milles, locomotive-milles ou wagon-milles. En d'autres termes, sa fonction est de desservir un territoire donné par l'entretien de la voie dans le périmètre de ce territoire, ou d'assurer le bon fonctionnement du matériel roulant au besoin. C'est pourquoi, dans le calcul de l'économie cet

[M. W. A. Newman.]

outillage a été rattaché directement à la distance du parcours que nous aurions d'après le plan d'unification, et toujours en fonction de l'année 1930. Les chiffres du côté gauche de l'état, page 5 (f) indiquent donc les frais globaux d'entretien de l'outillage du Pacifique-Canadien pour l'année 1930 pour un parcours de 15,106 milles de voie, au coût de \$55.41 par mille. Telle est la base du calcul. Si l'on applique ce coût de \$55.41 au parcours qui serait exploité d'après le plan d'unification, soit 35,946 milles, nous arrivons à un coût total d'entretien du matériel d'exploitation, d'après le plan d'unification, de \$1,991,768. Et ce chiffre a été reporté au sommaire pour déduction du coût combiné du maintien du matériel d'exploitation pour les deux chemins de fer distinctement, puis reporté dans la dernière colonne comme économie. Nous n'avons pas prévu un rendement plus efficace du matériel d'exploitation. . .

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous devriez obtenir un rendement plus efficace, puisque vous aurez un parcours plus étendu?—R. Nous obtiendrons une amélioration considérable de l'outillage en prenant le meilleur de chaque compagnie. Le matériel auxiliaire et le matériel d'exploitation situés dans certains territoires desserviront un parcours beaucoup plus étendu, car il y a présentement duplication. Nous pouvons donc espérer réaliser d'assez fortes économies de cette façon. Mais nous n'en avons pas tenu compte dans le calcul de l'économie estimée.

L'hon. M. Calder:

D. L'économie de \$55.41 dont vous avez parlé est établie après compilation, je suppose?—R. Oui, monsieur.

D. Avez-vous basé votre calcul sur une période d'années, ou simplement sur l'année 1930?—R. Ces chiffres sont basés sur le coût l'unité établi par le Pacifique-Canadien pour l'année 1930.

D. Mais dans un certain cas vous m'avez dit que vos dossiers portaient sur plusieurs années pour les locomotives, et que la variation d'une année à l'autre était à peu près négligeable?—R. Nous avons également les dossiers, dans ce cas-ci; de fait, nous les avons pour tous nos frais de réparations.

D. Est-ce que vos dossiers d'une année à l'autre s'écartent considérablement de ce chiffre de \$55.41?—R. Les frais d'entretien du matériel d'exploitation ont accusé un déclin presque ininterrompu. La raison en est que le degré d'efficacité, —ou mieux, le type du matériel d'exploitation s'améliore constamment. Nous avons acheté du matériel d'exploitation de qualité et de construction de beaucoup supérieures, ce qui a été d'une portée considérable sur la réduction de nos frais.

Le très hon. M. Meighen:

D. En outre, avec un meilleur matériel, les accidents sont moins fréquents et votre matériel d'exploitation moins utilisé?—R. Précisément. C'est une déduction logique.

M. Biggar:

Nous arrivons à la feuille suivante, page 5 (b). Cette page devrait porter le chiffre 5 (g), n'est-ce pas?—R. La feuille suivante que j'ai par devers moi est le document "H", page 5 (b).

D. Le chiffre 5 (b) est-il exact?—R. Oui, monsieur. L'ordre a été modifié, comme je l'ai dit, afin de présenter les différentes questions dans leur ordre logique, plutôt que dans l'ordre du dossier.

D. Vous pourriez peut-être donner un mot d'explication touchant l'outillage des usines dont il est question à la dernière page.—R. Tout d'abord, ce compte, outillage des usines, représente les frais d'entretien de l'outillage qui sert à réparer le matériel. Les frais d'entretien et de réparation de cet outillage dépendent

du degré d'utilisation, et de la mesure dans laquelle l'outillage est employé à réparer le matériel envoyé à l'usine, cette dernière phase se rattachant à son tour au parcours, c'est-à-dire au parcours franchi par les diverses catégories de matériel. Du côté gauche, dans la colonne intitulée "Pacifique-Canadien", on trouve le total des dépenses pour le maintien de l'outillage des usines pour l'année 1930, se chiffrant à \$1,306,630. Ce montant est décomposé dans la proportion de 44.4 p. 100 pour l'outillage servant au maintien des locomotives, et 55.6 p. 100 pour l'outillage servant au maintien des wagons. Exprimés en dollars, ces coefficients ressortissent, respectivement, à \$580,144 pour les réparations de l'outillage pour locomotives, et \$726,486 pour les réparations de l'outillage pour wagons. Il faut encore subdiviser le montant relatif à l'outillage pour wagons, de manière à déterminer la proportion exacte de l'outillage pour wagons de voyageurs et wagons à marchandises, ce qui a été effectué sur une base de parcours, une méthode assez exacte d'opérer ce partage. L'item de \$726,486 ainsi obtenu doit de nouveau être partagé entre le compte de l'outillage d'usine pour la réparation de l'outillage pour wagons à marchandises dans la proportion de \$610,975 et \$115,511 pour la réparation de l'outillage pour wagons de voyageurs. Dans la seconde colonne, intitulée "Total des services combinés exploités séparément", se trouve le montant des dépenses de maintien de l'outillage pour les deux chemins de fer.

Le très hon. M. Meighen:

D. C'est la quatrième colonne.—R. La quatrième colonne contient le pourcentage de la réduction sur le parcours effectif en wagons-milles. La première est de 12.2 p. 100. D'après l'unification le parcours des locomotives est réduit de 12.2 p. 100.

D. Et donc les frais d'entretien des machines?—R. Par conséquent, les machines ne seront pas utilisées dans la même proportion.

D. Pourquoi n'y a-t-il pas réduction de l'indice des wagons-milles?—R. Il y a, monsieur, 3.3 directement sous le 12.2 p. 100. Ces chiffres s'appliquent aux machines des ateliers de wagons à marchandises et à celles des ateliers de wagons à voyageurs.

M. Biggar:

D. Vous devez appliquer trois pourcentages séparés?—R. Ils s'appliquent aux trois classifications distinctes de machines et ont trait au parcours des locomotives, trains de marchandises et trains de voyageurs.

D. Ce sont les mêmes pourcentages mentionnés plus haut?—R. Oui, c'est exact. Dans la dernière colonne ces réductions s'appliquent au coût réuni des deux réseaux, en supposant que la compilation du coût global d'après l'unification est basée sur 1930. Ensuite cela est reporté à votre sommaire et donne \$233,783 comme chiffre des réparations aux machines.

Le très hon. M. Meighen:

D. Est-ce que les deux chemins de fer entretiennent et réparent leurs propres machines pour tenir constamment en bon état leur outillage?—R. Vous voulez savoir si on n'en envoie pas à d'autres ateliers?

D. Oui.—R. Ils les entretiennent généralement. Il peut arriver qu'on fasse réparer quelques pièces d'outillage dans ces ateliers, mais en général ces réparations sont effectuées dans nos ateliers.

M. Biggar:

D. Pouvons-nous passer à la page 5 (a), surintendance de l'entretien?—R. Pour ce qui est de la surintendance de l'entretien et de l'outillage, je fais allusion aux observations de M. Humphrey où il énonce la base adoptée concernant l'unification de l'administration, telle qu'examinée par ceux qui sont responsables de son établissement lors de l'étude de l'unification.

[M. W. A. Newman.]

D. Tout à fait.—R. La dépense du bureau principal apparaît au côté gauche pour le Pacifique-Canadien et elle accuse un total de \$165,402 pour 1930. On l'a augmenté en proportion du parcours que produirait l'unification. La proportion est de 16,658 milles seulement pour le réseau du Pacifique-Canadien contre 35,946 milles pour les deux chemins de fer unifiés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi cette augmentation de la dépense?

M. Biggar:

D. Le témoin a retranché 20 p. 100.—R. Les derniers mots de l'explication du côté droit sont "moins 20 p. 100". On retranche ce chiffre de cette dépense réunie pour une meilleure exploitation des chemins de fer d'après les possibilités qui résulteraient de l'unification.

D. Pour les mêmes motifs que nous a donnés ce matin M. Armstrong quant à l'entretien de la voie?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Calder:

D. C'est une estimation approximative; ce pourrait être 10 ou 30 p. 100.—R. Oui. A notre sens c'était une base raisonnable d'estimer la dépense du bureau principal d'après l'unification.

M. Biggar:

D. Et l'autre poste?—R. Il a trait aux usines Angus du Pacifique-Canadien. Celles-ci figurent dans un compte séparé dans notre comptabilité. C'est-à-dire, que toutes les autres usines du réseau entrent dans la dépense générale des régions, districts et divisions, mais les usines Angus étant très considérables sont considérés en elles-mêmes. Par conséquent, vu que nos chiffres les traitaient ainsi, nous en avons disposé ainsi dans notre sommaire.

D. Oui.—R. Et comme nous nous attendrions d'après l'unification à obtenir de meilleurs résultats dans les réparations sur une grande échelle, nous avons estimé que l'imputation afférente à la surintendance devait être accrue et nous avons augmenté notre compte de 10 p. 100.

D. Votre travail ayant été plus considérable, vous avez accru de 10 p. 100 votre imputation pour la surintendance?—R. C'est exact.

D. Passons maintenant à l'autre poste.—R. Il traite des régions et, comme M. Humphrey l'a expliqué, on a considéré que les deux régions du Pacifique-Canadien, ainsi que les lignes de l'Est et de l'Ouest formeraient quatre régions sous une direction unifiée. Nous avons donc simplement doublé la dépense du Pacifique-Canadien.

D. Par région?—R. Et celle-ci s'établit à \$261,184. En 1930 on voit uniquement pour les dépenses du Pacifique-Canadien le chiffre de \$130,592.

D. Je crois que vous avez appliqué au quatrième élément, les districts et les divisions, la même augmentation que celle calculée par M. Armstrong quant à l'entretien de la voie, n'est-ce pas?—R. Je ne suis pas sûr que le chiffre soit le même. Je le crois légèrement différent. La base de 1930 du calcul de la dépense sous l'unification, pour les districts et les divisions, est dans la proportion de 52 à 27 telle qu'appliquée à la dépense du Pacifique-Canadien pour 1930, plus une augmentation de 23.6 p. 100. La raison de cette augmentation est que l'étendue des nouvelles divisions serait accrue et que par conséquent l'administration devrait s'accroître proportionnellement à l'étendue qui relèverait des administrateurs.

D. Oui. M. Armstrong s'est servi exactement des mêmes chiffres.—R. Ils reposent exactement sur la même base. Je ne suis pas certain qu'ils s'appliquaient différemment à l'entretien de la voie qu'à celui de l'outillage.

D. Et la dernière feuille (g)?—R. Je n'ai pas fini. J'aimerais terminer mon exposé.

D. Oui.—R. Il n'y a eu aucun changement dans les filiales qui entrent dans nos calculs. On les a prises comme elles étaient.

D. Elles n'entrent nullement dans les chiffres des économies.—R. Non. Le total de la dépense qui résulterait de l'unification en se basant sur 1930 est de \$1,305,174. Ce total a été reporté au sommaire général dans l'avant-dernière colonne, il a été soustrait des frais réunis des deux chemins de fer exploités séparément et s'établit à \$1,410,754.

L'hon. M. Calder:

D. Ces chiffres tels qu'ils m'apparaissent ici doivent être erronés. Les frais sont maintenant de \$2,715,000 et vous estimez que cette exploitation des deux chemins de fer peut s'établir à \$1,305,174.—R. Oui, monsieur.

D. Qu'y a-t-il d'erroné dans ce chiffre?—R. On le comprend mieux en se reportant un peu plus loin à gauche sur la même ligne de chiffres, où sous surintendance la dépense totale du Pacifique-Canadien pour 1930 du réseau entier,—mais, souvenez-vous qu'elle ne s'applique qu'à l'entretien du matériel, c'est-à-dire, à ceux qui en ont la surveillance,—est de \$696,432.

L'hon. M. McRae:

D. Cette dépense dans le rapport du National-Canadien s'établissait à \$2,009,670?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Calder:

D. La base des calculs devait être différente.

L'hon. M. McRAE: De fait, le chiffre net de \$1,305,000 est inférieur de quelque \$700,000 à la seule dépense du National-Canadien.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. C'est le double du chiffre du Pacifique-Canadien.—R. Tout ce que je puis en dire, monsieur, c'est que les \$696,432 sont le chiffre exact du réseau du Pacifique-Canadien en 1930 pour ce qui est de la surintendance dans le compte de l'entretien du matériel.

L'hon. M. Calder:

D. L'autre chiffre est simplement extrait du rapport du National-Canadien.—R. Je ne puis le certifier. Je sais que nous l'imputons à ce poste au Pacifique-Canadien et c'est un prix raisonnable si on se reporte à nos archives du passé, auxquelles vous avez fait allusion et nous estimons que cette même base peut s'appliquer à un réseau unifié.

D. On a probablement inclus autre chose.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous aurez beaucoup de mal à expliquer cela.

L'hon. M. Robinson:

D. En ce qui concerne le nouveau matériel du Pacifique-Canadien, l'imputez-vous à ce poste ou au capital?—R. Le nouveau matériel ne figure aucunement dans cet état.

D. Cela me paraît être la différence.—R. Mais cela n'a rien à voir avec le matériel. Il ne s'agit ici que des frais de surintendance, de ceux à qui elle est confiée. Cela est complètement étranger au matériel. Ce ne sont que les chiffres de la surintendance.

L'hon. M. Buchanan:

D. Les usines Angus sont vos plus importantes. Où figurent vos autres, telles que celles de Winnipeg et de Calgary?—R. J'ai mentionné que toutes les autres usines sont comprises dans les districts et dans les divisions, monsieur.

[M. W. A. Newman.]

D. Pourquoi traiter les usines Angus différemment?—R. J'ai expliqué que nous l'avions fait à cause de leur très grande importance pour le Pacifique-Canadien et nous avons établi un compte séparé pour elles.

D. Et les autres usines sont considérées régionales?—R. Elles figurent dans les districts et dans les divisions.

L'hon. M. Horsey:

D. Est-ce que les \$2,009,670 afférents à la surintendance du matériel apparaissent au rapport du National-Canadien sous cette rubrique pour ce réseau?—R. Je crois que ces comptes...

D. Avez-vous obtenu ce chiffre?—R. Je vais être obligé de vous répondre ainsi. Je n'appartiens pas au service de la comptabilité et je n'ai pas pris moi-même cela dans le rapport. Notre service de la comptabilité a établi ce chiffre comme le chiffre comparatif exact à nos propres frais de comptabilité.

D. Je croyais que tous ces chiffres provenaient de la même source.

M. Biggar:

D. Passons à la dernière feuille.—R. Celle-ci porte la rubrique de "autre entretien du matériel". Dans les affaires personnelles ou le commerce il y a d'habitude un poste appelé "Divers". C'est ce que représente ce compte. Il comprend différents comptes divers que les en-têtes du côté gauche expliquent généralement. Les "Autres réparations aux locomotives" se rapportent aux locomotives électriques et à l'huile. Ce sont les chiffres du National-Canadien, non pas les nôtres.

D. Il n'y a aucune économie de ce côté?—R. Aucun changement.

D. Je crois que vous pourriez vous restreindre à deux postes comportant des économies et nous dire pourquoi le matériel divers figure plus loin à droite que la colonne des économies nettes. Parlez-nous du matériel flottant.—R. Il s'agit là des vaisseaux des Laes et c'est un sujet qui ne m'est pas très familier.

D. Vous ne savez pas ce qui a trait à ce chiffre de \$8,500?—R. Non, monsieur, sauf qu'on a considéré que sur une dépense globale de \$323,041 pour les deux chemins de fer réunis, on pourrait épargner \$8,500.

L'hon. M. Buchanan:

D. Pourquoi ce poste pour le National-Canadien dépasse-t-il d'autant le vôtre? Comprend-il le service des Antilles?—R. Non, simplement le service des Laes.

D. Pourquoi le leur est-il tellement plus élevé que le vôtre?

L'hon. M. MURDOCK: Il y a les transbordeurs de Grand-Haven et de Milwaukee, de même que ceux de la rivière Détroit.

Le TÉMOIN: Oui, et des vaisseaux en Colombie-Britannique.

L'hon. M. Dandurand:

D. Prenez ces économies sur "Accidents aux personnes".—R. Les frais globaux des deux chemins de fer exploités séparément s'élevaient à \$551,784 en 1930. Vu le plus petit nombre d'installations résultant de l'unification, le moindre personnel intéressé et que l'exploitation diminuerait après quelques années, au bout de quelques années nous devrions pouvoir réduire le compte des "Accidents aux personnes" du chiffre cité ici, soit \$105,136.

L'hon. M. Haig:

D. La réduction du personnel s'accompagnerait d'une diminution d'accidents.—R. C'est comme le chiffre que vous avez cité, sénateur Calder. On a supposé qu'il aurait pu être plus élevé ou plus bas, mais on a estimé que c'était une juste proportion à appliquer.

L'hon. M. Dandurand:

D. Ce n'est rien qu'une conjecture?—R. Elle se rapporte plus directement aux fonctions des chemins de fer exprimées soit en wagon-milles ou locomotive-milles, ou à la mesure de l'exploitation du matériel.

L'hon. M. Calder:

D. C'est une conjecture étudiée?—R. Elle repose sur le parcours des chemins de fer distincts et aussi sur l'exploitation en commun et elle est logique.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne saurait y avoir aucune comparaison entre ces chiffres.

M. BIGGAR: Le dernier poste ne comporte aucune économie.

L'hon. M. Haig:

D. Que renferme-t-il?—R. Beaucoup de chiffres divers sans relation, mais le National-Canadien inclut une dépréciation d'un peu plus de \$1,500,000 qui est omise des chiffres du Pacifique-Canadien.

M. Biggar:

D. Avez-vous quelque chose à dire touchant ces \$337,606, pour le matériel des messageries? Cela entre-t-il de quelque façon dans l'état des économies?—R. Non, il y a simplement une note explicative à l'effet que les chiffres du National-Canadien comprennent ce montant. Il n'y a là nul changement.

D. C'est réellement une explication du motif pour lequel le chiffre du Pacifique-Canadien est de \$7,500 et celui du National-Canadien de \$362,000?—R. C'est exact. Ces chiffres n'ont pas été modifiés.

Le très hon. M. Meighen:

D. Pourquoi n'avez-vous pas de compte "Entretien du matériel de messageries"?—R. Ce matériel est utilisé un peu différemment, il ne suscite aucune économie, on n'y touche pas. Il s'agit ici d'un compte divers et il peut y avoir divergence sur la part des deux chemins de fer dans ce chiffre.

M. Biggar:

D. Tous ces calculs sont basés sur l'abandon de 5,013 milles.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas tous.

Le TÉMOIN: A ce sujet l'abandon de voies est compris dans tout cet état.

M. Biggar:

D. Vous avez parlé plus tôt de certaines modifications permanentes qui auraient pu influencer sur cet état, survenues depuis 1932. Mais avant que nous en venions là,—vous avez examiné ces chiffres avec soin récemment—pouvez-vous nous dire si vous croyez que cette estimation datant de 1932 relativement à 1930 était juste?—R. Oui, monsieur. Elle a été préparée avec grand soin.

D. Je veux savoir si vous êtes encore du même avis?—R. Dans l'examen que j'ai fait de ces chiffres, je ne vois nul motif de modifier mon opinion de quelque façon quant aux économies susceptibles d'être réalisées en vertu de ce compte. Je répète que nous avons été très modérés dans notre estimation des économies susceptibles d'être réalisées grâce aux meilleures conditions où nous nous trouverions quant à l'entretien du matériel grâce à l'unification. Pour vous en donner un indice, je pourrais dire qu'une économie d'un pour cent due à une efficacité améliorée telle qu'appliquée aux réparations des locomotives, des wagons à voyageurs et des wagons à marchandises signifie \$538,000; il y a donc encore place pour des économies, monsieur.

[M. W. A. Newman.]

D. S'est-il produit quelques modifications permanentes depuis 1932 susceptibles de fausser cette estimation?—R. S'il y avait eu quelque profonde modification dans le prix de la main-d'œuvre ou des matériaux qui eussent influé sur nos prix de revient unitaires, nous aurions pu nous attendre à ce que nos estimations s'en ressentissent. Mais j'ai déjà dit que le niveau de nos prix de revient unitaires pour l'entretien du matériel de tous genres s'est maintenu uniformément et nous ne prévoyons rien actuellement qui influencerait sur eux à un degré important. Pour ce qui est de ces prix, ils sont encore les mêmes qu'en 1930.

L'hon. M. Calder:

D. Avez-vous été mêlé à la préparation des premières estimations?—R. Seulement de façon indirecte, monsieur. Ces chiffres furent compilés dans notre service surtout par notre surintendant des prix de revient, M. Macken, qui est présent. Je les connais et le motif pour lequel je vous les ai soumis est qu'ils comportent beaucoup de questions techniques. Mais M. Macken est au courant des prix de revient et je suis convaincu qu'ils représentent une situation qui existait en 1930.

L'hon. M. McRae:

D. Puis-je vous demander quelques renseignements concernant les réformes de matériel qui n'entrent aucunement dans les économies? Comment obtenez-vous les montants que vous déduisez?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'allais justement vous le demander.

Le TÉMOIN: Je vous prierais de réserver cette question pour M. Liddy qui est ferré sur les postes.

L'hon. M. Calder:

D. En résumant votre estimation vous avez dit être d'avis que le chiffre ci-haut était raisonnable aujourd'hui et que sous la rubrique d'"Entretien du matériel", au moyen d'un réseau unifié, vous épargneriez \$14,000,000 contre \$7,500,000 sur les quelque 5,000 milles de voie dont l'abandon est projeté. Je le répète afin d'amener le public de façon ou de l'autre à en comprendre le sens.—R. La réduction dans nos \$14,360,414, l'épargne totale dans l'entretien du matériel pour 1930 ne renferme qu'une proportion relativement peu considérable ayant trait à l'abandon de lignes.

D. C'était la question que j'allais vous poser. J'ai cru que M. Biggar vous l'aurait demandé. En supposant que nulle voie n'est abandonnée, de combien pensez-vous que les \$14,000,000 seraient diminués?

M. BIGGAR: Je n'ai pas posé cette question, M. Leslie nous ayant dit ce matin qu'un témoin qui devait traiter toutes ces questions nous en parlerait.

L'hon. M. CALDER: Très bien.

Le TÉMOIN: Je fournirai les chiffres à celui qui parlera, dirai-je, au nom de tous.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Il les rapportera tout de suite.

Le TÉMOIN: Chaque témoin les expliquera à celui qui témoignera longuement plutôt que fragmentairement.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Cela ferait surgir la question: n'insistons-nous pas trop sur l'abandon de lignes?—R. C'est vrai, monsieur. Les abandons de lignes en question ont très peu d'effet financièrement parlant sur l'entretien du matériel. Il est certain qu'ils ont un certain effet, mais ils n'intéressent qu'une faible partie du matériel et une très petite proportion des quelque \$7,000,000 qu'on vous a cités.

L'hon. M. Haig:

D. Vous avez un témoin qui nous communiquera tous ces renseignements?

—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Hugessen:

D. En comparant les chiffres de l'entretien du matériel des deux chemins de fer en 1930 et 1937, je vois \$31,200,000 pour le Pacifique-Canadien en 1930 et \$28,900,000 en 1937. Quant au National-Canadien, c'était \$49,200,000 en 1930 et \$44,500,000 en 1937. De sorte qu'en tout, pour les deux, les frais d'entretien du matériel en 1937 furent de \$7,000,000 de moins qu'en 1930. Cependant, je vous ai entendu dire que l'unification pourrait épargner \$14,000,000?—R. Oui, d'après le niveau du trafic de 1930. Ce matériel est celui qui sert à établir les train-milles et nos dépenses d'entretien s'élèvent et fléchissent selon le parcours total, le niveau du trafic ces diverses années. S'il dépasse celui de 1930 les économies s'accroîtront sensiblement, s'il lui est inférieur, elles seront en proportion.

L'hon. M. Horsey:

D. Le niveau du trafic diffère chaque année selon l'unité.—R. C'est pourquoi le prix de revient unitaire au mille est fixe.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Merci, monsieur Newman.

M. BIGGAR: Voulez-vous interroger un autre témoin?

L'hon. M. HAIG: Je crois que nous devrions ajourner, monsieur le président. Nous sommes moins jeunes que le leader du Sénat; nous devons approfondir ces chiffres.

L'hon. M. DANDURAND: M. Biggar croit que nous pouvons en finir demain avec le témoignage des représentants du Pacifique-Canadien. J'aimerais avoir l'opinion de M. Flintoft sur ce qui reste.

M. FLINTOFT: Ma foi, monsieur, je ne crois pas pouvoir vous assurer que nous terminerons l'interrogatoire de tous nos témoins demain. Je crois que nous pouvons en finir avec les témoins suivants: MM. Jefferson, O'Brien, Liddy, McMurray et Howard.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Est-ce que ce seront vos derniers témoins?

M. FLINTOFT: Non, monsieur. Nous avons aussi M. Neal.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): N'avez-vous pas un témoin que nous pourrions interroger brièvement jusqu'à dix heures?

M. FLINTOFT: Non, monsieur. Je crois que nous progresserions mieux si vous nous accordez quelque repos.

Le Comité s'ajourne à demain à 10 h. 30 du matin.

PIÈCE n° 45

(Voir les pages 358, 393, 640 et 670 du compte rendu)

ABANDONS DE LIGNES

N indique l'abandon d'une ligne du National-Canadien
 P " " " " Pacific-Canadien
 NAR " " " " Northern Alberta

Province	Entre	Programme du P.-C.	Programme du N.-C.	Programme commun aux colonnes 3 et 4	Programme coopératif du N.-C. (soumis à la Com. Duff)	Programme des lignes à faible trafic du N.-C.	Proposition de M. Fairweather au Com. du Sénat
		— 5051 m.	— 2434 m.	— 2098 m.	— 2261 m.	— 1966 m.	— 1129 m.
I.P.-E.	Harmony Jct. —Elmira.....					N 10	
N.-E.	Inverness Jct. —Inverness.....					N 61	
N.-E.	St. Peters Jct. —St. Peters.....					N 25	
N.-E.	Caledonia Jct. —Caledonia.....					N 22	
N.-E.	Middleton Jct. —Granville Centre.....	N 22	N 22	N 22		N 8	N 22
N.-B.	Buctouche Jct. —Buctouche.....					N 30	
N.-B.	Kent Jct. —Richibucto.....					N 27	
N.-B.	Elgin —Havelock.....					N 26	
N.-B.	Hampton. —St. Martins.....					N 29	
N.-B.	Stanley Jct. —Stanley.....					N 5	
N.-B.	Bay Shore —Shore Line Jct.....	P 82					
N.-B.	Westfield Beach —Centreville.....	N 158				N 158	
N.-B.	Chipman —Norton.....	P 45					
N.-B.	Chipman —Cyr.....	N 146					
N.-B.	Grand Falls —Edmundston.....	P 27	P 38	P 27	P 38		
N.-B. et P.Q.	Edmundston —Diamond (P.Q.).....	N 225					
P.Q.	Scotts Jct. —Harlak Jct.....	P 27	P 16	P 16			
P.Q.	St-Joachim —Nairn Falls.....					N 62	
P.Q.	Ligne en éperon de Morency.....					N 6	
P.Q.	Bélair —Lachevrotière.....		P 29	N ou P 23			
P.Q.	Dombourg —St-Marc.....	N 23				N 22	
P.Q.	Cap-de-la-Madeleine —Grandes-Piles.....	P 27					
P.Q.	Fortierville —Deschailions.....					N 6	
P.Q.	Fortierville —St-Grégoire.....					N 27	
P.Q.	Victoriaville —St-Grégoire.....					N 30	
P.Q.	Shawinigan —Grand mère.....		P 6				
P.Q.	Paradis —Rawdon.....					N 16	
P.Q.	St-Léonard —Nicolet.....		N 14			N 15	
P.Q.	St-Hyacinthe —Bellevue Jct.....					N 31	
P.Q.	St-Hyacinthe —Iberville.....					N 28	
P.Q.	Iberville —Noyan Jct.....					N 22	
P.Q.	Elkhurst —Windsor Mills.....	P 59					
P.Q.	Farnham —Freligsburg.....		N 19			N 18	
P.Q.	Farnham —Stanbridge.....	P 14					
P.Q.	Farnham —St-Guillaume.....	P 47					
P.Q.	Farnham —St-Jean.....	N 13	N 11	N 13	N 11		
P.Q.	Delson —St-Jean.....		P 15		P 14		
P.Q.	Cantic —St-Jean.....					N 17	
P.Q.	Stoneham —Loretteville.....					N 10	
P.Q.	St-Rémi —Hemmingford.....					N 15	
P.Q.	St-Lin Jct. —St-Lin.....	P 15					
P.Q.	Ste-Thérèse —St-Eustache.....	P 6					P 6
P.Q.	Papineau —Fresnière.....	N 13					
P.Q.	St-Canut —Cushing Jct.....		N 6				N 23
Ont.	Glen Robertson —Vankleek Hill.....	N 14					
Ont.	Glen Robertson —Hawkesbury.....					N 21	
Ont.	Hawkesbury —Ottawa Jct.....	N 57				N 57	
Ont.	Rockland —Clarence Creek.....					N 5	
Ont.	Soulanges —Cornwall.....	P 27	P 27	P 27	P 28		
Ont.	Ottawa Ouest —Carleton Place.....	P 28					
Ont.	Arnprior —Renfrew.....	N 17	N 17	N 17			N 17
Ont.	Payne —Eganville.....	P 19	N 23	N ou P 19	P 23		N 22
Ont.	Golden Lake —Pembroke.....		N 21		N 21	N 20	
Ont.	Federal —Capreol.....	N 304	N 109	N 109	N 394		
Ont.	Two Rivers —Ravensworth.....					N 37	
Ont.	Lyn Jct. —Forfar.....	N 31	N 31	N 31			
Ont.	Lyn Jct. —Westport.....					N 40	
Ont.	Glen Tay —Whitby.....	P 164	P 180	P 164	P 96		P 58
Ont.	Napanee —Trenton Jct.....		N 35		N 45		
Ont.	Anson —Trenton Jct.....					N 8	
Ont.	Trenton —Brighton.....					N 10	
Ont.	Trenton —Picton.....					N 31	
Ont.	Yarker —Tweed.....					N 34	
Ont.	Tweed —Bannockburn.....					N 19	

PIÈCE n° 45

(Voir les pages 358, 393, 640 et 670 du compte rendu)

ABANDONS DE LIGNES

N indique l'abandon d'une ligne du National-Canadien
 P " " " " " Pacific-Canadien
 NAR " " " " " Northern Alberta

Province	Entre	Pro-gramme du P.-C.	Pro-gramme du N.-C.	Pro-gramme commun aux colonnes 3 et 4	Pro-gramme coopératif du N.-C. (soumis à la Com. Duff)	Pro-gramme des lignes à faible trafic du N.-C.	Proposition de M. Fairweather au Com. du Sénat
		5051 m.	2434 m.	2098 m.	2261 m.	1966 m.	1129 m.
Ont.	Marmora	—Cordova				N 5	
Ont.	Ormsby	—Coe Hill				N 7	
Ont.	Fuller	—Madoe				N 10	
Ont.	Maynooth	—Wallace				N 16	
Ont.	Bessemer Jct.	—Child's Mines				N 7	
Ont.	York River	—Howland				N 51	
Ont.	Kirkfield	—Cobocook				N 11	
Ont.	Peterboro	—Millbrook Jct.		N 13			
Ont.	Peterboro	—Port Hope				N 28	
Ont.	Whitby	—Port Perry				N 17	
Ont.	Romnac	—Greenburn	N 42			N 42	
Ont.	Romnac	—Brimlook		N 35	N 35		
Ont.	Port Perry	—Cresswell				N 13	
Ont.	Zephyr	—Sutton				N 9	
Ont.	Lindsay	—Dranoel		P 17			P 17
Ont.	Lindsay	—Port McNicoll		P 75		P 42	
Ont.	Lindsay	—Coldwater	N 56		N ou P 56	N 26	P 57
Ont.	Palgrave	—Collingwood	N 52				
Ont.	Beeton	—Collingwood		N 42	N 42	N 40	
Ont.	Beeton	—Allandale				N 25	
Ont.	Coldwell	—Penetang				N 34	
Ont.	Bolton	—Melville	P 19				
Ont.	Harrisburg	—Hespeler	N 19				
Ont.	Galt	—Elmira	N 25				
Ont.	Galt	—Kitchener				N 13	
Ont.	Fort-Erié	—Camfield Jct.				N 45	
Ont.	Brant, voie de garage du comté	—Paris Jct.				N 6	
Ont.	Hickson	—Tavistock Jct.				N 6	
Ont.	Linwood	—Listowel	P 16	P 16	P 16	P 16	P 17
Ont.	Saugeen	—Walkerton	P 37				
Ont.	Wingham Jct.	—Wingham	P 5				
Ont.	Wingham Jct.	—Hyde Park				N 73	
Ont.	Embroy	—St. Mary's	P 16				
Ont.	Woodstock	—St. Thomas	P 34				
Ont.	Woodstock	—Ingersoll		P 9			
Ont.	Woodstock	—Walkerville Jct.	P 135	P 136	P 135	P 139	
Ont.	Woodstock	—Ringold					P 38
Ont.	Glencoe	—Kingscourt	N 21	N 21	N 21	N 21	
Ont.	Burgessville	—Woodstock				N 9	
Ont.	Simcoe Jct.	—Otterville				N 14	
Ont.	Simcoe Jct.	—Port Dover				N 9	
Ont.	Jarvis	—Port Dover				N 9	
Ont.	Simcoe	—Port Rowan				N 17	
Ont.	Paris Jct.	—Stratford				N 31	
Ont.	Brantford	—Tilsonburg				N 36	
Ont.	Beaverton	—Longlac	N 609				
Ont.	Hearst	—Nakina				N 144	
Ont.	Toronto	—Sudbury				N 268	
Ont.	Key Jct.	—Key Harbour	N 6	N 6	N 6		N 6
Ont.	Bala	—Wanup			N 135		N 135
Ont.	Bala	—Sudbury		N 135			
Ont.	Sudbury	—Fort-William				P 561	
Ont.	Nipigon	—Current Jct.	P 63	P 65	P 63	P 68	
Ont.	Twin City Jct.	—Mackies		N 32			N 35
Ont.	Conmee	—Superior Jct.			N 59		
Ont.	Twin City Jct.	—James		N 59		N 59	
Ont. et Man.	Nakina	—Paddington	N 657				
Man.	Terminal Jct.	—Hector		N 64	N 64		

PIÈCE n° 45

(Voir les pages 353, 393, 640 et 670 du compte rendu)

ABANDONS DE LIGNES

N indique l'abandon d'une ligne du National-Canadien
 P " " " " " Pacifique-Canadien
 NAR " " " " " Northern Alberta

Province	Entre	Programme du P.-C.	Programme du N.-C.	Programme commun aux colonnes 3 et 4	Programme coopératif du N.-C. (soumis à la Com. Duff)	Programme des lignes à faible trafic du N.-C.	Proposition de M. Fairweather au Com. du Sénat
							5051 m.	2434 m.	2098 m.	2261 m.	1966 m.	1129 m.
Man.	Beach Jct.	—Selkirk E.	N 24	N 24	N 24	N 24	
Man.	Rugby Jct.	—Morris	P 40	P 40	P 40	N 8	P 40
Man.	Arborg	—Teulon	P 37				
Man.	Pacific Jct.	—Tower E.	N 46				
Man.	Elm Creek	—Plum Coulée	P 40	P 40	P 40		
Man.	Portage	—Gladstone	P 35	P 35	P 35		
Man.	Portage	—Delta					N 16
Man.	Oakland	—Cawdor				N 6	N 12
Man.	Muir	—Gladstone					N 12
Man.	N.-D. Jct.	—N.-D.-de-Lourdes				N 3	
Man.	West Tower	—Deer	N 22	N 22	N 22		
Man.	Rosburn Jct.	—McCreary				N 33	
Man.	Hallboro	—Beulah					N 55
Man.	McGregor	—Varcoe	P 55		P 55		P 56
Man.	Gautier	—Miniota	P 44		P 44		
Man.	Hamiota	—Miniota					P 20
Man.	McGregor	—Miniota		P 108			
Man.	Carberry Jct.	—Carberry	N 19	N 22	N 19		
Man.	Brandon Jct.	—Carberry Jct.					N 22
Man.	Brandon Jct.	—M. & B. Jct.	N 25				
Man.	Brandon	—Varcoe		P 24			
Man.	Forrest	—Wheatland	P 19	P 19	P 19		
Man.	Gautier	—Minnedosa		P 15		P 12	
Man.	Boissevain	—Lauder	P 35				
Man.	Holmfild	—Deloraine	N 51	N 51	N 51		
Man.	Louise	—Deloraine					N 56
Man.	Binscarth	—Inglis	P 24	P 24	P 24		
Man.	McAuley	—Virden	P 36	P 37	P 36		
Man. et Sask.	Brandon	—Maryfield	N 75	N 75	N 75	N 71	
Sask.	Maryfield	—Peebles	P 71	P 71	P 71		
Sask.	Wolseley	—Reston					P 122
Sask.	Estevan	—Bienfait	N 8			N 9	
Sask.	Southall	—Neptune	P 20				
Sask.	Talmadge	—Radville Jct.	N 27				
Sask.	Worrell	—Moose-Jaw Jct.	N 39	N 39	N 39	N 39	
Sask.	Young Jct.	—Mille 13	N 13				
Sask.	Young	—Colonsay	P 16				
Sask.	Colonsay	—Amazon		P 36	N ou P 16		
Sask.	Dacer	—Battleford				N 5	
Sask.	Cutknife	—Carruthers				N 16	
Sask.	Mawer	—Main Centre	N 50				
Sask.	A travers Saskatoon			P 12			
Sask.	Saskatoon	—Unity	P 120	P 120	P 120	P 120	
Sask.	Perdue	—Wilkie					P 59
Alta.	Haight Jct.	—Vegreville				N 22	
Alta.	Bruderheim	—Edmonton S.	P 33	P 34	P 33	P 34	P 34
Alta.	Edmonton	—Kerensky	NAR 45	NAR 45	NAR 45		NAR 45
Alta.	Carbondale	—Morinville	NAR 5	NAR 5	NAR 5	NAR 5	NAR 5
Alta.	Tofield	—Barlee Jct.	N 23	N 23	N 23		N 24
Alta.	Camrose Jct.	—Demay					N 25
Alta.	Warden	—Alix	N 22	N 22	N 22		N 9
Alta.	Nevis	—Alix				N 10	
Alta.	Red Deer Jct.	—Red Deer		N 6		N 6	N 6
Alta.	Red Deer Jct.	—Rocky Mtn. Hse.	N 55	N 56	N 55	N 56	Net P 59
Alta.	Mille 1-24	—Barlow Jct.					N 1
Alta.	Grainger	—Barlow Jct.	N 47	N 47	N 47		
Alta.	Langdon	—Beiseker				N 5	Net P 33

PIÈCE n° 45

(Voir les pages 358, 393, 640 et 670 du compte rendu)

ABANDONS DE LIGNES

N indique l'abandon d'une ligne du National-Canadien
 P " " " " Pacifique-Canadien
 NAR " " " " Northern Alberta

Province	Entre	Pro-gramme du P.-C.	Pro-gramme du N.-C.	Pro-gramme commun aux colonnes 3 et 4	Pro-gramme coopératif du N.-C. (soumis à la Com. Duff)	Pro-gramme des lignes à faible trafic du N.-C.	Proposi-tion de M. Fair-weather au Com. du Sénat
		5051 m.	2434 m.	2098 m.	2261 m.	1966 m.	1129 m.
Alta.....	Peace River Jct. —Darson Jct.....					N 33	
Alta.....	Foothills —Lovett.....					N 5	
C.-B.....	Vernon —Okanagan Landing	P 5					
C.-B.....	Armstrong Jct. —Campbell Creek	N 56					
C.-B.....	Kamloops —Petain.....	P 163					
C.-B.....	Hope —Vancouver.....	N 79					
C.-B.....	Lulu Island.....	N 19					
C.-B.....	Log Dump —Deerholm.....	N 7	N 7	N 7			
C.-B.....	Lake End —Cowichan Lake	N 31	N 31	N 31			
C.-B.....	Patricia Bay Jct. —Patricia Bay.....					N 15	
Ont.....	Paris —Port Dover.....	38					
	(Ch. de fer électrique)						
	Totaux.....	5,051	2,434	2,098	2,261	1,966	1,129

BUREAU TECHNIQUE DU N.-C.,

MONTRÉAL, le 16 mai 1938.

PIÈCE n° 53

POPULATION, LONGUEUR DE VOIES ET TONNAGE DU TRAFIC-MARCHANDISES
PAR PROVINCESBUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE
DIVISION DU TRANSPORT ET DES SERVICES PUBLICS

OTTAWA, le 28 mai 1938.

Colonel O. M. BIGGAR, K.C.,
Immeuble Victoria,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Relativement à votre dossier 2090-1 du 18 mai, il est plutôt difficile de faire un court exposé qui ferait voir la situation ferroviaire dans les différentes parties du pays et qui en donnerait une juste idée. Par exemple, l'île du Prince-Edouard dont les côtes ne sont jamais encombrées de glace possède probablement plus de voies eu égard à ses besoins réels qu'aucune des autres provinces, bien que les provinces des Prairies en accusent beaucoup plus par tête. De même le Saint-Laurent et les Grands Lacs sont tellement importants pour les provinces d'Ontario et de Québec qu'il est difficile d'évaluer ce facteur au point de vue du transport. Toutefois, l'exposé qui suit vous donnera certains renseignements.

Les milles de voies par mille âmes n'exposant qu'une partie de la situation, j'ai aussi indiqué les chargements en tonnes aux stations de chaque province par mille de voie, la totalité des tonnes chargées et reçues des chemins de fer étrangers, le nombre total des tonnes déchargées et livrées aux chemins de fer étrangers. Ces données sont indiquées pour 1928 et 1936, 1928 ayant accusé le plus gros trafic.

J'ai aussi indiqué au bas du tableau le trafic par eau en 1937 tel que signalé par les divers ports sous la juridiction du Conseil des ports nationaux. Le trafic pour l'Ontario se composait presque entièrement de grains reçus et expédiés des élévateurs à Port-Colborne et Prescott. Beaucoup du trafic des ports québécois se compose de grains transportés de la tête des Lacs à Montréal par eau.

Par suite des vastes étendues non peuplées du Québec et de l'Ontario et des autres provinces, une comparaison au mille carré n'offrirait guère d'utilité. Nous ne pouvons donner de statistiques du trafic pour une autre unité que la province. Par conséquent, je n'ai pas essayé de séparer les données de l'Ontario-nord. Nous ne possédons pas non plus de statistiques des tonne-milles par provinces, mais seulement celles des tonnes chargées, reçues, déchargées et livrées. Ces données ne renseignent pas sur la densité du trafic, parce qu'on n'attache aucune importance aux variations dans les longueurs des parcours non plus qu'au trafic qui traverse une province.

Bien à vous,

(Signé) G. S. WRONG,
*Chef de la division du transport
et des services publics.*

CHEMINS DE FER CANADIENS

POPULATION, LONGUEURS DE VOIES ET TONNES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR PROVINCES
(Voir le compte rendu du 17 mai 1938, page 586)

1936	Ile du Prince-Edouard	Nouvelle-Ecosse	Nouveau-Brunswick	Total, Provinces maritimes	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Total des Prairies	Colombie-Britannique	Total, Canada y compris le Yukon et les Territoires du N.-O.
Population (000 omis).....	92	537	435	1,064	3,096	3,690	711	931	772	2,414	750	11,028
Milles de voies.....	286	1,397	1,871	3,554	4,777	10,746	4,860	8,624	5,686	19,170	3,907	42,212
Nombre moyen de milles de voies par 1,000 âmes.....	3.10	2.60	4.30	3.34	1.54	2.91	6.83	9.26	7.37	7.94	5.21	3.83
Nombre moyen de tonnes de marchandises transportées par mille de chemin de fer—												
Chargées aux gares.....	650	4,760	990	2,440	1,790	1,530	810	720	1,230	890	990	1,290
Chargées aux gares et reçues de chemins de fer étrangers.....	650	4,850	1,220	2,600	2,450	3,020	840	750	1,260	930	1,110	1,790
Déchargées aux gares.....	790	4,130	880	2,150	1,390	2,010	790	400	460	510	710	1,150
Déchargées aux gares et livrées à des chemins de fer étrangers...	860	4,530	1,340	2,660	2,400	3,500	850	430	460	550	1,460	1,770
1928												
Nombre moyen de tonnes de marchandises transportées par mille de chemin de fer—												
Chargées aux gares.....	864	5,150	1,120	2,680	2,620	2,200	1,490	1,350	2,240	1,660	1,800	2,020
Chargées aux gares et reçues des chemins de fer étrangers.....	864	5,230	1,450	2,880	3,530	4,790	1,580	1,400	2,300	1,720	1,940	2,860
Déchargées aux gares.....	910	4,460	960	2,320	2,920	3,320	1,330	640	900	890	1,370	1,930
Déchargées aux gares et livrées aux chemins de fer étrangers...	910	4,800	2,000	3,010	4,550	5,540	1,390	700	900	930	2,520	2,900
<i>Transport par eau en 1937¹</i>												
<i>Ports nationaux</i>												
ENTRANT.....		1,334,412	773,742	2,108,154	13,370,376	24,807,832					4,176,003	
SORTANT.....		1,041,797	1,244,670	2,286,467	7,497,117	24,125,176					2,736,120	

Bureau fédéral de la statistique,
Ottawa, le 25 mai 1938.

¹ Pour détails sur les ports, voir ci-dessous.

TRAFFIC PAR EAU ENTRÉ ET SORTI DES PORTS NATIONAUX
en 1937

	Entré	Sorti
Halifax.....	1,334,412	1,041,797
Saint-Jean.....	773,742	1,244,670
Chicoutimi.....	111,918	4,514
Québec.....	1,228,534	456,857
Trois-Rivières.....	1,956,401	739,635
Montréal.....	10,073,523	6,296,111
Total pour Québec.....	13,370,376	7,497,117
Prescott.....	5,958,806	5,934,831
Port-Colborne.....	18,849,026	18,190,345
Total pour Ontario.....	24,807,832	24,125,176
Vancouver.....	4,176,003	2,736,120

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE,
OTTAWA, le 25 mai 1938.

PIÈCE n° 54

CHEMINS DE FER NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN
Dix années, 1937-1936

	Réseau du National- Canadien	Compagnie du Pacifique Canadien
	\$	\$
Recettes brutes d'exploitation..... (A).....	2,155,162,355	1,719,530,177
Dépenses d'exploitation, taxes, loyers, etc..... (B).....	1,990,368,682	1,314,730,260
Revenu net avant déduction des frais obligatoires. (C) (A-B)...	164,793,673	404,799,917
Frais obligatoires..... (D).....	(¹) 538,826,700	215,906,763
Revenu ou déficit net avant le paiement des divid. (E) (C-D)...	Dr. 374,033,027	Cr. 188,893,154
Dividendes..... (F).....		162,006,281
Revenu inscrit aux profits et pertes..... (G) (E-F)...	Dr. 374,033,027	26,886,873
Débit des profits et pertes..... (H).....	69,697,077	52,436,546
Solde des profits et pertes..... (I) (G-H)...	Dr. 443,730,104	Dr. 25,549,673
Déficits en espèces payés par l'État (lignes de l'Est) (à partir du 1er juillet 1927)..... (J).....	56,895,209	
Déficits en espèces payés par l'État (autres lignes canadiennes) (à partir du 1er janvier 1932)..... (K).....	227,521,384	
Total..... (L) (J+K)...	284,416,593	
Solde des déficits..... (M) (E-L)...	89,616,434	
Prêts de l'État—		
Pour déficits, 1929+1931..... (N).....	44,053,869	
Pour capital, remboursement, etc..... (O).....	41,357,710	
Prêts temporaires pour remboursement..... (P).....	(²) 35,076,695	
Sous le régime de la Loi sur la construction d'ouvrages publics supplémentaires, 1935..... (Q).....	789,062	
Accroissement net de la dette du National-Canadien garanti par l'État.....	357,747,323	

(¹) Omet l'intérêt de \$342,973,425 sur les avances de l'État.

(²) Remboursé en 1937.

PIÈCE n° 55

ESTIMATION DES IMMOBILISATIONS DANS LE TRANSPORT

(Fédérales, jusqu'au 31 mars 1937; toutes autres, jusqu'au 31 décembre 1936)

EN MILLIONS DE DOLLARS

	Par chemin de fer	Par eau	Par route
1. Fédérales—			
Subventions.....	\$162.7	\$ 60.5	} Voir 4
Immobilisations.....	421.4	360.4	
Pertes d'exploitation et de capital.....	701.0	150.9	
Prêts.....	58.6	146.5	
Achats de garanties.....	288.0	0.1	
Subventions diverses, etc.....	61.6		
Dragage.....		157.1	
Phares, balisage des eaux et diverses dépenses connexes.....		400.0	
	\$1,693.3	\$1,275.5	
2. Provinciales—			
Subventions.....	\$ 33.4		Voir 4
Prêts.....	72.9		Voir 4
Recettes provenant de l'enregistrement des véhicules-moteurs et des taxes sur l'essence depuis 1928 (Crédit).....			Cr. 419.0
	\$106.3		Cr. 419.0
3. Municipales—			
Subventions.....	\$ 13.3		Voir 4
4. Communes au Dominion, aux provinces et aux municipalités—			
Estimation de la valeur des routes en 1928.....			\$671.0
Construction, de 1928 à 1936 (inclusivement).....			430.1
Entretien, de 1928 à 1936 (inclusivement).....			184.3
			\$ 1,285.4
TOTAL DU CAPITAL PUBLIC.....	\$1,812.9	\$1,275.5	\$ 886.4
5. Capital privé—			
Valeurs.....	\$ 924.4	Pas de renseignements	
Garanties de l'État.....	972.4	31.0	
Toutes autres garanties.....	771.8	Pas de renseignements	
TOTAL DU CAPITAL PRIVÉ.....	\$2,668.6		

REMARQUE:

Le terme "chemins de fer" embrasse tous les déboursés directs, de même que les frais des réductions tarifaires sous le régime de la Loi de réduction des tarifs de transport des provinces Maritimes de 1927, les déboursés de la Caisse des passages à niveau et l'aide au chômage.

Le terme "par eau" comprend les installations de têtes de ligne de port, le dragage, le balisage des eaux, les subventions à la navigation, le coût de la marine marchande de l'État (maintenant vendue) et la flotte du service des Artilles du National-Canadien.

Le terme "par route" comprend l'estimation de la valeur du réseau routier en 1928, les frais réels et les recettes provinciales seulement depuis 1928.

Le terme "chiffres" afférents aux déboursés fédéraux s'entend "net" après l'application des recettes reçues.

Les recettes provinciales applicables aux routes sont comprises séparément mais retranchées du total.

BUREAU DE L'AUDITEUR GÉNÉRAL,
Ministère des Transports,
Le 25 mai 1938.

PIÈCE n° 56

LONGUEUR DE VOIES COMMUNES AU P.-C. ET AU N.-C.

(Projets du P.-C., Pièce 50, p.453; projets du N.-C., Pièce 42, pp. 526-527. Voir aussi la Pièce 45.

N.—indique une ligne devant être abandonnée par le National-Canadien.

P.—indique une ligne devant être abandonnée par le Pacifique-Canadien.

NAR.—indique les lignes devant être abandonnées par le Northern Alberta.

N° du projet du P.-C. à la pièce 50	Entre	Chemins de fer	Longueur approximative	Situation actuelle	MILLES						
					Lignes abandonnées	Une demande d'abandon est en préparation	Un accord quant à l'abandon est en préparation	L'accord concernant l'abandon est en suspend	A l'étude	Abandon rejeté	Lignes du N.-C. non concurrentes
1	Middleton Jct. —Granville Centre....	N	22	On a demandé à la Commission des chemins de fer la permission de l'abandonner.		22					
6	Grand Falls —Edmundston.....	P	27	Ligne abandonnée.....	27						
8	Scotts Jct. —Harlaka Jct.....	P	16	Après étude par les deux chemins de fer on a constaté qu'aucune économie ne résulterait de cet abandon.						16	
14	Farnham —St-Jean.....	N	13	Ligne abandonnée.....	13						
9	Dombourg —St-Marc.....	N ou P	23	La ligne du N.-C. a été abandonnée.....	23						
18	Soulanges —Cornwall.....	P	27	Le Comité mixte de coopération a étudié cet abandon et l'a rejeté.						27	
22	Arnprior —Renfrew.....	N	17	A l'étude par la section du National-Canadien du Comité mixte de coopération.					17		
23	Payne —Eganville.....	P	19	A l'étude par la section du National-Canadien du Comité mixte de coopération.					19		
24	Federal —Capreol.....	N	109	Le Comité mixte de coopération a constaté après l'étude de cet abandon qu'il n'en résulterait aucune économie.			7			102	
25	Lyn Jct. —Forfar.....	N	31	Le N.-C. l'a rejeté après l'avoir étudié vu qu'il n'en résulterait pas d'économie.						31	
26	Glen Tay —Whitby.....	P	164	Les deux chemins de fer ont rejeté l'abandon de l'embranchement Glen Tay-Shannonville (71 milles) vu qu'il n'en résulterait pas d'économie. Les deux chemins de fer ont rejeté l'abandon de l'embranchement de Shannonville-Brighton (34 milles) vu son im praticabilité parce qu'il dérangerait la main-d'œuvre du P.-C. à Trenton. Le Comité mixte de coopération étudie l'abandon de la ligne Brighton-Darlington (59 milles).					50	105	

LONGUEUR DE VOIES COMMUNES AU P.-C. ET AU N.-C.

(Projets du P.-C., Pièce 50, p. 458: projets du N.-C., Pièce 42, pp.526-527). Voir aussi la Pièce 45.

N.—indique une ligne devant être abandonnée par le National-Canadien.
 P.—indique une ligne devant être abandonnée par le Pacifique-Canadien.
 NAR.—indique les lignes devant être abandonnées par le Northern Alberta.

N° du projet du P.-C. à la pièce 50	Entre	Chemins de fer	Longueur approximative	Situation actuelle	MILES							
					Lignes abandonnées	Une demande d'abandon est en préparation	Un accord quant à l'abandon est en préparation	L'accord concernant l'abandon est en suspens	A l'étude	Abandon rejeté	Lignes du N.-C. non concurrentes	
27	Ronnac	—Greenburn.....	N	35	Ligne abandonnée.....	35						
29	Palgrave	—Collingwood.....	N	42	Projet étudié par le P.-C.—cet abandon ne produirait pas d'économie.						42	
28	Lindsay	—Coldwater.....	N ou P	56	Le recueil d'une documentation pour un accord avec le P.-C. touchant cet abandon se poursuit activement.			56				
34	Linwood	—Listowel.....	P	16	On a demandé à la Commission des chemins de fer l'autorisation d'abandonner cette ligne.		16					
40	Glencoe	—Kingscourt.....	N	21	Le P.-C. a étudié cet abandon, il n'en résulterait aucune économie.						21	
39	Woodstock	—Walkerville Jet.....	P	135	Le Comité mixte de coopération est à étudier ce projet; (le Comité mixte de coopération l'étudie actuellement).					135		
41	Beaverton (Bala)	—Lac Long (Wanup)...	N	141	Projet d'abandon approuvé par le Comité mixte de coopération. La préparation de l'accord touchant cet abandon est suspendue dans l'attente de la recommandation visant l'abandon d'une ligne semblable du Pacifique-Canadien.				141			
44	Nakina (Hoctor)	—Paddington.....	N	64	Le Comité mixte de coopération étudie l'abandon de cette ligne; (la décision en est confiée au Comité mixte local.					64		
43	Nipigon	—Current.....	P	63	Le Comité mixte de coopération étudie l'abandon de cette ligne; (le Comité mixte local l'étudie actuellement).					63		
44	Conmee	—Superior (James)....	N	59	Le Comité mixte de coopération étudie l'abandon de cette ligne; (le Comité mixte local l'étudie actuellement).					59		

45	Beach Jct.	—Selkirk-E.....	N	24	Après étude commune il est démontré que la désaffectation de Beach Jct.-Selkirk-E. ne comporte pas d'économie. L'abandon de la ligne de Birds Hill-Selkirk-E. (16 milles) est approuvé par le Comité mixte exécutif—le changement dans la situation a rendu cet abandon douteux.	16	8	
47	Rugby Jct.	—Morris.....	P	40	Le Comité mixte de coopération étudie actuellement cet abandon; la décision là-dessus est confiée au Comité mixte local.		40	
49	Elm Creek	—Coulée Plum.....	P	40	Ligne du P.-C.....			40
50	Portage	—Gladstone.....	P	35	Le Comité mixte de coopération étudie cet abandon.		35	
51	West-Tower	—Deer.....	N	22	Les deux chemins de fer après l'étude de ce projet d'abandon ont constaté qu'il n'en résulterait aucune économie.			22
53	Carberry	—Carberry Jct.....	N	19	Le N.-C. a étudié ce projet d'abandon qu'il a rejeté.			19
52	McGregor	—Varcoe.....	P	55	Le Comité mixte de coopération a étudié cet abandon.		55	
55	Gautier	—Miniota.....	P	44	Le Comité mixte de coopération a étudié cet abandon.		44	
56	Forrest	—Wheatland.....	P	19	Le Comité mixte de coopération a étudié cet abandon.		19	
57	Brandon	—Maryfield.....	N	75	Les deux chemins de fer après l'étude de ce projet d'abandon de la ligne Maon-Maryfield (35 milles) l'ont rejeté. Les deux chemins de fer après l'étude de ce projet d'abandon de la ligne Brandon-Maon (40 milles) ont invité à se prononcer là-dessus le Comité mixte local.			35
							40	
59	Holmfield	—Deloraine.....	N	51	Le recueil d'une documentation touchant une entente avec le Pacifique-Canadien au sujet de cet abandon se poursuit activement.	51		
60	Binscarth	—Inglis.....	P	24	Ligne du P.-C.....			24
61	McAuley	—Virden.....	P	36	Ligne du P.-C.....			36
62	Maryfield	—Peebles.....	P	71	Le Comité mixte exécutif a approuvé l'abandon de la ligne Wolsley-Reston (122 milles)—la préparation de l'accord est suspendue dans l'attente d'une recommandation visant un abandon semblable de la ligne du National-Canadien.	71		

PIÈCE n° 56

LONGUEUR DE VOIES COMMUNES AU P.-C. ET AU N.-C.

(Projets du P.-C., Pièce 50, p. 453. projets du N.-C., Pièce 42, pp. 526-527). Voir aussi la Pièce 45.

N.—indique une ligne devant être abandonnée par le National-Canadien.

P.—indique une ligne devant être abandonnée par le Pacifique-Canadien.

NAR.—indique les lignes devant être abandonnées par le Northern Alberta.

N° du projet du P.-C. à la pièce 50	Entre		Chemins de fer	Longueur approximative	Situation actuelle	MILLES						
						Lignes abandonnées	Une demande d'abandon est en préparation	Un accord quant à l'abandon est en préparation	L'accord concernant l'abandon est en suspens	A l'étude	Abandon rejeté	Lignes du N.-C. non concurrentes
66	Worrell	—Moosejaw Jct.....	N	39	Le Comité mixte de coopération étudie cet abandon.					39		
68	Young	—Colonsay.....	N ou P	16	Les deux chemins de fer ont constaté après l'étude de cet abandon que celui-ci ne produirait aucune économie.						16	
70	Saskatoon	—Unity.....	P	120	Les deux chemins de fer ont rejeté après étude l'abandon de la ligne Saskatoon-Perdue (39 milles) et de celle de Wilkie-Unity (22 milles). L'abandon de la ligne de Perdue-Wilkie (59 milles) est à l'étude par le Comité mixte de coopération.					59		61
72	Bruderheim	—Edmonton S.....	P	33	A l'étude par le Comité mixte de coopération; (la décision en est confiée au Comité mixte local).					33		
71	Edmonton	—Kerensky.....	NAR	45	A l'étude (la décision en est confiée au Comité mixte local).					45		
71	Carbondale	—Morinville.....	NAR	5	A l'étude (la décision en est confiée au Comité mixte local).					5		
73	Tofield	—Barlee Jet.....	N	23	Le N.-C. a étudié et rejeté ce projet d'abandon,—il n'en résulterait aucune économie.						23	
74	Warden	—Alix.....	N	22	Les deux chemins de fer ont rejeté après l'avoir étudié le projet d'abandon de la ligne Warden-Nevis (13 milles),—il n'en résulterait aucune économie. Le recueil d'une documentation quant à un accord avec le Pacifique-Canadien concernant l'abandon de la ligne Nevis-Alix (9 milles) du Pacifique-Canadien se poursuit activement.			9				13
75	Red Deer	—Rocky Mountain House.	N	55	Le recueil d'une documentation quant à un accord avec le Pacifique-Canadien concernant l'abandon de cette ligne se poursuit activement. La ligne proposée pour utilisation en commun est une ligne mixte.			55				

76	Grainger	—Barlow Jet.....	N	47	Le recueil d'une documentation touchant un accord avec le Pacifique-Canadien concernant l'abandon de cette ligne se poursuit activement. La ligne projetée pour l'utilisation en commun est une ligne mixte. Les deux chemins de fer ont rejeté après l'avoir étudié l'abandon de la ligne Beiseker-Grainger (14 milles).	.....	.....	33	.....	.....	14	.....
83	Lake End	—Cowichan-Lake.....	N	31	Le N.-C. a rejeté l'abandon de cette ligne après l'avoir étudié,—il n'en résulterait nulle économie.	.....	.....	.....	.....	.....	31	.....
82	Log-Dump	—Deerholm.....	N	7	Le N.-C. a rejeté l'abandon de cette ligne après l'avoir étudié,—il n'en résulterait nulle économie.	.....	.....	.....	.....	.....	7	.....
Totaux.....												
				2,098		98	38	211	228	830	593	100

BUREAU TECHNIQUE DU N.-C.,
 MONTRÉAL, le 16 mai 1938.

COMITÉ SPÉCIAL

PIÈCE n° 57

ESTIMATION PAR LE P.-C. DES ÉCONOMIES DANS LES WAGONS-MILLES ET LES TRAIN-MILLES DUES AU NOUVEL
ACHEMINEMENT DU TRAFIC-MARCHANDISES

(Non imprimée)

PIÈCE n° 58

DÉTAILS DES DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE, DE L'ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS—
BASÉES SUR 1930. (POUR COMPLÉTER L'ÉTAT DE LA PAGE 449).Document "A"
(a)

MILLES DE VOIES—AU 31 DÉCEMBRE 1930

	Milles	Milles
Pacifique-Canadien.....	15,106	
Filiales du Pacifique-Canadien.....	1,552	
		16,658
National-Canadien.....		23,768
Ch. de fer Northern Alberta.....		878
Total pour les trois chemins de fer.....		41,304
Moins—voies faisant double emploi—droits de passage.....		345
		40,959
Moins—les lignes devant être abandonnées (Document "A").....		5,013
		35,946

Total des milles de voies des trois chemins de fer—35,946 milles=215.79 p. 100 du total
des voies du Pacifique-Canadien, soit 16,658 milles.
Longueur totale des voies devant être abandonnées—5,013 milles=12.24 p. 100 du total.

Document "H"
Page 2
(a)

FRAIS D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Surintendance—Entretien de la voie—basés sur 1930

	Pacifique-Canadien		Estimation pour les réseaux réunis exploités comme unités		Remarques
	Nombre de bureaux	Dépenses totales	Nombre de bureaux	Dépenses totales	
Bureaux principaux..	1	\$ 148,824	1	\$ 256,930	Accrus en proportion des 16,658 milles de voies du réseau du Pacifique-Canadien aux 35,946 milles des réseaux réunis, moins 20 p. 100.
Bureaux régionaux...	2	202,176	4	404,352	Accrus en proportion du nombre de bureaux.
Bureaux de district.	8	104,000	13	247,416	Accrus en proportion du nombre de bureaux plus 46.4 p. 100 à cause de l'accroissement des voies de district d'une moyenne de 1,888 à celle de 2,765 milles.
Bureaux de division.	27	822,000	52	1,956,725	Accrus en proportion du nombre de bureaux plus 23.6 p. 100, à cause de l'augmentation du nombre de milles des divisions, de 559 à 691 milles.
Filiales.....		94,601			
		1,371,601		2,865,423	

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Entretien de la voie—basées sur 1930

Pacifique-Canadien				Estimation pour les réseaux réunis exploités comme unité			
—	Milles	Unités	Total des unités	—	Milles	Unités	Total des unités
<i>Lignes de l'Est</i>				<i>Lignes à l'est de Fort-William</i>			
Voies principales—Voies simples.....	2,422	100	242,200	Voies principales—Voies simples.....	4,068	200	406,800
Voies doubles.....	449	180	80,820	Voies doubles.....	1,551	180	279,180
Embranchements.....	2,204	52	114,608	Embranchements.....	10,164	52	528,528
Total.....			437,628	Total.....			1,214,508
Dépenses.....	\$1,493,504			Dépenses des lignes à l'Est établies à \$3.413 par unité.....	\$4,145,116		
Prix de revient l'unité.....			\$3.413				
<i>Lignes de l'Ouest</i>				<i>Lignes à l'ouest de Fort-William</i>			
Voies principales—Voies simples.....	2,353	100	235,300	Voies principales—Voies simples.....	4,655	100	465,500
Voies doubles.....	968	180	174,240	Voies doubles.....	1,055	180	189,900
Embranchements.....	6,710	65	436,150	Embranchements.....	14,453	65	939,445
Total.....			845,690	Total.....			1,594,845
Dépenses.....	\$2,039,168			Dépenses des lignes à l'Ouest établies à \$2.411 par unité.....	\$3,845,171		
Prix de revient l'unité.....			\$2.411				
Filiales.....	\$485,130						
Total des dépenses.....	\$4,017,802			Total des dépenses.....	\$7,990,287		

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE
Ponts, ponts à chevalets et ponceaux—basés sur 1930

Pacifique-Canadien				Estimation pour les réseaux réunis exploités comme unité			
—	Milles	Unités	Total des unités	—	Milles	Unités	Total des unités
<i>Lignes de l'Est</i>				<i>Lignes à l'est de Fort-William</i>			
Voies principales—Voies simples.....	2,422	100	242,200	Voies principales—Voies simples.....	4,068	100	406,800
Voies doubles.....	499	180	80,820	Voies doubles.....	1,551	180	279,180
Embranchements.....	2,204	52	114,608	Embranchements.....	10,164	52	528,528
Total.....			437,628	Total.....			1,214,508
Dépenses.....	\$631,192			Dépenses des lignes à l'Est éta-	\$1,751,321		
Prix de revient l'unité.....			\$1.442	blies à \$1.442 par unité.....			
<i>Lignes de l'Ouest</i>				<i>Lignes à l'ouest de Fort-William</i>			
Voies principales—Voies simples.....	2,353	100	235,300	Voies principales—Voies simples.....	4,655	100	465,500
Voies doubles.....	968	180	174,240	Voies doubles.....	1,055	180	189,900
Embranchements.....	6,710	65	436,150	Embranchements.....	14,453	65	939,445
Total.....			845,690	Total.....			1,594,845
Dépenses.....	\$685,815			Dépenses des lignes à l'Ouest éta-	\$1,293,419		
Prix de revient l'unité.....			\$0.811	blies à \$0.811 par unité.....			
<i>Filiales</i>	\$422,205			Total des dépenses.....	\$3,044,740		
Total des dépenses.....	\$1,739,212						

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Traverses—basées sur 1930

Pacifique-Canadien				Estimation des réseaux réunis exploités comme unité			
	Milles	Unités	Total des unités		Milles	Unités	Total des unités
<i>Lignes de l'Est</i>				<i>Lignes à l'est de Fort-William</i>			
Voies principales—Voies simples.....	2,422	100	242,200	Voies principales—Voies simples.....	4,068	100	406,800
Voies doubles.....	449	180	80,820	Voies doubles.....	1,551	180	279,180
Embranchements.....	2,204	52	114,608	Embranchements.....	10,164	52	528,528
Total.....			437,628	Total.....			1,214,508
Dépenses.....	\$2,399,937			Dépenses des lignes à l'Est établies à \$5-484 par unité.....	\$6,660,362		
Prix de revient l'unité.....			\$5-484				
<i>Lignes de l'Ouest</i>				<i>Lignes à l'ouest de Fort-William</i>			
	Milles				Milles		
Voies principales—Voies simples.....	2,353	100	235,300	Voies principales—Voies simples.....	4,655	100	465,500
Voies doubles.....	958	180	174,240	Voies doubles.....	1,055	180	189,900
Embranchements.....	6,710	65	436,150	Embranchements.....	14,453	65	939,445
Total.....			845,690	Total.....			1,594,845
Dépenses.....	\$2,474,739			Dépenses des lignes à l'Ouest établies à \$2-926 par unité.....	\$4,666,516		
Prix de revient l'unité.....			\$2-926				
Filiales.....	\$ 340,359						
	\$5,215,035				\$11,326,878		
Moins:				Moins:			
La proportion du capital du coût des traverses créosotées non comprise dans les dépenses d'entretien accusées pour les chemins de fer réunis ou le réseau unifié.	\$2,500,000			La proportion du capital du coût des traverses créosotées non comprise dans les dépenses d'entretien accusées pour les chemins de fer réunis ou le réseau unifié.....	2,500,000		
Total des dépenses.....	\$2,715,035			Total des dépenses.....	\$8,826,878		

SITUATION DES CHEMINS DE FER

59135-7

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Rails et autres matériaux de voie—basées sur 1930

Pacifique-Canadien				Estimation des réseaux réunis exploités comme unité			
	Milles	Unités	Total des unités		Milles	Unités	Total des unités
Voies principales—Voies simples.....	4,775		477,500	Voies principales—Voies simples.....	8,723		872,300
Voies doubles.....	1,417		255,060	Voies doubles.....	2,606		469,080
Embranchements.....	8,914		550,758	Embranchements.....	24,617		1,467,973
	15,106		1,283,318		35,946		2,809,353
<i>Rails:</i>							
Dépenses pour le P.-C.....	\$1,734,370			2,809,353 unités à \$1-351.....	\$3,795,436		
Prix l'unité.....			\$1-351				
Filiales du P.-C.....	161,044						
	\$1,895,414						
<i>Moins:</i>				<i>Moins:</i>			
Le montant imputé à la réserve des rails créée par des imputations aux dépenses d'exploitation avant 1930 et non compris dans les dépenses d'entretien des chemins de fer réunis ou le réseau unifié.....	1,225,000			Le montant imputé à la réserve des rails créée par des imputations aux dépenses d'exploitation avant 1930 et non compris dans les dépenses d'entretien des chemins de fer réunis ou du réseau unifié.....	1,225,000		
	\$ 670,414				\$2,570,436		
<i>Autres matériaux de voie:</i>							
Dépenses pour le P.-C.....	\$1,148,936			2,809,353 unités à \$0-895.....	\$2,514,371		
Prix l'unité.....			\$0-895				
Filiales du P.-C.....	54,924						
	\$1,203,860						

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Ballast—basées sur 1930

Pacifique-Canadien				Estimation des réseaux réunis exploités comme unité			
	Milles	Unités	Total des unités		Milles	Unités	Total des unités
<i>Lignes de l'Est</i>				<i>Lignes à l'est de Fort-William</i>			
Voies principales—Voies simples.....	2,422	100	242,200	Voies principales—Voies simples.....	4,068	100	406,800
Voies doubles.....	449	180	80,820	Voies doubles.....	1,551	180	279,180
Embranchements.....	2,204	52	114,608	Embranchements.....	10,164	52	528,528
Total.....			437,628	Total.....			1,214,508
Dépenses.....	\$189,505			Dépenses des lignes à l'Est éta-			
Prix de revient l'unité.....			\$0.433	bliées à \$0.433 par unité.....	\$525,882		
<i>Lignes de l'Ouest</i>				<i>Lignes à l'ouest de Fort-William</i>			
Voies principales—Voies simples.....	2,353	100	235,300	Voies principales—Voies simples.....	4,655	100	465,500
Voies doubles.....	968	180	174,240	Voies doubles.....	1,055	180	189,900
Embranchements.....	6,710	65	436,150	Embranchements.....	14,453	65	939,445
Total.....			845,690	Total.....			1,594,845
Dépenses.....	\$395,221			Dépenses des lignes à l'Ouest éta-			
Prix de revient l'unité.....			\$0.467	bliées à \$0.467 par unité.....	\$744,793		
Filiales.....	\$33,654			Total des dépenses.....	\$1,270,675		
Total des dépenses.....	\$618,380						

59135-73

SITUATION DES CHEMINS DE FER

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Pose de voies et nivelage—basées sur 1930

Pacifique-Canadien				Estimation pour les réseaux réunis exploités comme unité			
—	Milles	Unités	Total des unités	—	Milles	Unités	Total des unités
<i>Lignes de l'Est</i>				<i>Lignes à l'est de Fort-William</i>			
Voies principales—Voies simples.....	2,422	100	242,200	Voies principales—Voies simples.....	4,068	100	406,800
Voies doubles.....	449	180	80,820	Voies doubles.....	1,551	180	279,180
Embranchements.....	2,204	52	114,608	Embranchements.....	10,164	52	528,528
Total.....			437,628	Total.....			1,214,508
Dépenses.....	\$3,552,739			Dépenses des lignes à l'Est éta-			
Prix de revient l'unité.....			\$8.118	blies à \$8.118 par unité.....	\$9,859,376		
<i>Lignes de l'Ouest</i>				<i>Lignes à l'ouest de Fort-William</i>			
Voies principales—Voies simples.....	2,353	100	225,300	Voies principales—Voies simples.....	4,655	100	465,500
Voies doubles.....	968	180	174,240	Voies doubles.....	1,055	180	189,900
Embranchements.....	6,710	65	436,150	Embranchements.....	14,453	65	939,445
Total.....			845,690	Total.....			1,594,845
Dépenses.....	\$4,103,580			Dépenses des lignes à l'Ouest éta-			
Prix de revient l'unité.....			\$4.582	blies à \$4.852 par unité.....	\$7,738,188		
Filiales.....	\$489,740						
Total des dépenses.....	\$8,146,059			Total des dépenses.....	\$17,597,564		

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Sommaire de l'entretien de la voie—basé sur 1930

	Pacifique-Canadien	Estimation pour les réseaux réunis exploités comme unité
(b) Entretien de la voie.....	\$4,017,802	\$7,990,287
(c) Ponts, ponts à chevalets et ponceaux.....	1,739,212	3,044,740
(d) Traverses.....	2,715,035	8,826,878
(e) Rails.....	670,414	2,570,436
(e) Autres matériaux de voies.....	1,203,860	2,514,371
(f) Ballast.....	618,380	1,270,675
(g) Pose de voies et nivelage.....	8,146,059	17,597,564
	\$19,110,762	\$43,814,951

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Stations et bureaux—basés sur 1930

	Pacifique-Canadien			Estimation pour les réseaux réunis exploités comme unité		
	Montant	Milles de voies	Coût au mille	Longueur totale	Coût au mille	Montant
Total des dépenses.....	\$1,374,022	16,658	\$82.484	35,946	\$82.484	\$2,964,970

Ateliers et remises à locomotives—basés sur 1930

Total des dépenses.....	\$736,809	16,658	\$44.232	35,946	\$44.232	\$1,589,963
-------------------------	-----------	--------	----------	--------	----------	-------------

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable—basé sur 1930

Pacifique-Canadien				Estimation pour les réseaux réunis exploités comme unité			
—	Milles	Unités	Total des unités	—	Milles	Unités	Total des unités
<i>Lignes de l'Est</i>				<i>Lignes à l'est de Fort-William</i>			
Voies principales—Voies simples.....	2,422	100	242,200	Voies principales—Voies simples.....	4,068	100	406,800
Voies doubles.....	449	180	80,820	Voies doubles.....	1,551	180	279,180
Embranchements.....	2,204	52	114,608	Embranchements.....	10,164	52	528,528
Total.....			437,628	Total.....			1,214,508
Dépenses.....	\$513,428			Dépenses des lignes à l'Est, établies à \$1·173 par unité.....	\$1,424,618		
Prix de revient l'unité.....			\$1·173				
<i>Lignes de l'Ouest</i>				<i>Lignes à l'ouest de Fort-William</i>			
Voies principales—Voies simples.....	2,353	100	235,300	Voies principales—Voies simples.....	4,655	100	465,500
Voies doubles.....	968	180	174,240	Voies doubles.....	1,055	180	189,900
Embranchements.....	6,710	65	436,150	Embranchements.....	14,453	65	939,445
Total.....			845,690	Total.....			1,594,845
Dépenses.....	\$438,842			Dépenses des lignes à l'Ouest établies à \$0·519 par unité.....	\$827,725		
Prix de revient l'unité.....			\$0·519				
Filiales.....	\$ 55,610						
Total des dépenses.....	\$1,007,880			Total des dépenses.....	\$2,252,343		

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Autres—entretien de la voie et des constructions—basé sur 1930

	Réseau du Pacifique- Canadien	Réseau du National- Canadien	Ch. de fer Northern Alberta et Toronto Terminals	Total pour les chemins de fer réunis exploités séparément	Estimation pour les réseaux réunis exploités comme unité	Economie nette
Tunnels et passages souterrains.....	\$41,366	\$48,841		\$90,207	\$90,207	
Clôtures d'emprise.....	324,250	465,364	\$6,245	795,859	699,732	\$96,127
Clôture pare-neige et sable et abris pare-neige.....	64,585	135,392	370	200,347	139,374	60,973
Passages à niveau et écriteaux.....	293,406	632,038	4,238	929,682	633,170	296,512
Construction sur l'emprise.....	106,141	175,886	2,667	284,694	229,052	55,642
Postes d'alimentation d'eau.....	360,582	513,134	15,985	889,701	778,136	111,565
Postes à combustible.....	151,044	168,144	256	319,444	319,444	
Élévateurs à grains.....	39,799	867		40,666	40,666	
Entrepôts.....	2,101			2,101	2,101	
Quais et docks.....	97,281	222,784		320,065	320,065	
Quais pour le charbon et le minéral.....	18,032	3,767		21,799	21,799	
Usines à gaz.....		42		42	42	
Signaux et enclenchements.....	533,946	619,952	2,585	1,156,483	1,087,783	68,700
Usines génératrices.....		3,948		3,948	3,948	
Sous-stations d'énergie.....		1,036		1,036	1,036	
Système de transport d'énergie.....		9,774		9,774	9,774	
Système de distribution d'énergie.....		36,189		36,189	36,189	
Poteaux et accessoires de lignes d'énergie.....		20,682		20,682	20,682	
Constructions diverses.....	38,512	3,372		41,884	41,884	
Pavages.....	55	426		481	481	
Machines pour la chaussée.....	131,100	260,587	4,540	396,227	282,914	113,313
Petits outils et accessoires.....	266,985	599,235	9,728	875,948	576,154	299,794
Répartition pour améliorations publiques.....	32,707	75,692		108,399	108,399	
Accidents aux personnes.....	217,062	492,967	2,577	712,606	468,420	244,186
Assurance.....	4,361	90,063	4,946	99,370	86,741	12,629
Impressions et papeterie.....	25,761	73,455	2,204	101,420	55,592	45,828
Autres dépenses.....	1,464	18,384		19,848	19,848	
Entretien des voies, gares à marchandises communes, etc.— Autres installations—débit.....	416,506	672,931	8,010	1,097,447	1,097,447	
Autres installations—crédit.....	360,562	1,454,901		1,815,463	1,815,463	
Dépréciation.....		106,853		106,853	106,853	
	\$2,806,484	\$3,996,904	\$64,351	\$6,867,739	\$5,462,470	\$1,405,269

PIÈCE n° 59

DÉTAIL DES FRAIS D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—ENTRETIEN DU MATÉRIEL—BASÉS SUR 1930. (ÉTAT SUPPLÉMENTAIRE À LA PAGE 449)

FRAIS D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Réparations aux locomotives à vapeur—basées sur 1930

<i>Pacifique-Canadien</i>		<i>Estimation pour les réseaux réunis exploités comme unité</i>	
Total des dépenses.....\$	9,350,038	Total des locomotive-milles pour les chemins de fer réunis, 119,089,299 à 16.75c. au mille.....\$	19,947,458
Locomotive-milles.....	55,821,040	Diminution du coût l'unité à cause du pourcentage plus élevé d'énergie moderne utilisé et de l'emploi d'ateliers mieux outillés pour les réparations (5 p. 100).....	997,373
Coût au mille.....	16.75c		
Filiales.....	508,521		
Total des dépenses.....\$	9,858,559	Total des dépenses.....\$	18,950,085

Locomotive-milles en 1930

	Trafic-voyageurs	Trafic-marchandises	Gare de triage	Total
Pacifique-Canadien.....	20,976,588	26,808,801	8,035,651	55,821,040
Filiales.....	1,469,387	1,969,958	217,319	3,656,664
National-Canadien.....	26,829,978	35,665,378	13,158,947	75,654,303
Chemin de fer Northern Alberta.....	168,636	345,079	30,139	543,854
Total.....	49,444,589	64,789,216	21,442,056	135,675,861
Pourcentage de la réduction.....	16.2%	9.2%	12.2%	12.2%
Total révisé.....	41,434,566	58,828,608	18,826,125	119,089,299

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Réparations aux wagons-marchandises—basées sur 1930

<i>Pacifique-Canadien</i>		<i>Estimation des frais pour les réseaux réunis exploités comme unité</i>	
Total des dépenses.....\$	9,923,157	Total des wagon-marchandises-milles—1,953,563,435 (Document "C") à 1.238c. par wagon-marchandises-milles.....\$	24,185,115
Train-marchandises-milles.....	801,561,988	Diminution du coût l'unité par suite d'une plus forte proportion de wagons modernes d'acier disponibles et de l'emploi d'ateliers mieux outillés.....	1,209,256
Coût au mille.....	1.238c		
Filiales.....	265,223		
Total des dépenses.....\$	10,188,380	Total des dépenses.....\$	22,975,859

DOCUMENT "H"
Page 5
(e)

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Réparations aux wagons-voyageurs—basées sur 1930

<i>Pacifique-Canadien</i>		<i>Estimation pour les réseaux réunis exploités comme unité</i>	
Total des dépenses.....\$	4,901,876	Total des wagon-voyageurs-milles— 296,465,192 (Document "B") à 3·247c. au mille.....\$	9,626,225
Wagons-voyageurs- milles.....	150,978,250		
Coût au mille.....	3·247c.		
Filiales.....	98,204		
Total des dépenses.....\$	<u>5,000,080</u>	Total des dépenses.....\$	<u>9,626,225</u>

DOCUMENT "H"
Page 5
(f)

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Réparations au matériel de travail—basées sur 1930

<i>Pacifique-Canadien</i>		<i>Estimation pour les réseaux réunis exploités comme unité</i>	
Frais globaux.....	\$837,060	Longueur totale des voies—35,946 milles à \$55·41 par mille.....	\$1,991,768
Longueur de voies.....	15,106		
Par mille de voie.....	\$55·41		
Filiales.....	40,445		
Total des dépenses.....\$	<u>\$877,505</u>		<u>\$1,991,768</u>

DOCUMENT "H"
Page 5
(b)

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Machines d'ateliers—basées sur 1930

	Pacifique- Canadien	Total pour les réseaux réunis exploités séparément	Réduction basée sur les locomotive- ou wagon- milles	Estimation pour les réseaux réunis exploités comme unité
	\$	\$	Pour-cent	\$
Total des dépenses.....	1,306,630	2,885,166		2,651,383
*Proportion de l'entretien des locomotives....	580,144	44·4% 1,281,014	12·2	1,124,730
*Proportion de l'entretien des wagons.....	726,486	55·6% 1,604,152		
Divisés d'après le wagon-mille—				
Marchandises.....	610,975	1,392,404	3·3	1,346,455
Voyageurs.....	115,511	211,748	14·9	180,198
				<u>2,651,383</u>

* Basés sur la répartition aux usines Angus.

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Surintendance—Entretien du matériel—basé sur 1930

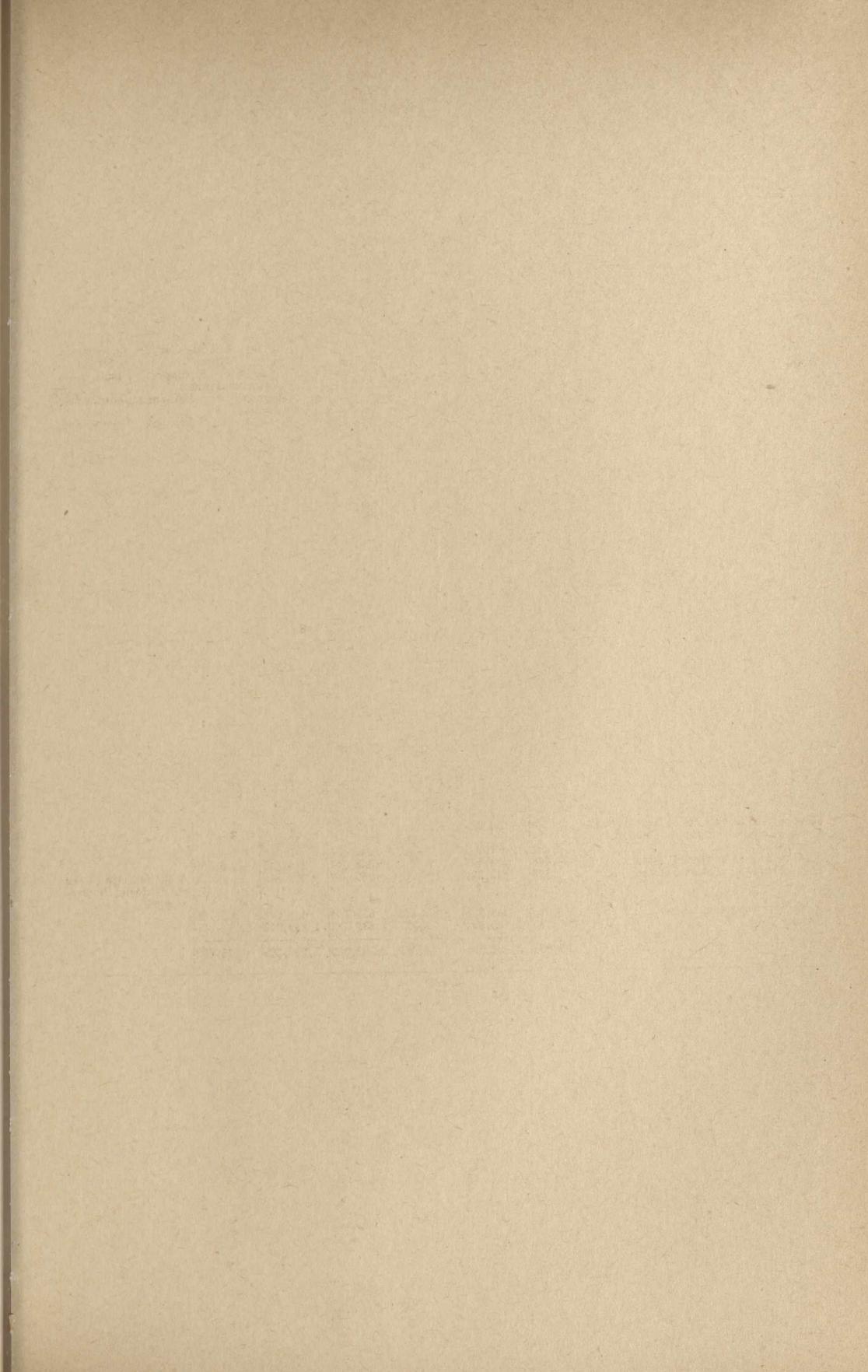
	Pacifique-Canadien		Estimation pour les réseaux réunis exploités comme unité		Remarques
	Nombre de bureaux	Total des dépenses	Nombre de bureaux	Total des dépenses	
Bureau principal.....	1	\$165,402	1	\$285,550	Accrues en proportion des 16,658 milles du réseau du Pacifique-Canadien aux 35,946 milles des réseaux réunis, moins 20 p. 100. Accrues de 10 p. 100 d'après la base de la production maximum. Accrues proportionnellement au nombre de bureaux. Accrues proportionnellement au nombre de bureaux plus 23.6 p. 100 par suite de l'augmentation de la longueur des divisions d'une moyenne de 559 milles à une moyenne de 691.
Principales usines (Angus)....	1	39,482	1	43,430	
Régions.....	2	130,592	4	261,184	
Districts et divisions.....	27	300,368	52	715,010	
Filiales.....	3	60,588			
		\$696,432		\$1,305,174	

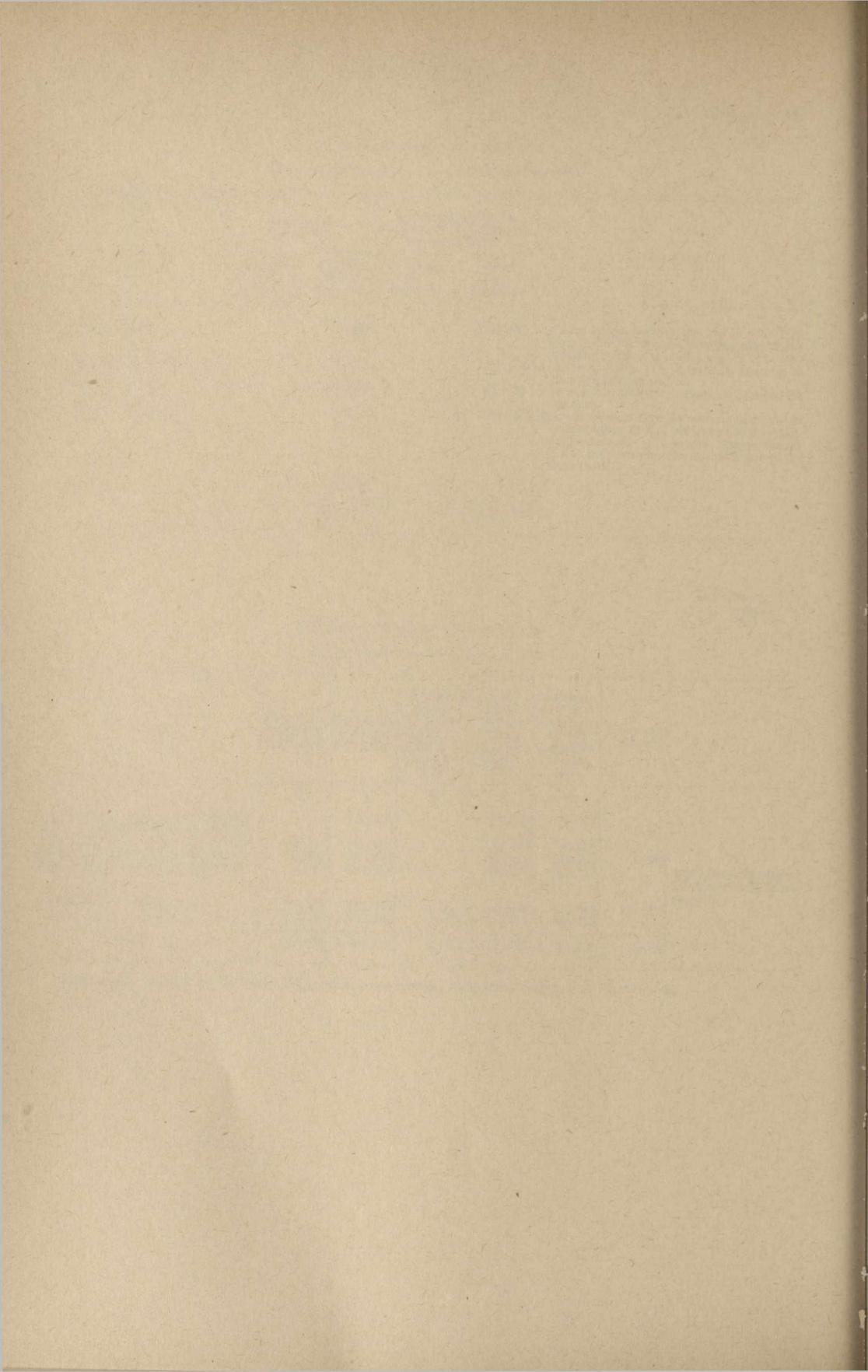
DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

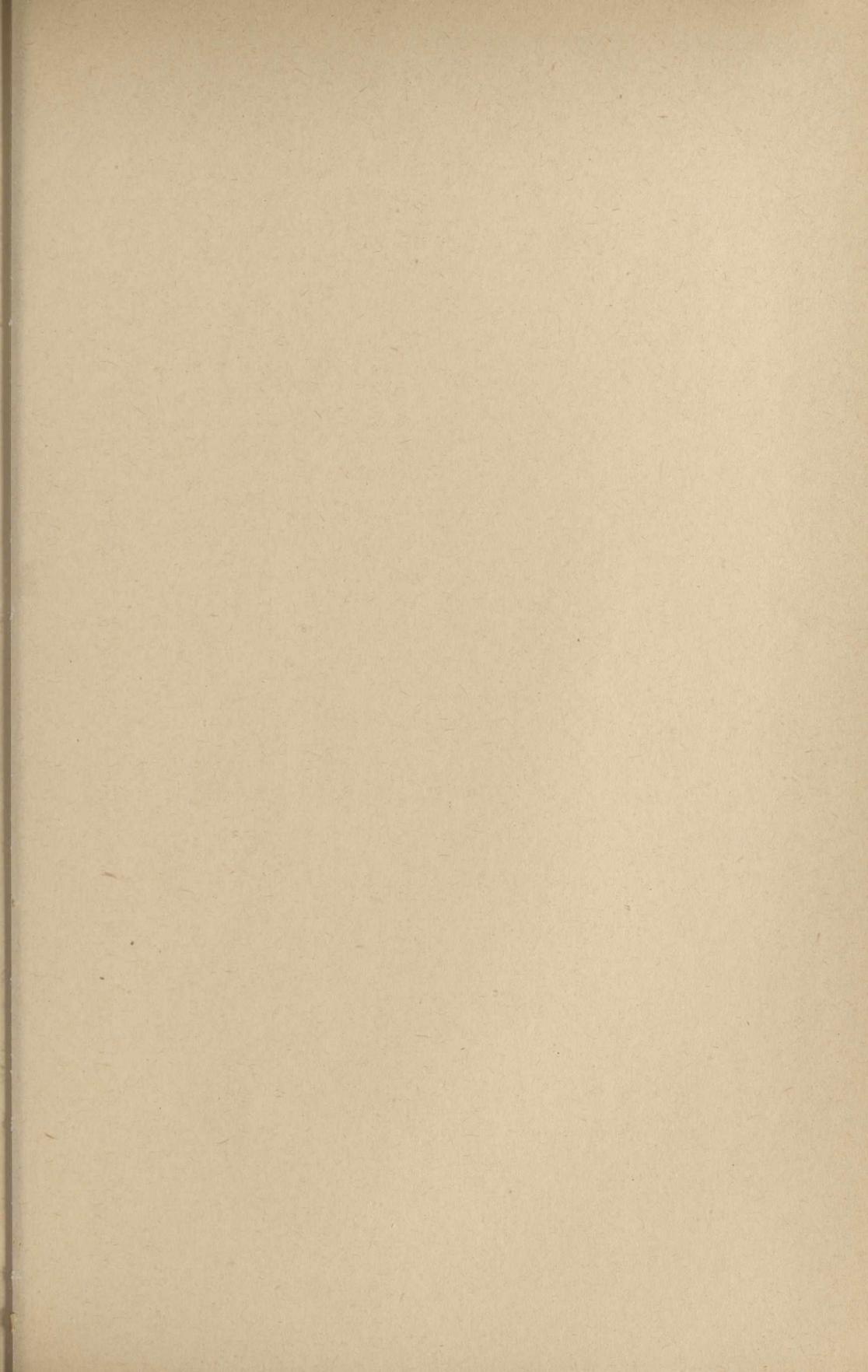
Autre entretien de matériel—basé sur 1930

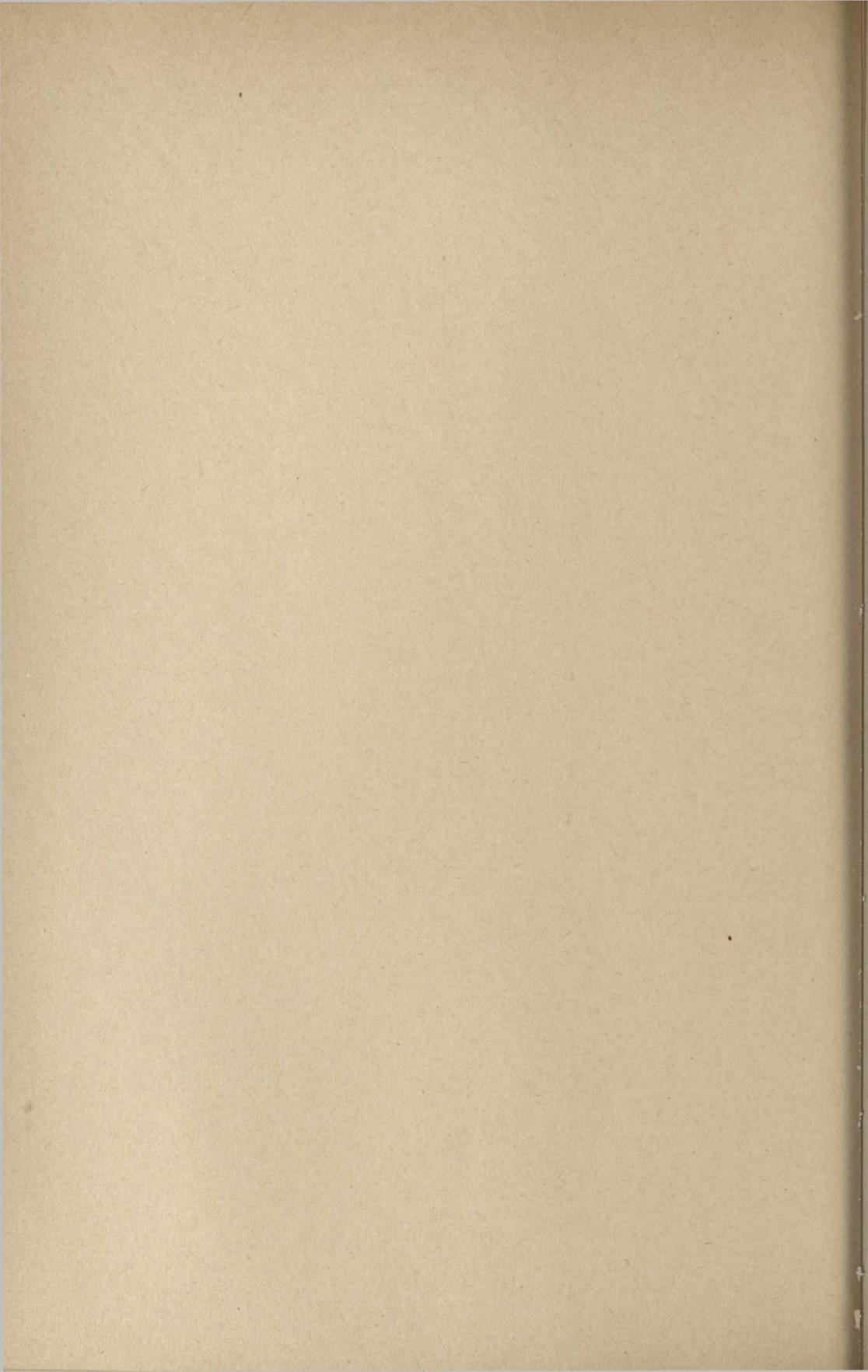
Compte	Réseau du Pacifique-Canadien	Réseau du National-Canadien	Chemins de fer Northern Alberta et Toronto Terminals	Total pour les réseaux réunis exploités séparément	Estimation pour les réseaux réunis exploités comme unité	Economie nette	
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	
Réparations à d'autres locomotives.....		63,275		63,275	63,275		\$ 337,606, Entretien du matériel de messagerie.
Réparations aux moteurs d'automotrices.....	18,234	227,015		245,339	245,339		
Réparations au matériel flottant....	90,448	232,593		323,041	314,541	8,500	
Réparations au matériel divers.....	7,526	362,391		369,917	369,917		
Accidents aux personnes.....	164,270	385,303	2,211	551,784	446,648	105,136	
Divers.....	106,265	1,730,951	2,357	1,839,573	1,839,573		
Total.....	386,833	3,001,528	4,568	3,392,929	3,279,293	113,636	

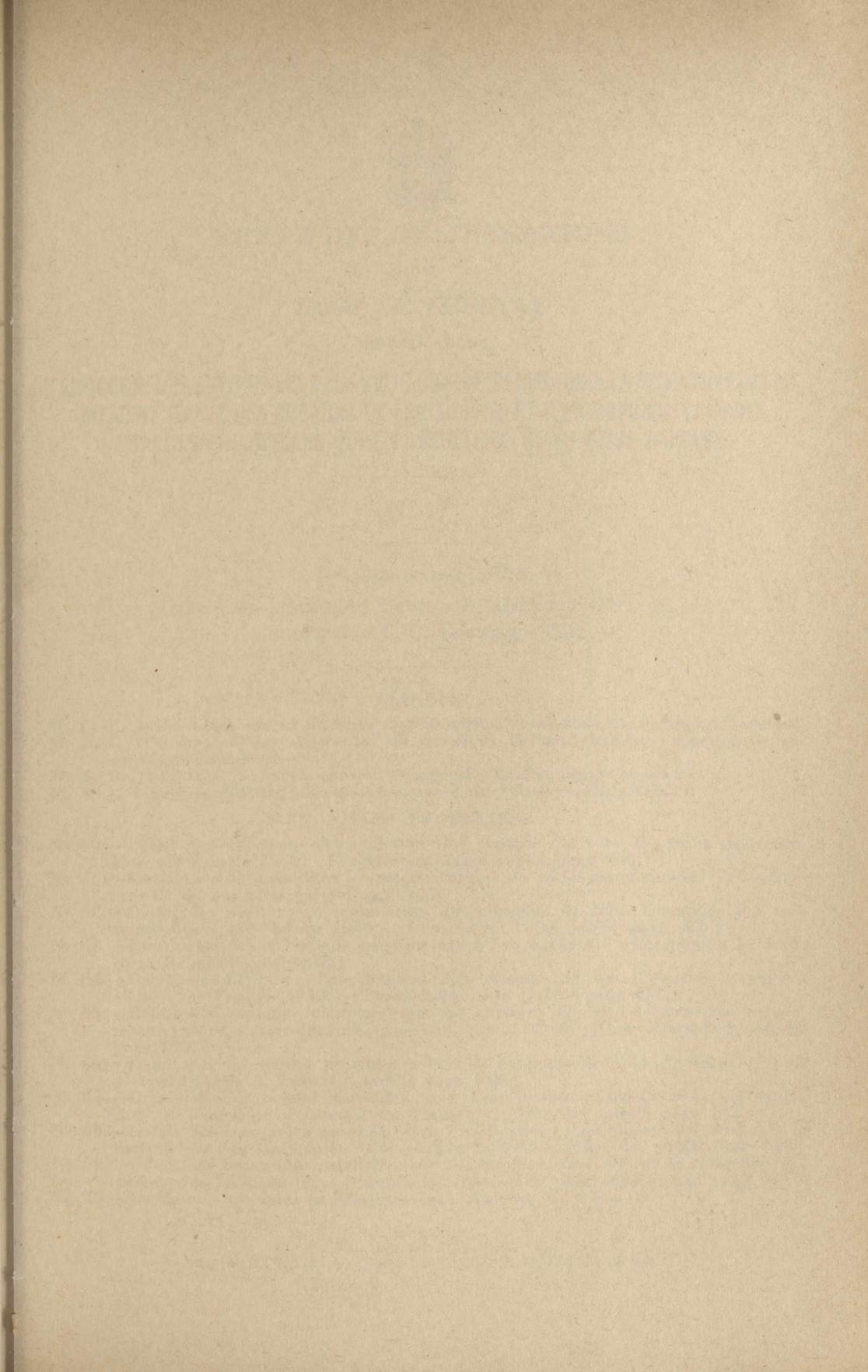
REMARQUES: Les chiffres du National-Canadien comprennent \$1,500,832 en dépenses de dépréciation.

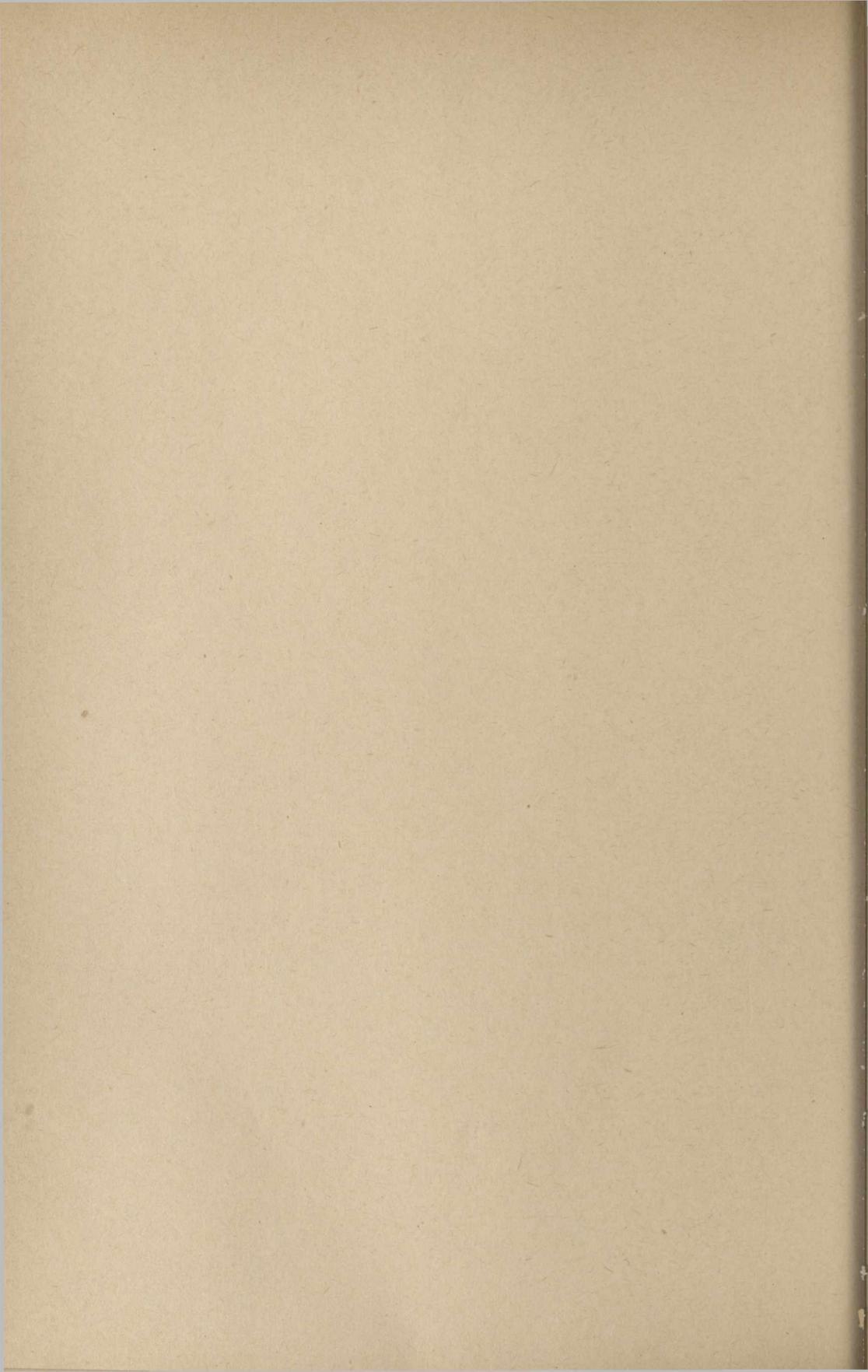














TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

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° 17

Présidents conjoints:

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

TÉMOINS:

- M. C. E. Jefferson, directeur du trafic-marchandises, Compagnie du Pacifique-Canadien.
M. E. G. O'Brien, adjoint au service du transport des marchandises, Compagnie du Pacifique-Canadien.
M. E. P. Flintoft, C.R., avocat-conseil, Compagnie du Pacifique-Canadien.
M. S. J. Liddy, contrôleur adjoint, Compagnie du Pacifique-Canadien.

PIÈCES PRODUITES

- N° 60.—Détail des dépenses d'exploitation des chemins de fer—Dépenses du trafic, basé sur l'année 1930. (Complétant l'état publié page 450.)
N° 61.—Estimation du gain dans les recettes brutes du trafic-marchandises. (Complétant le document G, publié page 447.)
N° 62.—Détail des dépenses d'exploitation des chemins de fer—Transport par voie ferrée—basé sur l'année 1930. (Complétant l'état publié page 450.)
N° 63.—Etat révisé des réductions en train-milles (voyageurs). (Complétant le document B, publié page 443.)
N° 64.—Détail des dépenses d'exploitation des chemins de fer—Dépenses générales—basé sur l'année 1930. (Complétant l'état publié page 451.)
N° 65.—Détail des dépenses d'exploitation des chemins de fer—Service des wagons-restaurants et wagons-buffets—basé sur l'année 1930. (Complétant l'état publié page 452.)
N° 66.—Détail des économies possibles avec l'unification—Recettes diverses. (Complétant l'article 3, Pièce 49, publié page 442.)
N° 67.—Détail des économies possibles avec l'unification—Colonisation, développement et assurance. (Complétant l'article 7, Pièce 49, publié page 442.)
N° 68.—Détail des économies possibles avec l'unification—Intérêt sur les stocks et le matériel de voie supprimés. (Complétant l'article 8, Pièce 49, publié page 442.)
N° 69.—Détail des économies possibles avec l'unification—Intérêt sur la réduction des placements en matériel. (Complétant l'article 9, pièce 49, publié page 442.)
N° 70.—Economies estimées irréalisables sans abandon de voies.

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.

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

Le mercredi 1er juin 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.

Co-présidents: Le très hon. George P. Graham et l'hon. C.-P. Beaubien.

Col. O. M. Biggar, C.R., conseil du Comité.

M. C. E. JEFFERSON est rappelé.

M. Biggar:

D. Monsieur Jefferson, vous avez déjà témoigné au sujet de l'un des tableaux de la Pièce 49, mais vous allez maintenant nous parler du premier article au poste des dépenses de trafic. C'est le troisième article d'un tableau de la page 448 du compte rendu, exposé en détail dans un tableau de la page 450.—R. C'est exact.

D. Je crois que vous avez des chiffres analogues à ceux qui nous ont déjà été donnés au sujet d'autres tableaux?—R. Oui, monsieur.

D. Cet état consiste, comme auparavant, en une simple feuille séparée du reste, et qui produit le tableau de la page 450 du compte rendu?—R. Oui, monsieur.

D. Et ensuite plusieurs feuilles attachées ensemble?—R. Oui, monsieur.

D. Elles constitueront la Pièce n° 60. Maintenant, voulez-vous continuer, et parler de ces articles particuliers. Je crois que chaque membre du Comité a devant lui un exemplaire de la Pièce n° 60, et vous pouvez nous expliquer ces chiffres. Commencez-vous à la première page?—R. J'allais m'occuper d'abord de cette feuille détachée.

D. Bien.—R. Comme M. Biggar l'a dit, cette feuille détachée est une reproduction de la pièce imprimée à la page 450 du compte rendu. Je parle des dépenses du transport par rail, dont il est question dans cette pièce.

D. C'est bien le premier article?—R. Non, mais je crois que vous me suivrez tous plus facilement si vous ajoutez au bas de cette page détachée le total des dépenses de voie ferrée.

D. Les dépenses de voie ferrée du réseau du Pacifique-Canadien ont été de \$6,459,699, et la différence entre ce montant et les \$10,275,856 au bas de la première colonne est constituée par les dépenses de navigation?—R. C'est exact.

D. Et il n'y a pas dans la seconde colonne de chiffres correspondant à ces dépenses de navigation?—R. Ni dans la seconde ni dans la troisième. Mais dans la quatrième colonne, les dépenses de voie ferrée seraient de \$15,151,086.

D. En s'en tenant aux chemins de fer?—R. Oui. Et le total des chemins de fer combinés et exploités en commun donnerait une évaluation de \$9,375,569 pour les dépenses de voie ferrée, et une économie nette de \$5,775,517.

Le très hon. M. Meighen:

D. Cela ne comprend rien qui se rapporte à la navigation?—R. Non, monsieur. L'économie nette de \$5,775,517, fait 38 p. 100.

M. Biggar:

D. C'est 38 p. 100 de quoi?—R. Une économie de 38 p. 100 dans les dépenses du transport par rail.

D. Vous voulez dire 38 p. 100 des \$15,151,086?—R. Oui, monsieur.

D. Pour présenter ces chiffres d'une manière commode, ne serait-il pas bon d'ajouter une ligne à cette feuille détachée et d'en faire une partie de la Pièce n° 60, de sorte que si nous disons: "Chemins de fer seulement", nous augurons une ligne de chiffres au-dessous de tout ce qui est porté sur la feuille détachée?

Le très hon. M. MEIGHEN: Et si on lisait ces chiffres pour les chemins de fer seulement?

M. BIGGAR: La première colonne est \$6,459,699; la quatrième colonne est \$15,151,086, et la colonne suivante est \$9,375,569. Et ensuite, sous la dernière colonne, celle des économies, on a 38 p. 100 de \$15,151,086.

L'hon. M. DANDURAND: Les économies sont quoi?

M. BIGGAR: Elles sont 38 p. 100 de \$15,151,086.

Le TÉMOIN: Oui; et je puis dire, pour être clair, que "Navigation" ne se rapporte qu'à la navigation océanique, non à la navigation à l'intérieur. Cette économie peut se comparer à l'évaluation d'économies faites par le réseau du National-Canadien, et donnée à la page 512 du compte rendu.

M. BIGGAR: Nous avons la comparaison devant nous, dans la Pièce n° 60.

Le très hon. M. Meighen:

D. Quelle est l'économie à ce poste du trafic?—R. L'évaluation du National-Canadien est de \$6,800,000, c'est-à-dire 45 p. 100.

L'hon. M. Haig:

D. Vous ne donnez pas un chiffre aussi élevé que le leur?—R. Non, monsieur, pas tout à fait.

M. Biggar:

D. Quelle est, sur la page détachée de la Pièce 60, la répartition entre la navigation et le rail? Les dépenses de voie ferrée sont-elles portées dans des comptes différents, ou quoi?—R. Je crois qu'elles sont portées dans des comptes différents, oui, monsieur.

D. Complètement séparés de la navigation?—R. Oui, et la base est différente pour les différents postes.

D. Mais quelle est la base de répartition de ces chiffres entre le rail et la navigation? Comment y arrivez-vous?—R. C'est une base de comptabilité; mais, telle que je la comprends, ce sont les dépenses réelles du rail et de la navigation, obtenues en divisant chaque poste de dépenses par un pourcentage différent. Ainsi, telle dépense pourrait être répartie par moitiés entre le rail et la navigation, telle autre pourrait être répartie dans la proportion de 10 à 90, et telle autre dans la proportion de 40 à 60.

D. C'est fait d'une manière habituelle?—R. Oui. Ce n'est pas fait par moi.

D. Est-ce toujours fait? N'est-ce pas fait pour les besoins de cette enquête?—R. Non, monsieur.

D. C'est toujours fait?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Calder:

D. Vos livres de comptes montrent ces chiffres?—R. Oui.

[M. C. E. Jefferson.]

L'hon. M. Robinson:

D. On vous fournit ces chiffres? Vous n'avez rien à faire avec les livres?
—R. C'est exact.

M. Biggar:

D. Est-ce que cela en finit avec la première page de la Pièce 60?—R. Je n'ai pas encore parlé de la première page.

D. Je croyais que vous nous en parliez?—R. La première feuille est une simple comparaison, sous les quatre principaux titres: Surintendance, Agences, Publicité et Autres dépenses, des économies évaluées par le Pacifique-Canadien dans le document "H", page 450, et par le National-Canadien, à la page 512 du compte rendu.

L'hon. M. Calder:

D. Sous le régime de l'unification?—R. Oui, monsieur. C'est pour montrer que nous avons évalué, au chapitre de la surintendance, si vous voulez, une économie de 39 p. 100, et que le National-Canadien a évalué une économie de 40 p. 100. Au chapitre des agences, le Pacifique-Canadien a évalué une économie de 37 p. 100 et le National-Canadien, de 47 p. 100. Au chapitre de la publicité, le Pacifique-Canadien a évalué une économie de 45 p. 100 et le National-Canadien, de 58 p. 100. Pour les autres dépenses, le Pacifique-Canadien a évalué une économie de 29 p. 100, et le National-Canadien, de 20 p. 100. En d'autres termes, pour chaque poste sauf le dernier, l'évaluation du Pacifique-Canadien était un peu inférieure à celle du National-Canadien.

L'hon. M. BLACK: Cette feuille s'explique d'elle-même.

L'hon. M. DANDURAND: Quand les chiffres s'expliquent par eux-mêmes, nous n'avons pas besoin de prier le témoin de nous les expliquer.

L'hon. M. BLACK: Non.

M. Biggar:

D. Cela en finit avec la feuille numérotée 1. Et pour la feuille numérotée 2?
—R. Les dépenses du trafic par rail comprennent le coût de la surveillance et de la sollicitation du trafic-voyageurs et marchandises, y compris la publicité et l'expansion industrielle. L'évaluation faite par le Pacifique-Canadien, pour 1930, fut déterminée après une étude soigneuse et détaillée.

D. On nous l'a déjà dit. Continuez, et dites-nous comment on arrive aux chiffres de la feuille n° 2.—R. La feuille n° 2 se rapporte à la surintendance, qui comprend les dépenses de l'administration centrale, les fonctionnaires de surveillance régionaux et de district. Nous avons pris la dépense du Pacifique-Canadien en 1930, \$1,204,616, et déterminé le montant pour le service des marchandises, pour le service des voyageurs, et pour les services auxiliaires. Ensuite le service des marchandises fut divisé en administration centrale, régions et districts et le service des voyageurs en administration centrale et régions.

L'hon. M. Parent:

D. Voulez-vous me dire si vous êtes arrivé à ces chiffres après avoir consulté les autres, ou si les chiffres ont été calculés séparément?—R. Séparément.

D. Sans qu'une compagnie ait consulté l'autre?—R. Oui.

L'hon. M. Calder:

D. Ce sont les chiffres soumis à la Commission Duff?—R. C'est une évaluation faite par le Pacifique-Canadien.

D. Pour la Commission Duff?—R. Pour la Commission Duff, oui, monsieur.

M. Biggar:

D. Mais, si je comprends bien, les détails du genre de ceux que nous avons discutés au sujet de la Pièce 60 et des pièces précédentes n'ont jamais été présentés à la Commission Duff?—R. Je ne saurais le dire.

M. BIGGAR: Je puis dire au Comité que je me suis renseigné, et je n'ai pas trouvé qu'ils eussent été présentés à la Commission Duff. Je dirai qu'ils ne l'ont jamais été.

Le TÉMOIN: Je crois que la pièce de la page 450 a été versée au dossier de cette Commission.

M. BIGGAR: Cette pièce, oui. Mais aucun des détails que nous sommes en train de discuter.

Le TÉMOIN: Non, monsieur.

L'hon. M. CALDER: La Commission Duff n'a jamais analysé ces chiffres?

M. BIGGAR: J'ai parcouru le compte rendu, et je n'ai jamais pu trouver que la Commission Duff eût jamais examiné les chiffres qui sont imprimés dans nos pièces de la page 448 à la page 452, par exemple.

D. Voulez-vous continuer avec la feuille n° 2, la Pièce 60?—R. Sous le titre de "Voyageurs", il n'y a aucun poste pour les districts, parce que c'est inclus dans d'autres comptes.

D. Voulez-vous me dire comment vous obtenez ces chiffres pour les marchandises et les voyageurs, et comment vous divisez entre les différents titres, sous ces deux titres principaux? Pourquoi le poste "Administration générale" a-t-il été mis à \$70,000, et "Régions" à \$300,000, et ainsi de suite? Dites-nous comment vous arrivez à ces chiffres.—R. Ces chiffres, sous le titre "Dépense totale", sont la dépense réelle portée aux divers chapitres de nos comptes, sous les titres "Administration générale", "Régions" et "Districts". "Administration générale" représente, dirons-nous, le personnel des réseaux...

D. Oui, nous comprenons cela. Mais ces chiffres sont ceux qui figuraient réellement dans vos livres pour 1930?—R. Oui.

D. Continuez.—R. Nous avons ajouté à la dépense totale de \$1,204,616 du Pacifique-Canadien, les frais d'administration du chemin de fer du National-Canadien, soit \$2,214,273 indiqués dans la pièce de la page 450, et aussi \$7,140 pour les chemins de fer *Northern Alberta* et *Toronto Terminals*.

D. Je crois que nous comprenons cela. Cette division, en Administration générale, Régions et Districts, est-elle faite sur la même base que les points que nous avons déjà discutés? Je crois que M. Armstrong les a discutés d'abord.—R. Je voulais simplement dire que nous avons pris le total des chemins de fer combinés, exploités séparément, soit \$13,426,029, et que nous l'avons réparti aux chapitres des marchandises, des voyageurs, et autres chapitres que j'ai mentionnés pour le réseau combiné exploité séparément, de la même manière que nous avons fait pour les chiffres réels du Pacifique-Canadien.

D. Comment êtes-vous passé de \$70,000 à \$130,000 pour l'administration générale?—R. Nous allons continuer, si je me suis exprimé clairement. Nous prendrons le premier poste, si vous voulez, sous l'administration générale des marchandises. La dépense totale en 1930 pour le Pacifique-Canadien fut de \$70,000. Cela fait 11.63 p. 100 du total de \$1,204,616.

D. Je vois.—R. Ensuite nous avons réparti la dépense d'administration, les dépenses de trafic de \$3,426,029 pour les réseaux combinés exploités séparément, et nous avons trouvé \$206,675 pour l'administration des marchandises, en utilisant la répartition du Pacifique-Canadien.

D. Ce chiffre n'est pas ici?—R. Non, monsieur.

[M. C. E. Jefferson.]

L'hon. M. Black:

D. La même méthode a-t-elle été adoptée d'un bout à l'autre, les coûts combinés des deux réseaux, et ensuite vos résultats pour les réseaux combinés sur la base de la portion du Pacifique-Canadien?—R. Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela comprend tout.

M. Biggar:

D. Vous avez \$206,675. Et de là, où arrivez-vous?—R. De là, nous avons considéré, dans notre évaluation, que le personnel de l'administration générale pour le réseau unifié coûterait \$130,000. Nous sommes arrivés à ce chiffre par la connaissance de ce qu'étaient nos dépenses.

L'hon. M. Horsey:

D. D'après le parcours, ou comment avez-vous établi votre unité?—R. On ne peut avoir d'unité pour le trafic.

D. Simplement la proportion?—R. C'est tout.

L'hon. M. Haig:

D. Onze pour cent du total?—R. Oui. Nous avons encore considéré que les deux réseaux exploités comme un seul coûteraient moins qu'exploités séparément, et il nous fallut tenir compte du personnel supplémentaire pour le...

M. Biggar:

D. Ce ce vous allez maintenant expliquer, c'est comment vous réduisez ce chiffre de \$206,675, représentant 11.53 p. 100 du total de \$3,426,029, à \$130,000 dans la dernière colonne.—R. Il n'y a pas de base établie, sauf...

D. Etait-ce un pourcentage ou une devinette?—R. C'est notre évaluation de la dépense pour le personnel de l'administration générale des deux réseaux exploités comme un seul, en tenant compte du fait que nous n'aurions pas besoin d'un personnel aussi nombreux qu'aujourd'hui.

L'hon. M. Parent:

D. Connaissez-vous les salaires de tous ces employés, pour faire vos déductions et calculer vos chiffres?—R. Non, monsieur; nous connaissions les nôtres.

L'hon. M. Calder:

D. Vous avez pris vos propres frais comme mesure?—R. Oui.

D. Si le National-Canadien faisait ses affaires à un coût plus élevé, vous n'en avez pas tenu compte, vous avez simplement appliqué votre propre mesure au parcours combiné?—R. Oui.

D. Je me demande si c'est juste.

L'hon. M. Murdock:

D. Et vous estimez qu'il ne faudrait pas un personnel double pour gérer le réseau unifié?—R. Oui.

L'hon. M. CALDER: La question, monsieur Biggar, est la suivante. Sur leur propre réseau, la dépense est, dirons-nous, de 11 p. 100; pour la même chose sur le National-Canadien cela peut être 14 p. 100. Ils éliminent ces 14 p. 100 et disent: "Si les chemins de fer sont réunis, nous appliquerons les 11 p. 100 au total."

M. BIGGAR: Je comprends que ce n'est pas ce qu'ils ont fait avec les 11.53 p. 100. Ils ont trouvé que leur dépense de \$206,675 pour l'administration générale des marchandises représentait 11.53 p. 100 du montant total. Alors, ils ont enlevé quelque \$75,000. Je demandais au témoin pourquoi ce fut \$76,000 et non \$50,000 ou \$100,000. D'après ce qu'a dit M. Jefferson, je comprends que ce fut simplement une sorte de conjecture que \$76,000 était le montant à enlever.

Le TÉMOIN: Oui, monsieur. Nous avons calculé que nous pouvions le faire pour \$130,000.

M. Biggar:

D. Voulez-vous passer au poste suivant?—R. Ce sont les régions.

D. Oui.—R. Les régions de trafic-marchandises, aujourd'hui au nombre de deux, seraient portées à quatre. Cela concorde avec des témoignages analogues de témoins précédents. Nous avons estimé que les quatre régions pourraient être exploitées pour \$550,000. Ce n'est pas tout à fait le double de la dépense du Pacifique-Canadien pour deux régions, mais cela s'en approche de \$50,000.

D. C'est aussi une conjecture, je suppose.—R. Oui.

Le très hon. M. Meighen:

D. Je suppose, monsieur Jefferson, qu'une partie, et même une très grande partie de votre sollicitation est faite au détriment de l'autre réseau?—R. Oui.

D. Ce qui serait naturellement supprimé avec le régime de l'unification?—R. C'est exact. Tout ceci entre en ligne de compte, parce qu'avec quatre régions au lieu de deux, vous ne seriez peut-être pas obligés de doubler le nombre des emplois.

D. Je comprends cela. Mais il y a aussi moins de travail à faire.

L'hon. M. Calder:

D. Et très peu de sollicitation?—R. Il faudrait en faire, mais pas autant. Par exemple, au Canada, mettons si vous voulez de Montréal à Toronto, il n'y aurait pas de concurrence par rail; il y aurait la concurrence de la route et celle des voies d'eau.

D. Vous ne feriez de sollicitation qu'aux points où les camions et les bateaux des lacs sont en contact avec vous?—R. Oui, en ce qui concerne l'exemple de Montréal à Toronto; mais prenez de Chicago à Boston.

D. Oh! oui.—R. Là, il faudrait solliciter en concurrence avec les chemins de fer américains.

L'hon. M. Parent:

D. Et il y a des lignes de navigation de Québec à Montréal.—R. Oui.

D. Elles vous font concurrence.—R. Oui.

L'hon. M. Black:

D. La concurrence, dans les transports, n'est-elle pas aujourd'hui plus aiguë que jamais? La concurrence n'est pas entre chemins de fer, mais entre les chemins de fer et les autres modes de transport. N'est-ce pas exact?—R. Les deux existent, mais la concurrence avec les camions et les voies d'eau est plus aiguë qu'autrefois.

D. C'est ce que je veux dire; elle est plus aiguë et plus importante que la concurrence entre les deux chemins de fer?—R. Oui.

[M. C. E. Jefferson.]

L'hon. M. Hugessen:

D. Votre seule économie serait d'avoir un organisme de sollicitation au lieu de deux?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Coté:

D. Pas de concurrence entre chemins de fer, et la combinaison des efforts contre l'ennemi commun?—R. C'est vrai en ce qui concerne le Canada, mais moins vrai en ce qui concerne les transports en provenance ou à destination de points situés aux Etats-Unis, à travers le Canada.

L'hon. M. Parent:

D. Vous arrivez à une évaluation pour les réseaux combinés exploités comme un seul. En ce qui concerne le Pacifique-Canadien, sous le titre Régions, vous avez \$300,000?—R. Oui, monsieur.

D. Est-ce exact?—R. Oui, monsieur.

D. Alors, quand vous arrivez à l'économie totale pour les deux réseaux exploités comme un seul, vous obtenez le chiffre de \$550,000?—R. Ce n'est pas l'économie, c'est la dépense.

D. Même ainsi, je veux en venir à ceci. Comment connaissez-vous les chiffres de l'autre réseau, si vous n'avez pas consulté ses représentants pour vous mettre d'accord sur quelque mode de calcul?—R. Nous ne connaissons leurs chiffres que pour la dépense totale, aux chapitres principaux de la surintendance, des agences, de la publicité et des autres dépenses. Si vous regardez cette feuille détachée qui a été distribuée, vous verrez quelles ont été les dépenses de trafic du National-Canadien, cette année-là, pour ces quatre chapitres.

D. C'est ce que je voulais.

M. Biggar:

D. Maintenant, le troisième poste: \$231,720 pour les districts. Comment êtes-vous arrivés aux \$401,545?—R. Cela fut déterminé de la même manière, en tenant compte des frais du Pacifique-Canadien en 1930.

D. Votre chiffre de la dernière colonne est-il les treize huitièmes du chiffre de la colonne du Pacifique-Canadien?—R. Pas exactement.

D. Combien avez-vous enlevé?—R. Cela n'a pas été déterminé de cette manière.

D. Comment est-ce déterminé?—R. Nous l'avons déterminé en sachant que la dépense du Pacifique-Canadien était \$231,720. Ensuite nous avons tenu compte de l'augmentation du nombre de districts de huit à treize, et du personnel qui nous paraissait nécessaire dans ces treize bureaux de district.

D. Très bien. Comment en êtes-vous venus à décider combien vous ôtiez, les treize huitièmes de \$231,720?—R. Nos bureaux de district sont généralement

D. En réalité, monsieur Jefferson, votre réponse est que vous avez conjecturé la somme à enlever?—R. Oui, mais nous l'avons fait sur des bases.

L'hon. M. Horsey:

D. Qui a établi ces chiffres, qui a pris la décision sur la somme à enlever en raison de l'unification? Quel est l'homme qui a fait cela? Si nous pouvions le faire venir ici, nous saurions comment il y est arrivé.

L'hon. M. CALDER: Je me rappelle que cette situation nous a été expliquée par M. Armstrong, quand il nous a dit qu'il y aurait une économie qui pourrait être de 10 p. 100 ou de 30 p. 100, mais qu'en essayant d'arriver à ce qui pour-

rait être un juste montant, ils l'ont fixé à 20 p. 100. Il admit que ce pourrait être 10 p. 100 ou 30 p. 100, mais il dit: "Nous l'avons finalement fixée à 20 p. 100".

L'hon. M. PARENT: Mais il n'a pas donné les raisons qui l'on conduit à ce chiffre.

L'hon. M. CALDER: Il ne le pouvait pas, si je comprends bien.

L'hon. M. PARENT: C'est la question du sénateur Horsey.

L'hon. M. CALDER: Le même principe est appliqué dans les deux cas.

L'hon. M. COTÉ: Il n'est pas appliqué à la même question. Huit bureaux coûtent \$230,000 au Pacifique-Canadien, et un bureau coûterait huit fois moins. Sur le réseau unifié, nous gardons treize bureaux, et le coût serait treize fois celui d'un seul district. Est-ce de cette manière que vous avez calculé?

M. BIGGAR: M. Jefferson a dit qu'en multipliant par treize le coût d'un bureau, ils ont enlevé quelque chose.

Le TÉMOIN: En réponse à la question du sénateur Horsey, nous avons huit districts qui coûtaient \$231,720. Avec l'unification nous allons avoir treize districts. Je n'ai pas fait ces chiffres moi-même, mais nous avons déterminé le personnel qui serait nécessaire dans les treize districts, et ce que seraient les dépenses, et, tous les éléments pris en considération, le résultat final fut une évaluation de dépense de \$401,545 pour les treize districts.

M. Biggar:

D. Vous nous dites simplement ce qui est marqué sur la feuille. Nous essayons de savoir ce qu'il y a derrière.

L'hon. M. HAIG: C'est exactement proportionnel.

M. Biggar:

D. Alors, votre réponse devrait être que les \$401,545 sont les treize huitièmes de \$231,720?—R. Pas exactement.

L'hon. M. HAIG: C'est un peu plus de treize.

M. Biggar:

D. Alors, pourquoi ajoutez-vous quelque chose? Pourquoi en coûte-t-il plus par district pour administrer treize districts que pour en administrer huit?

L'hon. M. CALDER: La même question a déjà été posée; le montant supplémentaire fut ajouté parce qu'il y avait une augmentation de parcours dans chacun de ces districts.

M. Biggar:

D. Quelle était la raison, monsieur Jefferson?—R. Je ne dirai pas que c'est basé sur le parcours, c'est basé sur le jugement.

D. D'après la liste donnée par M. Beatty des fonctionnaires qui ont pris part à la préparation de cette évaluation, vous étiez l'un des membres du comité qui a étudié ce sujet particulier en 1932?—R. C'est exact.

D. Maintenant, parlez du quatrième poste, l'administration centrale du service des voyageurs, qui est de \$55,000. Ce chiffre est-il obtenu de la même manière?—R. Ces postes furent évalués de la même manière que j'ai indiquée pour le trafic-marchandises, mais, en fait, ils furent calculés par notre ancien directeur du trafic-voyageurs.

[M. C. E. Jefferson.]

D. Ici, vous avez déduit quelque chose en ce qui concerne les régions, comme vous avez fait auparavant?—R. Exact.

D. Et les services auxiliaires furent négligés, et le résultat est que vous arrivez à une dépense totale de \$2,102,117 pour le réseau unifié, et que vous déduisez cela des \$3,426,029?—R. Oui, monsieur.

D. C'est l'addition des deux réseaux; et vous avez une économie de \$1,323,912 sur la feuille détachée?—R. Oui, monsieur.

D. Maintenant, pouvez-vous prendre la feuille suivante, numérotée 3?—R. Cette feuille numéro 3 donne les dépenses du trafic ferroviaire pour les agences extérieures.

L'hon. M. Hugessen:

D. Qu'entendez- par "agences extérieures"?—R. La feuille n° 3 montre le Canada, les Etats-Unis, l'Europe et l'Orient. Au Canada, par exemple, l'état n° 1 ne comprend que l'administration centrale et les organismes régionaux et de district. "Extérieur" embrasse toutes les agences.

L'hon. M. Horsey:

D. Cela veut dire en dehors du Canada?—R. Non. Au Canada. Prenez Ottawa par exemple. Nous la considérons comme une agence extérieure, parce qu'elle n'est chargée que d'un district immédiat. Edmonton est une agence extérieure.

L'hon. M. Hugessen:

D. Extérieure à quoi?—R. Extérieure à l'administration centrale.

L'hon. M. Coté:

D. Voulez-vous dire extérieur à l'administration centrale de Montréal ou aux administrations centrales de district?—R. Le bureau de Montréal dépend de l'administration centrale, des bureaux du réseau.

D. Mais le titre général est "Agences extérieures"?—R. Oui.

D. Et sous ce titre vous avez des agences au Canada aussi bien que dans les pays étrangers?—R. Oui, monsieur.

D. Quelles agences au Canada classez-vous sous le titre d'agences extérieures?—R. Pour donner un exemple, à Montréal une partie du personnel appartient à l'agence extérieure. L'organisme de sollicitation est porté au compte de l'agence extérieure.

L'hon. M. Calder:

D. En dehors du compte de l'administration centrale?—R. Oui, monsieur.

M. Biggar:

D. C'est, pour ainsi dire, le travail à part la surintendance, en dehors de l'administration centrale.

L'hon. M. COTÉ: Alors l'administration centrale est seule intérieure. Tout le reste est extérieur.

M. BIGGAR: Oui. L'administration centrale peut être le réseau, la région ou le district, mais ceci est extérieur.

M. Biggar:

D. Maintenant, continuez, monsieur Jefferson.—R. Le compte des agences extérieures est le poste le plus important des dépenses de trafic assumées pour l'entretien d'agences de sollicitation et de vente, non seulement au Canada,

mais aussi aux Etats-Unis, en Europe, en Orient et en Australasie. Toutefois, il faut dire clairement que le compte "Toutes les agences" ne comprend pas la dépense des bureaux de vente des billets situés dans les gares de chemins de fer. Mais il comprend les bureaux de vente de billets situés en ville. En particulier aux Etats-Unis et au Canada, avec l'exploitation séparée de deux réseaux il y a forcément beaucoup de double emploi dans les dépenses d'agences. En d'autres termes, l'effort de concurrence entraîne un gaspillage économique qui pourrait être évité. Cela pourrait se faire avec une organisation d'agences beaucoup moins grande, qui remplirait les besoins sous une direction unifiée sans perte de trafic et sans inconvénient pour le public. Après l'étude faite par le directeur du service des voyageurs et moi-même, par l'intermédiaire de nos employés du trafic et des agences extérieures, une évaluation fut faite du coût de ces agences dans le monde, sous le régime de l'unification.

L'hon. M. Buchanan:

D. En parlant de ces agences extérieures, les deux réseaux ont-ils habituellement des agences au Japon, en Chine, aux Indes ou en Europe?—R. Oui, monsieur.

D. Ou dans les villes des Etats-Unis?—R. Oui, monsieur.

D. Elles se font concurrence dans les villes de ces pays et des Etats-Unis?—R. Oui, monsieur. Prenez Cincinnati, si vous voulez. Le Pacifique-Canadien y entretient un bureau de trafic-marchandises et un bureau de trafic-voyageurs, et le National-Canadien y entretient deux bureaux semblables.

D. Je le sais. Mais si le National-Canadien entretient une agence à Hong-Kong ou à Shanghai, que sollicite-t-elle, si le National-Canadien n'a pas de bateaux?—R. Elle sollicite le transport par rail du trafic importation et exportation.

L'hon. M. Calder:

D. Après l'arrivée des bateaux?—R. Oui, monsieur. Le National-Canadien n'a pas de bateaux sur l'Atlantique ou le Pacifique, mais il a un organisme en Europe pour solliciter du trafic ferroviaire.

L'hon. M. Horsey:

D. Et en Asie aussi, au Japon?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. HAIG: Quand les joueurs de curling sont venus d'Edimbourg, les agents du Pacifique-Canadien là-bas leur ont donné tous les renseignements et ont eu l'affaire. Nous avons essayé de la partager.

L'hon. M. HORSEY: C'est sur l'Atlantique, naturellement.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Tous les réseaux ont apparemment une organisation, dont les services les plus importants sont à New-York et dans d'autres grandes villes, et qui comporte un bureau où l'on peut acheter un billet pour n'importe quel chemin de fer?—R. Oui. Je ne sais pas si c'est pour n'importe quel chemin de fer.

D. Je dis "n'importe lequel" parce que cela comprend nos deux réseaux. Mais cela ne sert réellement à rien; on n'en a pas pour son argent. Je suis passé dans ce bureau une fois ou deux. Il y a des hommes, dans ce bureau, qui n'ont aucune connaissance du Pacifique-Canadien ni du National-Canadien ni du Dominion du Canada. Si je ne craignais de blesser les sentiments du sénateur Parent, je lui dirais que j'ai dû y entrer moi-même et faire donner à un voyageur le billet, qu'il ne pouvait obtenir pour Trois-Rivières. Si cela eût été pour Québec, naturellement, les gens se seraient rebellés.

[M. C. E. Jefferson.]

Quelques honorables SÉNATEURS: Oh! oh!

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je ne crois pas que vous en ayez pour votre argent.

Le TÉMOIN: Vous parlez d'agences collectives de billets.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Je ne sais pas comment on les appelle. On y vend des billets pour n'importe quel endroit, mais le jeune homme dont je parle ne pouvait y acheter un billet pour Trois-Rivières ou tout autre endroit dont le nom fut imprimé en français.—R. Le Pacifique-Canadien ne faisait pas partie de ce bureau.

D. Oh! oui. Je dois dire maintenant que je l'ai moi-même dirigé sur les correspondances du Pacifique-Canadien.—R. Tout à fait bien.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Avez-vous une part quelconque dans l'agence dont parle le sénateur Graham?—R. Non, monsieur.

D. Ce doit être une agence privée.—R. Nous ne faisons partie d'aucune des agences collectives de billets. Par exemple, si c'était à Chicago, et qu'il y eût une agence collective de billets, le Michigan Central vendrait un billet pour un point quelconque du réseau du Pacifique-Canadien, mais le Pacifique-Canadien n'assumerait aucune dépense au sujet de ce billet.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je signale seulement qu'on s'est fiché de cet homme dans ce bureau. Je ne demande pas de commission. Ayant vendu des billets pour le Pacifique-Canadien une fois dans ma vie, j'ai dirigé cet homme sur Trois-Rivières.

L'hon. M. Gordon:

D. A New-York, chacune des compagnies a son propre bureau?—R. Oui, monsieur.

D. Chaque compagnie a-t-elle un bureau à Chicago?—R. Oui, monsieur.

D. Evidemment, le président n'est allé dans aucun de ces bureaux de New-York.—R. S'il était allé au bureau du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien, il aurait pu acheter un billet.

D. Il n'est allé ni à l'un ni à l'autre.

L'hon. M. CALDER: Je crains qu'il ne soit allé dans un bureau américain.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je rôdais autour des agences de billets. Je vis celle-là, qui annonçait la vente de billets pour toutes les destinations; et j'y trouvais un Canadien essayant d'acheter un billet, mais on ne connaissait pas son lieu de destination.

L'hon. M. BLACK: J'ai une question à poser à un moment ou un autre, mais je ne crois pas que ce soit ce témoin-ci qui répondra. Je ne crois pas nécessaire de discuter le fait que les deux réseaux ont, dans le monde, des agences faisant double emploi. C'est une chose qui a été démontrée à maintes reprises dans la discussion des questions ferroviaires. Cela devrait être supprimé pour réaliser des économies, mais peut-être pas nécessairement avec le régime de l'unification. Je veux que quelqu'un de responsable me dise pourquoi l'on n'a pas supprimé ces bureaux pour la vente des billets et le trafic-marchandises et ces organismes de sollicitation faisant double emploi, dans le monde entier. Je crois qu'il y a là une grosse économie à réaliser avec l'unification, et je crois qu'il y aurait une grosse économie avec la coopération.

L'hon. M. COTÉ: Mais pas avec la concurrence.

L'hon. M. BLACK: Il me semble que les compagnies devraient se mettre d'accord pour supprimer ce double emploi superflu. J'interrogerai M. Hungerford, et peut-être le vice-président du Pacifique-Canadien, sur ce point.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien) : Continuons avec ce témoin, messieurs.

Le TÉMOIN : Je voulais simplement répondre à la question du sénateur Black.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien) : Il dit qu'il veut avoir la réponse plus tard, par quelqu'un d'autre.

L'hon. M. BLACK : Si ce témoin veut répondre, très bien. Je crois savoir ce qu'il dira.

Le TÉMOIN : Je puis répondre à la question. Tant que vous exploitez séparément et en concurrence, vous êtes obligés d'avoir vos bureaux séparés. Comment un bureau commun dirigerait-il le trafic sur une zone de concurrence? Prenez un bureau à Kansas-City, par exemple. Si vous avez une expédition allant à Montréal, par quelle route l'enverra-t-on, par le Pacifique-Canadien ou par le National-Canadien? Il faut encore vous rappeler que pour le trafic, mettons, de Kansas-City à Boston, on le sollicite en concurrence avec tous les réseaux américains.

L'hon. M. Black :

D. Serait-il possible de diviser les régions, et de les répartir entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, afin qu'un réseau sollicite dans certaines régions et l'autre réseau dans d'autres régions?—R. Cela ne peut se faire sous le régime de la concurrence.

L'hon. M. ROBINSON : Je ne crois pas que ce soit vivement désiré.

L'hon. M. HAIG : Prenez cet exemple. A Edimbourg, vingt et un joueurs de curling veulent venir au Canada, débarquer à Halifax, se rendre à Edmonton et en plusieurs autres villes, et rentrer dans leur pays.

L'hon. M. PARENT : Et perdre une partie à Québec.

L'hon. M. ROBINSON : Il eût été simple de les faire voyager sur un réseau en direction de l'Ouest et sur l'autre au retour.

L'hon. M. HAIG : Nous, joueurs de curling du Canada, leur avons écrit pour leur proposer de venir par le Pacifique-Canadien et de retourner par le National-Canadien. Mais dans l'intervalle ils avaient été sollicités par l'agent du Pacifique-Canadien à Edimbourg, qui leur avait vanté la beauté du voyage sur son réseau. Ils nous ont câblé d'annuler tous les arrangements, parce qu'ils faisaient l'aller et le retour par le Pacifique-Canadien. Cela n'aurait pu se faire avec un organisme commun.

L'hon. M. ROBINSON : Je ne crois pas utile de discuter cette question avec le sénateur Haig. Est-il le président?

L'hon. M. HAIG : Mon honorable ami a soulevé une question. Si le président veut me donner un siège ailleurs, je veux bien m'y asseoir. Je lui ai demandé de me donner un siège.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien) : Pas de dispute.

L'hon. M. HAIG : Je redemanderai au président de me donner un siège. Le sénateur Robinson me donnera-t-il le sien?

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

L'hon. M. HAIG : Je ne crois pas que ce soit juste. L'honorable monsieur a soulevé une question. Je dirai à l'honorable monsieur que j'ai demandé au président de me donner un siège; le sénateur Graham m'a dit: "Je ne puis vous donner le mien", et le sénateur Beaubien m'a dit: "Je ne puis vous donner le mien, voulez-vous s'il vous plaît vous asseoir et rester là." Est-ce clair pour mon honorable ami?

L'hon. M. ROBINSON : Alors, pourquoi ne restez-vous pas là?

L'hon. M. HAIG : J'y reste.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien) : Nous perdons beaucoup de temps.

L'hon. M. Hugessen:

D. Comme le sénateur Black, je voudrais vous demander, monsieur Jefferson, à vous ou à quelqu'un d'autre, pourquoi le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ne peuvent avoir des agences de billets en commun dans les grandes villes du Canada, et faire ainsi des économies, alors que les réseaux américains ont des bureaux communs à New-York et dans d'autres grandes villes.

L'hon. M. CALDER: Excusez-moi d'interrompre. Dans la ville de Regina, par exemple, il y a un bureau pour la vente des billets à la gare Union, mais le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont tous deux des représentants dans ce bureau. J'ose dire qu'en ce qui concerne le local, ce que vous proposez pourrait se faire.

L'hon. M. HUGESSEN: C'est justement de quoi je parle. Dans certaines grandes villes des Etats-Unis, où ils ont un bureau de billets en commun, chaque réseau a un service à lui. Il y a une plaque à l'extérieur, indiquant que tel ou tel réseau de chemins de fer a ses services dans une partie du bureau, et tel ou tel autre réseau dans une autre partie. Je ne vois pas pourquoi cela ne pourrait se faire dans ce pays.

L'hon. M. Buchanan:

D. Vous économiseriez de toute façon sur le loyer, par ce système, n'est-ce pas?—R. Si le Pacifique-Canadien et le National-Canadien avaient un comptoir commun pour la vente des billets, nous dirons. . . . ils en ont un à la gare Union à Toronto, ils ont chacun une partie de la grande salle, où ils vendent des billets du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Ils ont des personnels séparés vendant des billets du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. Si vous aviez des bureaux communs pour la vente des billets, vous auriez toujours vos bureaux indépendants dans toutes les villes, vos bureaux d'administration et de sollicitation. Je ne vois pas, tant que les réseaux sont exploités séparément, que l'on puisse vendre les billets en commun là où l'on se fait concurrence pour le transport des voyageurs dans tout le Canada.

L'hon. M. Hugessen:

D. Ils le font aux Etats-Unis.—R. Pas tant que cela pour les réseaux concurrents. Prenez à Boston, si vous voulez. Ils ont un bureau collectif pour la vente des billets du *Boston and Maine*, du *Boston and Albany*, et du *New York and New Haven*. Mais ce bureau est divisé, avec le personnel du *Boston and Maine* ici, le personnel du *Boston and Albany* là, et le personnel du *New York and New Haven* dans une autre section.

L'hon. M. McRAE: Les employés des deux bureaux de billets à la gare Union à Toronto sont assez nombreux pour vendre tous les billets du Canada.

L'hon. M. COTÉ: Dans chacun des deux?

L'hon. M. McRAE: Oui.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Vous dites que dans les deux cas vous devriez avoir des personnels séparés, de sorte que la seule économie à réaliser serait sur le loyer?—R. Oui.

M. Biggar:

D. Allons-nous nous reporter à la feuille portant le n° 3 dans la Pièce 60? Voulez-vous nous dire comment vous parvenez à ces chiffres, et quelle est l'estimation quant aux réseaux combinés exploités comme une seule unité?—R. Les dépenses approximatives des réseaux combinés exploités comme une unité

ont été déterminées séparément pour les voyageurs et les marchandises en prenant chaque bureau dans les deux pays, et en indiquant son budget dans la colonne de gauche, sachant ce qu'était la dépense, sachant quel était le personnel du National, et connaissant l'ensemble de ses affaires. Nous avons déterminé ce que serait le coût approximatif à chaque endroit, pour les deux chemins de fer exploités en commun.

D. Quelles considérations aviez-vous en vue en recherchant ces chiffres?—

R. Nous considérons le nombre d'employés requis dans chaque bureau, basé sur notre propre personnel et sur ce qui nous paraissait nécessaire sous le régime de l'unification, en présument évidemment la suppression de certains bureaux. Comme dans le témoignage de M. McNeillie hier, nous ne voulons pas publier les détails de ce relevé, ville par ville.

D. Mais vous avez calculé cela ville par ville et vous avez déterminé quel personnel il faudrait aux chemins de fer combinés dans le but de soutenir la concurrence des grandes routes, des services de navigation et des chemins de fer situés en dehors du pays?—R. Oui. Notre attitude à cet égard n'est pas sans précédent. Très souvent, on a posé à la Chambre des questions concernant le National et l'on obtenait pour réponse que les renseignements étaient de telle nature qu'il serait nuisible de les divulguer, soit à cause de la concurrence, ou de leur caractère privé.

D. C'est juste. Et vous additionniez les chiffres obtenus de cette manière pour montrer qu'il faudrait un total de \$2,347,000 pour le trafic voyageurs et de \$1,643,000 pour le trafic-marchandises?—R. Oui.

D. Alors, où prenez-vous les chiffres de la dernière colonne?—R. Ils sont juste le total des chiffres de la quatrième et de la cinquième colonnes, les deux précédentes.

D. Alors vous les avez additionnées et cela formait \$3,990,000. Vous avez déduit cela des \$6,328,688, sur la feuille volante, en regard de "toutes agences"?—R. Oui.

D. Et vous en êtes arrivé à une économie de \$2,338,688?—R. C'est cela.

L'hon. M. Calder:

D. Ces chiffres comprennent-ils les loyers et tout?—R. Oui.

D. Ils comprennent le loyer des édifices?—R. Ils comprennent les frais de loyer des agences extérieures, oui.

M. Biggar:

D. Et la feuille portant le numéro 4, Annonces?—R. Je dirais qu'ici encore la plus grande partie des dépenses de chaque compagnie se répète au complet ou partiellement chez l'autre chemin de fer. Cet état, je dois le dire, a été préparé par notre agent général de publicité, et la pièce montre que les dépenses de publicité du Pacifique pour l'année 1930 se répartissent comme suit: 57 p. 100 d'annonces répétées, 32 p. 100 d'annonces partiellement répétées et 11 p. 100 d'annonces exclusives.

L'hon. M. Parent:

D. Les deux compagnies emploient-elles les mêmes agences d'annonce?—R. Je ne pense pas.

D. Comment savez-vous les chiffres du National quant au coût de ses annonces?—R. C'est le troisième article, sur la feuille volante.

D. J'ai cela. Mais je veux savoir comment vous en êtes venu à savoir ce qu'il en coûtait au National pour annoncer?—R. C'est publié dans son rapport annuel.

M. Biggar:

D. Et alors?—R. Et sachant la somme totale des annonces du National en 1930, nous l'avons additionné au total du Pacifique, qui se chiffrait à \$3,412,546, et nous avons fait la proportion.

D. Vous avez pris le total des annonces exclusives des deux chemins de fer, \$393,467, vous avez réduit de 60 p. 100 le total des annonces répétées et vous avez obtenu \$776,013, et vous avez réduit de 35 p. 100 le total des annonces partiellement répétées et vous avez obtenu \$701,381?—R. C'est cela.

D. De sorte que vous obtenez une dépense approximative pour l'annonce des réseaux unifiés, de \$1,870,861, que vous déduisez du total actuel de \$3,412,546, et vous obtenez une économie de \$1,541,685?—R. C'est exact.

L'hon. M. Coté:

D. Donnez donc un exemple d'une annonce exclusive.—R. Une annonce exclusive sera par exemple celle des attraits de la station estivale de Banff, l'annonce faite en Australie. Voilà deux exemples.

D. En Australie?—R. Oui.

D. Pour la navigation?—R. Pour le rail aussi.

M. Biggar:

D. Pouvons-nous aborder la page 5 à présent? Ici il n'y a d'économies que sur quatre articles, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Voulez-vous les prendre à la suite?—R. La première concerne les associations de trafic par rail. Comment avez-vous trouvé \$88,251?—R. Cette feuille de tous les autres frais de trafic comprend les associations de trafic, les bureaux industriels et le reste. Cette économie de \$88,251 sur les associations de trafic par rail a été trouvée comme ceci: Nous avons estimé que la dépense combinée de \$220,627 pouvait se réduire à \$132,676, mais il n'y a pas d'unité sur laquelle on a trouvé ce chiffre. C'est une estimation de la somme à laquelle nous croyons que le chiffre pourrait se réduire par l'unification, sachant ce que nous payons pour l'entretien des diverses associations de trafic. Il y en a un certain nombre.

L'hon. M. Calder:

D. Vous auriez un représentant au lieu de deux?—R. Oui, c'est exact.

M. Biggar:

D. Article suivant: bureaux industriels. Avez-vous procédé de la même manière?—R. De la même manière. Les deux chemins de fer maintiennent des bureaux industriels à différents endroits du Canada: Montréal, Toronto, Winnipeg. Sous le régime de l'unification nous n'en aurions qu'un à chaque endroit où il y en a deux maintenant.

D. Et la papeterie et les impressions de chemins de fer?—R. Cet article couvre en général les tarifs de marchandises, les tarifs de voyageurs, les horaires, et ainsi de suite. Sous le régime de l'unification, il y aurait une forte réduction dans le volume de ces publications.

D. Comment avez-vous trouvé ce chiffre de \$467,127 au lieu de la dépense actuelle de \$778,545?—R. Nous n'avons pas pensé que les frais d'impressions des deux chemins de fer exploités comme un seul dépasserait 60 p. 100 de la dépense combinée.

D. C'est 60 p. 100 que vous avez pris?—R. Pas exactement, mais approximativement.

D. C'est ainsi que vous avez trouvé cela?—R. Oui.

D. Vous avez pris à peu près 60 p. 100?—R. Oui.

D. Je m'intéressais plutôt au fait que la dépense ne doit pas être de \$460,000 ni de \$460,100, mais exactement de \$467,127. Je me suis demandé si ce chiffre avait été obtenu sur une base de pourcentage.—R. Pas exactement, mais nous avons calculé, en prenant notre trafic de concurrence et le non-concurrent, qu'environ 60 p. 100 était du transport de concurrence et 40 p. 100 du transport non concurrent.

D. Vous m'avez dit que vous n'aviez pas pris 60 p. 100.—R. Non.

D. La quatrième se rapporte aux autres dépenses de chemin de fer. Que représentent-elles et pourquoi cette estimation de \$118,730 au lieu de \$197,884?—R. Je ne sais exactement ce que comprend cet item.

D. Vous ne le savez pas?—R. Non.

D. Qui pourra nous le dire?

L'hon. M. PARENT: C'est peut-être une caisse électorale.

Le TÉMOIN: M. Liddy peut vous dire exactement ce que comprend cet item.

L'hon. M. McRAE: M. Liddy peut probablement nous dire pourquoi il y a une forte différence entre les deux compagnies et aussi pourquoi il a réduit la dépense à \$118,000 sous le régime de l'unification, ce qui est à peu près un tiers de moins que ce que le National paye actuellement et plus de quatre fois ce que paye le Pacifique. Il me semble que cette réduction est peu proportionnée à la précédente.

M. Biggar:

D. Puis vous avez \$571,232 d'économie totale et en reportant cela sur la feuille volante, vous avez pour résultat une économie de \$5,775,517 dans les dépenses de trafic?—R. Oui.

D. Avez-vous autre chose à ajouter au sujet de cette économie?—R. Non.

L'hon. M. DANDURAND: Lorsque nous aurons des représentants du National pour expliquer le travail de la compagnie au sujet de la colonisation, de l'agriculture et des ressources naturelles, au prix total de \$541,110, il nous intéressera de savoir quelque chose des activités du Pacifique à cet égard. Je ne vois rien dans la colonne du Pacifique.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'admets pas ce qu'a dit le sénateur Black quant au nombre d'agents de billets de Toronto. Je passe souvent à la gare Union—comme bien d'autres, je suppose, j'arrive là juste avant que le train parte,—mais il n'est pas arrivé une fois sur vingt que j'aie essayé d'obtenir un billet de chemin de fer ou de wagon-lit sans avoir eu à attendre. Ils sont tous vifs, courtois et compétents. Je n'en connais aucun par son nom.

L'hon. M. BLACK: Je n'ai fait aucune remarque sur leur compétence où leur courtoisie. J'ai fait remarquer leur nombre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si j'ai mal compris mon honorable ami, je le regrette. J'ai constaté que les employés du National et du Pacifique étaient également polis et compétents.

L'hon. M. MURDOCK: Moi aussi.

L'hon. M. Buchanan:

D. Je constate que vous n'avez aucune somme aux chapitres de la colonisation, de l'agriculture et des ressources naturelles, pour le Pacifique. Vous avez un service de ce genre. N'est-ce pas à considérer sous le régime de l'unification?—R. M. Liddy doit vous en parler.

[M. C. E. Jefferson.]

L'hon. M. Hugessen:

D. Avez-vous essayé, monsieur Jefferson, de mettre à point pour 1937 cette estimation de 1930?—R. Non, je ne pouvais le faire sans un relevé complet.

D. D'après le témoin précédent, j'ai compris qu'il y avait eu certaines économies déjà effectuées par l'annonce en commun depuis 1930.—R. C'est exact, oui, mais je crois que cet item n'est pas considérable. C'est \$13,000 par année. Voilà tout ce que représente ce compte des annonces communes.

D. Avez-vous cherché à savoir si les chemins de fer, séparément, avaient effectué une économie considérable au chapitre des frais d'exploitation, entre 1930 et 1937, indépendamment de l'unification?—R. Oui, du fait que le trafic a été beaucoup moindre.

D. Je constate par exemple qu'en 1930 les dépenses du National à ce titre étaient de \$8,600,000, et qu'en 1937 elles ne sont plus que de \$4,900,000.—R. Quel article est-ce?

D. Vous montrez sur votre feuille volante qu'en 1930 les frais du trafic du National étaient de \$8,600,000.—R. Oui.

D. Je vois par son rapport annuel de 1937 que ces dépenses de trafic pour 1937 ne sont plus que de \$4,900,000. Prenez l'annonce, par exemple. Ses frais d'annonce en 1937 ont été de \$580,000, contre \$1,800,000 en 1930.—R. A propos d'annonce, en 1930, il y avait des frais de radio et en 1937 il n'y en a pas. C'est un item.

D. Cela devrait alors être biffé dans l'estimation révisée?—R. Oui, monsieur.

D. Mais vous n'avez pas cherché à reviser votre estimation de 1930 à la lumière de la situation actuelle, en tenant compte de toutes ces choses?—R. Non. Je suis d'avis que lorsque le trafic reviendra à ce qu'il fut en 1930, les dépenses du trafic augmenteront sans aucun doute. Elles pourront ne pas revenir au niveau de 1930, mais les frais de trafic du Pacifique remonteraient assez près du chiffre de 1930.

D. Les frais d'annonce augmenteraient-ils en proportion?—R. Au Pacifique, oui; au National, peut-être pas. Mais quel que soit le chiffre des réseaux combinés exploités séparément, je crois que l'épargne sur la dépense totale sera d'environ 35 à 40 p. 100.

L'hon. M. Robinson:

D. Il y a déjà une très forte économie?—R. Oui.

D. Entre trois et quatre millions de dollars, n'est-ce pas?

L'hon. M. HUGESSEN: Oui, près de \$4,000,000, au National.

L'hon. M. Robinson:

D. Près de \$4,000,000 déjà rien qu'au National?—R. Oui, mais même si vous unifiez d'après l'organisation de 1937, je crois que vous épargnerez au moins de 35 à 40 p. 100.

D. Par rapport à 1930?—R. Non.

D. Mais on a déjà épargné beaucoup apparemment.—R. On épargnerait encore cela.

L'hon. M. Hugessen:

D. Je veux surtout faire remarquer qu'on a déjà épargné beaucoup.—R. Oui.

D. Et qu'il faudrait retrancher cela de toute estimation que vous faites aujourd'hui.—R. Il faut se rappeler qu'en 1937 les salaires n'étaient pas au niveau de 1930. C'est un item.

L'hon. M. Horsey:

D. Cela veut dire qu'on ne pourrait pas épargner \$75,000,000 sur le budget de 1937?—R. Oui.

L'hon. M. Murdock:

D. Monsieur Jefferson, les salaires n'étaient-ils pas plus bas en 1937 qu'en 1930?—R. Oui, c'est ce que j'ai dit. Mais on les augmente.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Monsieur Jefferson, les deux chemins de fer ont effectué des économies de 1930 à 1937.—R. Oui.

D. Mais votre témoignage porte sur les économies qui pourraient se réaliser par la suppression de la duplication?—R. Exactement.

D. Ces économies, évidemment, n'auraient pas pu se faire par les deux chemins de fer séparément, entre 1930 et 1937, car la duplication existe encore, n'est-ce pas?—R. C'est bien cela.

L'hon. M. HUGESSEN: Je signalais, sénateur Beaubien, qu'à propos d'un article de dépense du National, soit la radio, qui figurait dans les chiffres de 1930, on avait déjà réalisé une économie et qu'on ne pouvait plus retrancher là-dessus.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est vrai.

L'hon. M. Calder:

D. Mais en outre, vous affirmez, si j'ai bien compris, monsieur Jefferson, que si l'on tient compte de ce qui s'est réellement dépensé en 1937 par les deux chemins de fer, le régime de l'unification pourrait encore réduire ces chiffres de 35 à 40 p. 100?—R. C'est ce que je prétends, oui.

D. C'est-à-dire que, abstraction faite de ce qui a eu lieu au cours des années 1934, 1935 et 1936, les dépenses de l'an dernier sont une affaire de A plus B, et si l'on met les lignes en commun et qu'on les exploite ensemble, il peut y avoir une réduction de 35 à 40 p. 100?—R. Oui.

L'hon. M. Horsey:

D. Mais le total serait bien inférieur à \$75,000,000?—R. La somme épargnée serait moindre.

L'hon. M. CALDER: Ce n'est pas \$75,000,000, ce n'est qu'une partie de cela.

M. Biggar:

D. A la page 742 du compte rendu, monsieur Jefferson, vous parliez d'un autre tableau et vous disiez qu'il y avait un certain tonnage au sujet duquel je vous ai interrogé, mais vous n'aviez pas cela ici.—R. Oui.

D. Vous avez ces chiffres maintenant?—R. Oui.

D. Sont-ils sous la forme d'un état?—R. Oui.

D. Cela comprend les renseignements à propos du nombre de tonnes, de la somme par tonne et de l'augmentation de recette, renseignements sur lesquels vous avez fondé votre témoignage de l'autre jour?—R. Oui c'est bien cela.

D. Si nous marquions ceci comme pièce, je crois que cela suffirait. Tous les détails sont là. Ce court mémoire sera la Pièce 61.

Merci beaucoup.

[M. C. E. Jefferson.]

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien) : Le témoin suivant. M. E. G. O'Brien est rappelé.

M. Biggar :

D. Monsieur O'Brien, vous vous apprêtiez à traiter d'un autre de ces tableaux de la Pièce 49?—R. Oui, monsieur. Et mon mémoire va se rapporter à l'économie de \$23,000,000 sur les transports par rail, d'après l'année 1930.

D. C'est le quatrième article de l'état, au haut de la page 448 du compte rendu, et les détails figurent au tableau, au bas de la page 450?—R. Oui.

Tandis qu'on distribue les feuilles, j'expliquerai la manière dont elles sont groupées. Cela pourrait épargner du temps.

D. Nous avons ici, avec ces états, comme d'habitude, une feuille volante reproduisant le tableau du bas de la page 450, et ensuite nous avons un grand nombre de feuilles additionnelles qui constituent la matière nouvelle et qui constitueront la Pièce 62.—R. Très bien.

D. C'est un document d'apparence formidable, monsieur O'Brien. Vous pourriez peut-être résumer ce que vous avez à dire à ce sujet.—R. Je crois pouvoir expliquer cela en très peu de temps.....

D. Bon.—R. ...si vous acceptez l'affirmation que les chiffres sont compilés à peu près sur la même base que ceux qui ont été expliqués hier par M. Armstrong et M. Newman. Nous les avons identifiés avec la pièce et je signalerai la manière dont ces feuilles sont assemblées.

La feuille de dessus est ce qu'on peut appeler une feuille-clef. Elle indique ce qu'il en coûte au Pacifique, au National et ce qu'il en coûterait aux chemins de fer combinés.

D. C'est une reproduction du tableau de la page 450 du compte rendu?—R. Oui, monseigneur.

D. Nous n'allons pas imprimer cela de nouveau?—R. Alors chaque article de la colonne de gauche correspond à des bordereaux qui sont annexés. Ces bordereaux sont groupés de telle manière qu'on peut les relier à chacun des articles de cette feuille-clef, document "H", page 9.

Maintenant, pour en venir immédiatement aux détails, sous les rubriques de la surintendance, nous devons pourvoir à un agencement. M. Humphrey a expliqué cela hier. C'est le document "F". Il nous fallait fonder le prix sur une certaine organisation. Cette organisation figure à la série des feuilles constituant le document "F", pages (a) à (d).

D. On appelle cela page 9, n'est-ce pas? C'est (a), (b), (c), (d) et ainsi de suite?—R. Non. Le document "F" se rapporte aux unités de surveillance actuelles et prévues.

D. Je vous suis.—R. Avec cette organisation, qui avait été décidée comme étant celle qu'il faudrait pour l'exploitation des chemins de fer combinés, nous avons pris les unités jugées nécessaires et nous en avons calculé les frais. Cela figure à la page 9 (a). Autrement dit, le document "F" comportait un siège social pour tout le réseau commun, quatre régions, huit districts, vingt-sept divisions et trois filiales. Quant au siège social, connaissant les frais de celui du Pacifique, nous en avons augmenté le total d'après la longueur de ligne, moins 20 p. 100. C'est indiqué dans la colonne des remarques.

D. Et je crois qu'en général ces données correspondent aux remarques qui se trouvent dans la déclaration de M. Armstrong au sujet de la même situation?—R. Exactement.

Si vous en venez aux régions, les calculs sont faits sur la même base, sauf que pour quatre régions on a doublé le prix de deux régions du Pacifique.

D. Toute cette feuille n° 9 (a) a été préparée d'après la base que M. Armstrong a indiquée?—R. Oui.

D. Oui?—R. La feuille suivante est 9 (b), frais d'expédition des trains. Il n'y a pas beaucoup de détails dans cette feuille, de sorte que je ferais peut-être mieux de l'expliquer. La réduction de 20 p. 100 n'a rien d'arbitraire, mais

on a fait un relevé par l'entremise des surintendants généraux du transport, qui tous étaient des expéditeurs de trains, et les renseignements étaient disponibles dans les horaires d'employés. La réduction réelle était de 19.9 p. 100 et on l'a fixée arbitrairement à 20 p. 100.

L'hon. M. Parent:

D. Vous voulez dire qu'en 1930, on l'a calculée arbitrairement?—R. Non. Le calcul exact était de 19 et une décimale p. 100, et l'on a pris 20 comme chiffre rond. Mais ce n'est pas le 20 p. 100 qui est employé dans certains calculs. C'est indiqué clairement à la section "F".

M. Biggar:

D. Qu'est-ce que la section "F"?—R. Le document "F", page (d).

D. Nous voulons simplement savoir comment vous avez fait votre relevé à propos de l'expédition centrale des trains et comment vous en êtes arrivés à une réduction d'un peu plus de 19.9 p. 100.—R. Non, c'est 19.3. En 1930, il y avait 452 expéditeurs sur l'ensemble des deux réseaux, et après une étude de l'augmentation du parcours tel qu'indiqué par M. Armstrong, nous avons estimé que cela pouvait se faire par 365 expéditeurs, ce qui constitue une réduction de 19.3 p. 100. Nous avons dit 20 p. 100 pour faire un chiffre rond.

D. Très bien. La feuille suivante est le document "H", page 9 (c), transport, service de gare. Les renseignements qui sont sur cette feuille ont été trouvés par une étude approfondie. Les gérants généraux ont donné instruction aux surintendants généraux de faire faire par les surintendants une estimation de la somme totale des frais de l'exploitation des gares qui faisaient double emploi, dans quelque ville que ce soit. Les surintendants obtinrent autant de renseignements que possible de leurs collaborateurs du National, et lorsque nous avons pu obtenir des renseignements sur les frais d'exploitation, nous les avons employés comme base, et le total des frais de ces gares du National et du Pacifique figure sous le titre "Total", sur la première ligne. Alors le surintendant, qui est très bien posté pour connaître les conditions locales, faisait une estimation des frais d'exploitation de ces gares comme gares communes. Les détails pour chaque gare figurent sur les feuilles qui suivent.

D. Portant quels numéros?—R. Les feuilles 9 (d) à 9 (d-12).

Vous remarquerez sur ces feuilles que les gares où l'on a fait une étude sont indiquées les premières; viennent ensuite celles qui seraient supprimées par les abandons de lignes, puis celles où il n'a pas été fait d'études et sur lesquelles nous n'avons pas eu de renseignements.

L'hon. M. Coté:

D. Avez-vous estimé ce qu'il en coûterait pour fusionner ces gares, pour les réunir?—R. Le surintendant a fait une estimation de ce que coûterait leur exploitation.

D. Non, mais pour les fusionner. Si l'on emploie une gare au lieu de deux à un certain endroit, il faut faire les raccordements pour les deux lignes.—R. Cela concerne les travaux de coopération et c'est entre les mains d'un autre témoin.

Le très hon. M. Meighen:

D. Était-ce en supposant l'entretien des services de gare actuels?—R. Leur maintien?

D. En supposant qu'on ne dépenserait pas de nouveaux capitaux pour des gares communes?—R. C'est une estimation de ce que coûterait l'exploitation dans diverses villes, sous le régime de l'unification.

[M. E. G. O'Brien.]

D. Mais cela ne comprend pas la dépense de nouveaux capitaux pour les gares communes?—R. Pas nécessairement, non. Il n'y aurait pas de frais d'immobilisations. S'il avait fallu une dépense de capitaux, ils nous l'auraient dit, mais il n'en fallait pas.

M. Biggar:

D. Ces renseignements sont basés sur l'emploi des installations qui existent?—R. Les installations qui existent et qui sont disponibles sur l'un ou l'autre chemin de fer.

D. Sans qu'il faille construire des gares communes d'un bout à l'autre?—R. Sous une direction unifiée, il ne serait pas question de gares communes. On choisirait la gare la plus convenable pour la transaction des affaires du chemin de fer unifié.

D. Mais la difficulté que pressentent les sénateurs Meighen et Coté et que je prévois aussi, c'est celle-ci: Il y a au pays un grand nombre d'endroits où l'on ne saurait construire une gare commune sans une forte dépense. Qu'arriverait-il à ces endroits?—R. En ayant encore les deux installations disponibles, je ne vois pas d'endroits où il faudrait une dépense de capitaux.

D. C'est ce que je veux savoir. Était-ce en supposant l'emploi des deux gares?—R. Dans certains cas, on emploierait les deux gares; à d'autres, ce ne serait pas nécessaire. Mais le surintendant local estimait le coût de l'exploitation des propriétés combinées, en supposant qu'il pourrait utiliser les deux installations.

D. Sans de nouvelles immobilisations?—R. Nécessairement.

L'hon. M. Hugessen:

D. Prenons un exemple.—R. Il y a un autre témoin qui traitera de cette question. Il pourrait y avoir des raccordements ou des choses comme cela...

M. Biggar:

D. Mais je veux demander s'il n'y aurait pas des dépenses importantes de capitaux?—R. La question de l'entretien et des constructions et des choses de ce genre a déjà été traitée par M. Armstrong. Ceci ne se rapporte qu'aux services de gares et ne concerne que les employés de gare, les fournitures, les dépenses d'exploitation et le reste.

L'hon. M. Calder:

D. Cela ne concerne pas les édifices?—R. Non. Simplement le personnel et les fournitures.

M. Biggar:

D. Je suis peut-être stupide, mais je ne vous suis pas encore. Vous avez deux situations: celle qui a lieu à un endroit où, sous le régime de l'unification, l'on pourrait centraliser tous les départs et toutes les arrivées de trains à une seule gare et en faire une gare commune, en abandonnant l'autre; et l'autre situation où il serait très difficile de centraliser les départs et les arrivées d'un chemin de fer à la gare de l'autre et où il faudrait de fortes dépenses de capitaux pour une gare commune.

L'hon. M. MURDOCK: Prenons Montréal par exemple.

M. BIGGAR: Ou Winnipeg.

D. Ce que nous voulons réellement savoir, c'est ceci: Dans ces deux cas, sur quelle base l'estimation des frais du service a-t-elle été faite par rapport à ces deux sortes de gares? L'a-t-on faite en supposant que dans le premier cas il n'y

aurait qu'une gare, parce que c'est facile de l'utiliser seule, et que dans l'autre cas l'on continuerait à employer les deux stations, parce qu'il le faudrait, pour ne pas faire de dépenses d'immobilisations? Ou était-ce sur une autre base?—R. L'estimation du coût de l'exploitation s'est faite par le surintendant local et lui, connaissant les installations disponibles, s'est représenté comment le trafic serait partagé. Dans le cas de Montréal, le surintendant local sait que les trains à maintenir ne peuvent pas tous employer la même gare mais il songe qu'il peut utiliser deux gares et qu'il les utilisera. Quant au coût des édifices et des autres moyens...

D. Négligeons le coût des édifices. Mais quelles sont les instructions qu'on a données aux surintendants et qui ont inspiré leurs rapports? Devaient-ils vous faire savoir quelle serait la dépense sous une direction unifiée, sans dépense importante de capitaux?—R. Non, monsieur. Les surintendants furent priés de fournir des renseignements sur ce que coûteraient, sous une direction commune, les employés de gare, les fournitures et autres dépenses.

D. Mais cela ne répond pas à ma question.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois que cela y répond.

L'hon. M. Hugessen:

D. A ce chapitre, le total de vos économies était d'environ \$790,000, dont près des deux tiers étaient pour Montréal seulement, soit \$537,396. Pouvez-vous nous indiquer comment vous avez trouvé ce chiffre, comment vous faisiez vos calculs quant aux différentes gares de Montréal, pour trouver cette estimation?

L'hon. M. PARENT: Quelle page est-ce?

L'hon. M. HUGESSEN: Page 9 (d-3) du documents "H".

Le TÉMOIN: Aucune dépense de capitaux n'est comprise dans cette étude. En second lieu, on a vérifié les dépenses pour employés et fournitures de gares sur chacun des chemins de fer exploité séparément, puis nous avons calculé la dépense combinée. Le surintendant a fait une estimation du personnel qu'il faudrait si tout le service des marchandises ou des voyageurs pouvait se distribuer comme il le distribuerait s'il était en charge du chemin de fer unifié. Il nous donna alors le chiffre qui, à son avis, couvrirait ces deux item, soit les employés de gare et les fournitures et dépenses de gare, et ce chiffre était de \$2,184,770.

L'hon. M. Calder:

D. Il ne s'agissait que du personnel et des fournitures?—R. Du personnel et des fournitures.

D. Et non des bâtiments? Peu importe où le personnel se trouvait, c'est son estimation des frais?—R. C'est tout ce qui figure là-dedans.

M. Biggar:

D. C'est réellement aussi loin que vous pouvez aller sur ce point, n'est-ce pas?—R. Oui. C'est la base sur laquelle nous avons étudié toute la question du service des gares.

L'hon. M. Parent:

D. Puis-je poser une question au sujet de la cité de Québec? Je comprends qu'à cet endroit la gare est commune aux deux chemins de fer. Pouvez-vous nous expliquer comment vous pouvez faire des économies lorsque vous employez actuellement la même gare?—R. Il y a des gares à marchandises séparés. Par conséquent il y a une occasion de coopérer et d'épargner sur les frais.

[M. E. G. O'Brien.]

D. Et deux bureaux de billets?

M. Biggar:

D. Où êtes-vous dans la page 9 (c)? Avez-vous fini d'expliquer le \$3,470,950?—R. Avant de tirer la ligne, j'aimerais corriger quelque chose. L'économie nette figurant à la page 9 (d-1) se rapporte à trois gares en particulier. Puis il y a les économies pour les stations situées sur les lignes à abandonner. Vous remarquerez qu'il y a une ligne, au bas, concernant les "non-estimations". Dans le cas de ces gares qui n'ont pas fait l'objet d'une estimation ou pour lesquelles nous n'avions pas de renseignements, il n'est pas indiqué d'économies. Il n'y a pas eu de calculs. Cela comprend entre autres les gares sur lesquelles on ne pouvait pas faire d'économies.

D. Vous voulez dire que vous avez étudié toutes les gares, mais que quant au reste, vous avez cru que l'unification n'y réaliserait pas d'économies et par conséquent vous n'avez pas fait d'entrées à leur sujet et vous avez restreint vos chiffres à celles sur lesquelles vous pouviez épargner?—R. C'est cela.

D. Cela complète-t-il le feuillet 9 (c)?—R. Il y a un certain nombre de feuilles liées ensemble concernant ce groupe. Elles sont toutes sur la même base.

D. Mais avez-vous dit tout ce que vous vouliez dire à l'appui de ce chiffre de \$3,470,950?—R. Le seul point sur lequel je voudrais appeler l'attention, dans la feuille-sommaire, 9 (c), c'est que sous le titre du Pacifique-Canadien, les économies sont presque également divisées entre les gares qui ont été étudiées. Le total est de \$6,264,346, troisième colonne, et les gares non comprises, pour lesquelles il n'est pas indiqué d'économie, représentent une somme à peu près égale. Dans le cas du National, sixième colonne, la dépense totale des gares désignées est de \$6,184,956, tandis que le total pour les gares non comprises dans les économies est de \$12,288,141. On n'en a étudié qu'un tiers. Si nous avions plus de renseignements, cela augmenterait, croyons-nous, l'économie totale.

L'hon. M. Dandurand:

D. Mais ce sont là les résultats de vos propres études, faites par le Pacifique-Canadien?—R. Le résultat d'études faites par des hommes placés dans différents territoires.

D. Mais appartenant au Pacifique?—R. Appartenant au Pacifique, mais ils avaient des renseignements très précis quant aux frais.

M. Biggar:

D. Nous cherchons peut-être à traiter trop de points à la fois. Celui que vous vouliez élucider, si j'ai bien compris, c'est que lorsque vous avez examiné les chiffres concernant les gares étudiées et les autres gares du Pacifique, vous aviez des rapports et vous connaissiez les économies à effectuer dans plus de la moitié des gares du Pacifique, tandis que pour le National vous n'aviez de rapports que pour 33 p. 100 des gares, et il y en avait 66 p. 100 qui n'avaient pas été étudiées et sur lesquelles vous pensiez que vous auriez pu avoir plus de renseignements? Est-ce le point que vous expliquiez?—R. Ces études de gares n'ont eu lieu que lorsque nous avions les renseignements...

D. Est-ce le point que vous expliquiez en signalant la différence?—R. Oui, et les économies enregistrées auraient pu être plus grandes si nous avions eu de plus amples renseignements.

D. Alors cela dispose de ce chiffre qui est reporté sur la feuille volante?

L'hon. M. CALDER: Colonel Biggar, j'aimerais avoir quelque explication concernant ce chiffre de 11 p. 100, à la fin de la page 9 (c).

M. Biggar:

D. A propos du chiffre qui figure à l'angle droit inférieur de la feuille 9 (c), 11 p. 100, je crois comprendre qu'il représente une économie de 11 p. 100 des dépenses totales combinées des chemins de fer exploités séparément, soit \$31,664,976. Ai-je raison?—R. Onze pour cent, c'est le pourcentage trouvé, appliqué au total des chemins de fer combinés.

D. Trente et un millions en chiffres ronds?—R. Oui.

Le très hon. M. Meighen:

D. Avez-vous appliqué le 11 p. 100 ou avez-vous vérifié ce que vous coûterait l'exploitation et trouvé que c'était 11 p. 100?—R. Si vous vous reportez à la page 9 (c), vous constaterez que les économies figurent toutes en regard du nom des gares qui ont été étudiées.

M. Biggar:

D. Les \$3,470,950, et alors vous avez constaté que c'était à peu près 11 p. 100 des \$31,000,000?—R. Oui. Cela fut inscrit sur nos feuilles de calcul comme renseignements seulement.

L'hon. M. CALDER: Il me semble qu'il n'y a là qu'un point à élucider, c'est l'exactitude du \$31,240,655 de dépenses combinées.

M. BIGGAR: C'est là, sans doute, un chiffre tiré d'un livre bleu.

L'hon. M. CALDER: Oui, la dépense totale des deux chemins de fer ensemble. L'économie totale serait de 11 p. 100. Il me semble que cela ne fait pas de doute.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Si l'économie totale se révèle comme n'étant que de 11 p. 100 de ce qu'est actuellement la dépense d'exploitation des deux chemins de fer exploités séparément.

M. BIGGAR: En ce qui concerne les gares.

L'hon. M. CALDER: Oui.

M. BIGGAR: Vous dites que 11 p. 100, c'est une faible proportion?

L'hon. M. CALDER: J'aurais cru à des économies beaucoup plus fortes que cela.

Le TÉMOIN: 11 p. 100 est le rapport entre les économies que nous avons pu vérifier et la dépense totale; mais si nous avions pu avoir des renseignements d'autres gares, cela aurait augmenté les économies d'environ \$3,470,000, ce qui aurait grossi le pourcentage. Par conséquent celui-ci est très modéré.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Monsieur O'Brien, je comprends que votre étude couvre entre un tiers et la moitié du total des deux chemins de fer. Est-ce exact? Un peu plus de la moitié du vôtre et un tiers seulement du National?—R. C'est la moitié de la dépense de ces stations. Il peut y avoir plusieurs grandes gares. Ce n'est pas la moitié des gares, c'est la moitié des frais.

D. Disons 40 p. 100 du tout; et après les calculs, cela montre que vous pouvez épargner 11 p. 100?—R. Oui.

D. Cela laisse un champ libre de 60 p. 100 que vous n'avez évidemment pas examiné.

L'hon. M. DANDURAND: Je signalerai ce fait...

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je veux obtenir une réponse du témoin.

L'hon. M. DANDURAND: J'aimerais que la réponse soit bien claire. J'appelle l'attention du président sur ce fait. Le total de la dépense non étudiée, au Pacifique, est de \$5,781,601, près de la moitié de la somme. Cela a été vérifié? Sont-ce des gares du Pacifique qui n'ont pas été étudiées? Est-ce parce qu'il n'y a pas d'économies à réaliser?

[M. E. G. O'Brien.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, je crois que c'est surtout sur le Pacifique.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Ce n'est pas cela, monsieur O'Brien. C'est facile à comprendre. Vous avez étudié un peu plus de la moitié de votre propre chemin de fer en ce qui concerne les gares.—R. En ce qui concerne les dépenses de gares.

D. Est-ce exact? Le reste, soit 49 p. 100, vous ne l'avez pas étudié ou vous ne pouviez pas l'étudier, n'est-ce pas?—R. Il y a bien des gares où il n'y a pas de double service et par conséquent il n'y avait pas lieu d'unifier les gares. Dans la mesure où nous avons pu étudier les gares qui faisaient double emploi, nous avons pris les dépenses de ces stations, qui représentaient \$6,000,000, en ce qui concerne le Pacifique, soit la moitié de nos frais de gares. Puis nous nous sommes procuré autant que possible les dépenses du National aux gares des mêmes villes, lorsque nous avons pu les avoir. En d'autres termes, lorsque nous pouvions comparer les gares, nous comparions les dépenses.

L'hon. M. Parent:

D. Et cela, dans tout le pays?—R. Nous n'avons pas pu le faire dans tout le pays. Il y a des endroits où nous n'avons pas pu le faire. Nous nous sommes procuré les renseignements là où nous avons pu.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Dois-je comprendre que dans les deux chemins de fer une forte partie du champ est demeurée inexplorée à ce point de vue?—R. Une forte partie du champ est restée inexplorée. L'étendue de cette étude est indiquée sur les feuilles, qui montrent, par exemple, que dans les provinces Maritimes il y a trois gares dans cette comparaison de \$6,000,000.

D. A quelle page?—R. Page 9 (d) 1. Sous le régime de l'unification, il y aurait les gares de Saint-Jean, de Fredericton et d'Edmundston. Nous les avons étudiées. Il y en a bien d'autres où il y a double installation, mais elles ne sont pas incluses dans cette étude.

L'hon. M. Hugessen:

D. Quelles autres?—R. Dans ce district, il y aurait Grand-Falls, Saint-Léonard,—sur la ligne du nord. D'Edmundston vers le sud, un grand nombre de ces gares font double service.

D. Cela a été étudié?—R. Pas en ce qui concerne 1930. Je viendrai à cela plus tard.

L'hon. M. McRae:

D. Monsieur O'Brien, les gares qui n'ont pas été étudiées ne comprennent-elles pas surtout celles où vous ne voyiez pas grand'chance d'économies?

L'hon. M. HAIG: Je crois que le sénateur Dandurand s'est informé de cela.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Nous allons le constater.

Le TÉMOIN: Apparemment mes remarques n'étaient pas claires. Les dépenses des gares du Pacifique sont bien connues. Au National, nous nous sommes procuré des renseignements précis autant que nous avons pu en obtenir. A quelques-unes des villes où nous faisons des comparaisons, nous avons à estimer les frais là où nous ne pouvions pas obtenir de chiffres précis. Par conséquent, le point que je veux faire ressortir au sujet des \$6,000,000 et des \$12,000,000 c'est que l'estimation était très modérée.

L'hon. M. CALDER: Je crois que le principal point, si vous pouvez l'établir, c'est ceci, en résumé: D'après les chiffres officiels, tels qu'indiqués au livre bleu, la dépense combinée de ces services est de \$5,305,785.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour quels services?

L'hon. M. Calder:

D. Je veux élucider cela. Où est reportée la somme de \$31,000,000 sur la première feuille?—R. Au bas de la quatrième colonne.

D. Le chiffre officiel est celui de ces services de gares. Je parlais de surintendance. En 1930, les dépenses ont été de \$31,664,976 pour les deux chemins de fer exploités séparément. Or, le total des économies est donné comme étant de \$3,470,950. C'est une économie de 11 p. 100 de la dépense totale de l'année 1930?—R. Exactement.

D. Je ne crois pas que nous aboutissions à rien, si nous tentons d'analyser ces chiffres et d'examiner le détail. Notre bon sens nous dit que si les deux chemins de fer sont mis ensemble et exploités en commun, il y aura économie d'exploitation. Ce peut être 11 p. 100, 9 p. 100, 15 p. 100, mais il y aura une forte économie. Cela ne fait aucun doute. Quant à chercher à connaître le vrai chiffre ou à essayer de trouver comment les employés sont parvenus à ces chiffres, eh! bien, nous ne pourrons jamais faire cela. Voilà mon opinion.

L'hon. M. Parent:

D. Monsieur O'Brien, pour faire suite aux remarques du sénateur Calder, je comprends que les chiffres que vous avez trouvés sont fondés sur l'année 1930?—R. Oui.

D. Cela veut-il dire que vous avez fait vos calculs jusqu'à aujourd'hui en vous basant sur 1930, c'est-à-dire sur les frais de 1930?—R. Toutes ces études sont basées sur 1930.

D. C'est loin d'être récent.—R. Les conditions du trafic évoluent. Nous avons pris 1930 comme une année normale.

L'hon. M. Calder:

D. Mais, monsieur O'Brien, je veux revenir sur ce que je disais à propos d'un autre article. Quels que soient les chiffres pour 1937 et quelles que soient les économies réalisées entre 1930 et 1937, si les deux chemins de fer se fusionnent en 1938, des économies auront été réalisées sur les chiffres de 1937.—R. Il doit nécessairement s'en produire.

D. Certainement.

L'hon. M. McRae:

D. Monsieur le président, je désirerais faire élucider mon point. Le montant non attribué de \$5,310,928 pour les services des gares comprend pratiquement, quant au Pacifique-Canadien, toutes les gares qui ne sont pas en concurrence. Je le suppose car en consultant les détails exposés plus loin nous retrouvons cet item sur la liste des endroits où des économies sont prévues.—R. C'est exact, monsieur, car...

D. Alors, je désire poser cette question-ci. Tandis que nous obtenons un chiffre de 11 p. 100 sur le total, il me semble qu'en fait ce chiffre serait de 20 p. 100 au lieu de 11 p. 100 quant aux gares rivales.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Pour le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. CALDER: En se basant sur ses chiffres.

L'hon. M. HAIG: C'est ce qui arrive pour Montréal, Winnipeg et Toronto.

M. Biggar:

D. Monsieur O'Brien, vous feriez mieux de passer à l'article suivant.—R. La pièce 9 (e), transport, services des gares de marchandises, couvre le poste suivant.

D. Services des gares de marchandises?—R. Page 9 (e). A la page 9 (f-6) on trouve un résumé des pages 9 (f-1) à 9 (f-6).

D. Je vois. Voulez-vous me dire, d'une façon générale, comment cet état 9 (e) a été préparé?—R. Cet état a été dressé de la même façon que celui des employés et des fournitures aux gares. C'est-à-dire qu'il est l'œuvre du surintendant ayant juridiction sur le district.

L'hon. M. Parent:

D. Grâce aux renseignements à sa disposition?—R. Avec les données qu'ils pouvait se procurer et auxquelles s'ajoutait son expérience des conditions locales.

M. Biggar:

D. Et, selon toute apparence, en ce qui concerne chacune de ces rubriques de frais, on en est arrivé au même pourcentage de réduction?—R. Je suis informé, monsieur, que cette réduction se chiffre à 15 p. 100 pour les services des gares de marchandises.

D. Vous avez dit que ces chiffres étaient basés sur des données obtenues par les surintendants,—j'entends les chiffres de l'avant-dernière colonne. Entre cette colonne et celle des chiffres se rapportant aux deux réseaux exploités séparément, on voit une colonne où 12.2 p. 100 sont uniformément indiqués pour chaque item. Je me demande comment il se fait que vous avez pu obtenir le même pourcentage de réduction pour toutes les rubriques.—R. Toutes les études en détail ont été résumées et on a établi une moyenne basée sur un chiffre de 12.2 p. 100 qui a été appliqué à tous les item.

D. Autrement dit, vous avez réuni toutes les données et constaté que vous obteniez une réduction de 12.2 p. 100 et vous avez alors appliqué ce pourcentage à tous les chiffres de la première colonne.—R. Oui, monsieur.

D. Et vous'en êtes arrivé ainsi à une économie nette de \$3,535,110 sur les services des gares de marchandises.—R. C'est exact, mais avec la réserve suivante. Ce chiffre de 12.2 p. 100 a été obtenu quant aux quatre rubriques principales qui se trouvent en page 9 (f-1): "Chefs et commis des gares," "Chefs de train et serre-freins de manœuvre," "Mécaniciens de locomotives de manœuvre" et "Combustible". L'étude a porté sur ces quatre rubriques et le pourcentage de réduction a été appliqué aux autres postes de frais.

D. Et que dites-vous à propos du calcul concernant l'autre item important de \$758,412, combustible pour locomotives de manœuvre? Je vois à gauche une note qui peut être explicative.—R. C'est une somme supplémentaire mentionnée comme une économie. C'est un renseignement que n'avait pas le surintendant et que nous avons recueilli, en dehors de lui, au bureau principal.

D. Avez-vous appliqué les 12.2 p. 100 à cette somme importante qui a trait au combustible pour les locomotives de manœuvre?—R. Oui, monsieur; c'est la sixième rubrique.

D. Etait-ce un pourcentage appliqué ou un calcul compris dans les quatre autres rubriques?—R. C'est un pourcentage qui en dérive.

L'hon. M. Coté:

D. Monsieur O'Brien, à propos des services des gares de marchandises je veux vous poser la même question que j'ai déjà posée au sujet des gares de voyageurs. Ces économies impliquent-elles la désaffectation de certaines gares de marchandises actuellement en fonction et l'usage en commun de celles qui resteront en exploitation, ou sont-ce tout simplement des économies réalisables du fait de confier toute exploitation à une seule direction?—R. Ces économies impliquent l'exploitation du terminus de la manière dont le surintendant l'entendrait s'il avait juridiction sur les deux propriétés.

D. En gardant toutes les installations?—R. Cette question relève de l'étude que fait l'ingénieur de l'entretien des voies. Que les installations soient abandonnées ou non ne change rien à la chose.

L'hon. M. Calder:

D. Vos chiffres ne tiennent compte que du personnel et des fournitures?—

R. Ils ne tiennent compte que du personnel et des fournitures. Autrement dit, dans le cas qui nous occupe, le transport ferroviaire comprend la surintendance, l'ordonnance des trains, les services des gares, des trains, des télégraphes et des messageries.

D. Il n'est pas question des bâtiments?—R. Non, monsieur.

D. S'il y a une économie à réaliser sur les terminus, elle n'y est pas comprise.—R. Non.

L'hon. M. Murdock:

D. Il y a une économie réalisable de \$3,535,110 quant aux services des gares de marchandises, n'est-ce pas?—R. N'est-ce pas plutôt \$3,944,466?

D. N'est-il pas exact de dire, au sujet des premiers item de cette page, qu'on arrive à ce chiffre de \$3,441,468 en congédiant des employés?—R. Du tout, monsieur.

D. Comment vous y prenez-vous pour analyser cette réduction? La rubrique chefs et commis des gares accuse une économie nette de \$494,669; la rubrique chefs de trains et serre-freins de manœuvre, \$1,055,583; la rubrique préposés aux aiguilles et aux signaux des gares, \$135,243; la rubrique mécaniciens de locomotives de manœuvre, \$751,665; et la rubrique wattmen des gares, \$4,308, soit un total de \$3,441,468.

L'hon. M. HAIG: Ce que vous énumérez ne se totalise pas à \$3,000,000; il faut ajouter le combustible.

L'hon. M. Murdock:

D. Oui, \$2,441,468. C'est exact, n'est-ce pas?—R. Je ne me suis pas occupé de la main-d'œuvre. C'est le président qui s'est occupé de cette question. Mais en ce qui concerne l'estimé en question, le surintendant se servirait de toute la main-d'œuvre et de tout le matériel de traction dont il aurait besoin.

D. Mais plus de la moitié de ces économies à réaliser consiste dans le congédiement d'employés.

L'hon. M. HAIG: Sir Edward Beatty nous a dit qu'il s'écoulerait de cinq à sept ans...

L'hon. M. MURDOCK: C'est invraisemblable et on peut le prouver.

L'hon. M. Robinson:

D. Je désire poser une question. Tout cela est basé naturellement sur le maintien de l'efficacité actuelle des services du Pacifique-Canadien. Doutez-vous que cette efficacité serait la même si les deux réseaux se fusionnaient? Vous n'êtes pas obligé de répondre si vous ne voulez pas.—R. Je suis certainement d'avis que le service donné par le Pacifique-Canadien gardera toujours la même excellence.

D. Vous êtes optimiste.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Avez-vous interprété la question sous cet aspect, monsieur O'Brien? En considérant l'exploitation des deux réseaux fusionnés et en tenant compte des économies réalisables que vous avez mentionnées, croyez-vous que l'efficacité des services de votre chemin de fer serait, de ce fait, diminuée?—R. Du tout, monsieur. L'efficacité des services des deux réseaux fusionnés en une seule unité...

D. Les deux réseaux exploités comme un seul.

L'hon. M. ROBINSON: Sans concurrence.

[M. E. G. O'Brien.]

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Croyez-vous que la réalisation des économies dont vous avez parlé aurait pour effet de diminuer l'efficacité des services ferroviaires?

L'hon. M. PARENT: Vous suggérez la réponse et nous pouvons nous attendre à ce qu'elle sera.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Si vous n'y avez pas d'objection, j'obtiens cette réponse du témoin.

Le TÉMOIN: Je suis d'avis que sous une seule et même direction et en exerçant la surveillance voulue, ainsi que nous concevons la chose, il ne se produirait aucune diminution de l'efficacité des services. Personnellement, je crois qu'en plusieurs endroits le public serait mieux servi.

L'hon. M. HAIG: Je propose que nous levions la séance.

L'hon. M. Robinson:

D. Sans le stimulant de la concurrence?—R. Evidemment. Il existe plusieurs compagnies de téléphone...

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, pour une raison spéciale nous devons lever la séance à trois heures et quart.

(Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 3 h. 15 de l'après-midi.)

La séance est reprise à 3 h. 35 de l'après-midi.

M. E. G. O'BRIEN est rappelé.

M. Biggar:

D. Je crois, monsieur O'Brien, que nous en étions rendus aux chiffres de la page 9 (g) de cette Pièce n° 62, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur. La page 9 (g) énumère les frais des services des trains, frais que mentionne la cinquième ligne de la feuille maîtresse, page 9. Le premier item de la page 9 (g) traite des mécaniciens et chauffeurs des trains de voyageurs et de marchandises. Ces chiffres ont été calculés en se basant sur les frais réunis du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, et ils ont été appliqués aux locomotive-milles du réseau fusionné. C'est-à-dire que les locomotive-milles ont été réduits et à ces milles se sont appliqués les frais réunis des deux réseaux.

D. Voulez-vous dire les chiffres de toute la page?—R. Non, monsieur, il ne s'agit que des deux premiers item. Le combustible pour les locomotives fait l'objet d'une étude spéciale qui se passe de commentaire. Le coût du combustible est réparti suivant la formule ordinaire quant aux trains de voyageurs, soit dans une proportion de 40 p. 100 variant avec le parcours des locomotives et 60 p. 100 variant avec les wagon-milles, pour tenir compte des trains lourds et des trains légers.

D. N'allez-vous pas un peu vite? Les chiffres que vous nous citez se trouvent dans l'une des feuilles explicatives.—R. Oui, monsieur, en page 9 (h).

D. Vous feriez mieux, je crois, d'expliquer ces pourcentages en indiquant où ils se trouvent dans le relevé. Peut-être vaudrait-il mieux nous occuper tout de suite de l'item "mécaniciens et chauffeurs de trains". Les deux chiffres de \$6,767,330 et \$12,403,576 qui y font vis-à-vis représentent les chiffres pour les deux réseaux réunis.—R. Oui, monsieur. Les en-têtes diffèrent un peu de ceux des autres feuilles. Autrement dit, les montants de la première série de chiffres, \$6,767,330 et \$12,403,576...

D. Quels sont les faits à ce sujet? Les \$6,767,330 et \$12,403,576 représentent les frais réunis des deux réseaux, n'est-ce pas?—R. Oui. C'est indiqué au livre bleu.

D. Dites-nous comment vous obtenez 13.687c. et 19.145c. de la colonne suivante.—R. Ce chiffre de 13.687c. représente la moyenne des frais pour les deux réseaux.

D. Comment parvenez-vous à cette moyenne?—R. En divisant le total des frais par les locomotive-milles.

D. Comment avez-vous fait pour séparer les trains de voyageurs des trains de marchandises?—R. Le Pacifique-Canadien avait fait la séparation des deux catégories mais nous n'avions pas les chiffres du National-Canadien; nous nous sommes servis du même pourcentage.

D. Et puis vous avez mis les frais en regard.—R. Nous avons appliqué la moyenne des frais aux train-milles ou aux locomotive-milles que nous anticipions devoir s'accumuler lors de l'exploitation en commun des réseaux unifiés.

D. En vous basant, je suppose, sur les chiffres qui nous ont déjà été cités, les pourcentages dont il est question aux pages 443 et 444 des délibérations: 16.2 p. 100, 9.2 p. 100 et 3.3 p. 100.

L'hon. M. Parent:

D. Monsieur O'Brien, les frais sont-ils les mêmes si une locomotive circule sur une voie ferrée à pentes plus douces qu'une autre? Si une voie ferrée, celle du Transcontinental par exemple, est en meilleur état que celle du Pacifique-Canadien, les frais sont-ils les mêmes pour circuler sur une voie mauvaise ou sur une voie en bon état?—R. Sur une voie meilleure, on peut faire circuler un train plus lourd. On ne peut faire de comparaison entre les frais d'un train léger circulant sur une voie et d'un train lourd circulant sur une autre. Il y a deux facteurs à considérer: le poids du train et la distance à parcourir et nous les faisons entrer en ligne de compte quand nous faisons une étude des train-milles et des wagon-milles.

D. Vous avez tenu compte de tous ces facteurs pour déterminer la moyenne dont ce rapport fait mention.—R. Si vous prenez les chiffres réunis de tous les chemins de fer, vous vous trouvez à tenir compte de tout.

M. Biggar:

D. Les chiffres de 41,434,566 et 58,828,608 qu'on voit dans la troisième colonne viennent, pour le réseau unifié, des pourcentages dont il est question aux pages 443 et 444, savoir: 16.2 p. 100, 9.2 p. 100 et 3.3 p. 100, n'est-ce pas?—R. Les locomotive-milles pour les trains voyageurs...

D. Je vous ai demandé si vous obteniez ces chiffres grâce aux pourcentages de 16.2 p. 100, qu'on trouve presque au bas de la page 443, de 9.2 p. 100 et de 3.3 p. 100 qu'on voit en page 444 à la fin du tableau.—R. La réduction de 16.2 p. 100 est exacte et elle nous donne 41 millions et quelque chose au lieu de 49 millions; celle de 9.2 p. 100 est aussi correcte et donne 58 millions au lieu de 64 millions et quelque chose. Ces deux items se trouvent couverts complètement, n'est-ce pas?

D. Ainsi vous avez mis les mêmes frais par mille en regard des train-milles et des locomotive-milles des réseaux unifiés et vous avez obtenu les chiffres de la dernière colonne.—R. Oui.

D. Voulez-vous maintenant aborder l'item du combustible pour locomotives des trains de voyageurs et de marchandises?—R. C'est indiqué en page 9 (g) comme \$10,000,000 et quelque et \$20,000,000 et quelque.

D. Comment obtenez-vous les montants de \$7,825,412 et de \$17,847,011?—R. Si vous reportez à la feuille 9 (h) vous verrez que les frais du Pacifique-Canadien et ceux des réseaux réunis sont indiqués séparément.

D. Au haut de la page—R. Oui.

D. Ainsi, vous avez décomposé ce montant de \$13,000,000 et quelque.—

[M. E. G. O'Brien.]

R. Oui, et nous l'avons réparti comme suit: \$4,288,286 pour les trains de voyageurs et, plus bas, \$8,746,019 pour les trains de marchandises.

D. Et vous avez établi les proportions du total que ces chiffres représentent: 32.9 p. 100 et 67.1 p. 100.—R. Oui.

D. D'où vient cette répartition en 32.9 p. 100 et 67.1 p. 100?—R. Dans le cas du Pacifique-Canadien nous avons les chiffres réels.

D. Vous avez les chiffres réels.—R. Oui, pour le Pacifique-Canadien.

D. Puis vous avez décomposé les \$4,288,286 en deux montants et vous dites 40 p. 100 variant avec les locomotive-milles et 60 p. 100 variant avec les wagon-milles. Pourquoi cela—R. C'est une formule statistique reconnue qui tient compte des trains lourds et des trains légers. Elle est généralement acceptée par les organismes ferroviaires.

D. Vous devez suivre ce procédé pour appliquer le pourcentage juste aux chiffres de la troisième colonne auxquels nous sommes rendus.—R. Oui.

D. Et vous avez identiquement décomposé les montants se rapportant aux marchandises.—R. Nous avons suivi la même méthode, sauf qu'au lieu de wagon-milles comme pour les trains de voyageurs nous avons, dans le cas des trains de marchandises, les tonne-milles brute.

Le très hon. M. Meighen:

D. Je voudrais bien comprendre cela si c'est possible. Le total des frais pour le combustible, quant au Pacifique-Canadien, se divise en deux catégories dont l'une est dite variant avec les locomotive-milles et quand vous mettez en regard du total les frais du Pacifique-Canadien, vous effectuez une réduction de 16.2 p. 100 afin d'établir les frais à encourir lors de l'unification. Quant à la seconde catégorie dite variant avec les wagon-milles vous effectuez une réduction de 14.9 p. 100. Pourriez-vous expliquer aux profanes la raison de ces différents pourcentages?

M. BIGGAR: Vous en trouverez l'explication à la page 443, monsieur le sénateur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je sais. Mais je veux savoir pourquoi ces pourcentages existent.

M. BIGGAR: Ils sont établis en se basant sur la réduction prévue des wagon-milles de voyageurs. Tous ces chiffres proviennent de l'ancien document "B" qui appuyait la déposition de M. McNeillie. Ce document expose que la réduction se chiffre à 16.2 p. 100 quant aux train-milles à vapeur et à 14.9 p. 100 pour les voyageur-milles et les automotrice-milles. Vous trouverez ces deux pourcentages au bas de la page 443.

L'hon. M. CALDER: Ayant moins de milles à parcourir, les frais de combustible seront donc réduits.

M. BIGGAR: Il s'agit réellement d'une réduction du parcours en milles. L'un de ces chiffres concerne les wagon-milles et l'autre les train-milles à vapeur. Les deux réseaux ont calculé qu'ils pouvaient réduire leurs train-milles de 16.2 p. 100.

Le très hon. M. MEIGHEN: Leurs train-milles?

M. BIGGAR: Oui. On trouve cela à la pièce "B", page 443, en première colonne.

Le très hon. M. Meighen:

D. Quelle différence y a-t-il entre "variant avec les locomotive-milles" et "variant avec les wagon-milles?"—R. Si on réduit le compte entier du combustible de 16 p. 100, on ne tient pas compte de l'augmentation des wagon-milles qui se produit pour l'autre chemin de fer; mais quand on réduit la consommation du combustible en se basant à la fois sur les locomotive-milles et les wagon-milles, on tient compte des wagons supplémentaires circulant sur la voie ferrée maintenue en exploitation.

D. C'est-à-dire qu'en moyenne il s'agirait de trains plus longs.—R. Si le coût du combustible est réparti suivant le poids et le parcours, on réduit alors la distance de 16 p. 100, ce qui représente la réduction réelle du parcours du train et on enlève 14 p. 100 du poids, ce qui représente la réduction en wagon-milles.

L'hon. M. MURDOCK: Quand il s'agit de wagon-milles, un convoi peut se composer de 60 wagons, tandis que pour les train-milles, il ne s'agit que d'un seul train.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je comprends.

M. BIGGAR: En ce qui regarde les trains de marchandises, la série suivante des pourcentages correspondants se trouve à la page suivante, 444. C'est 9.2 p. 100 pour les train-milles (marchandises) et 3.3 p. 100 pour les wagon-milles.

Le très hon. M. Meighen:

D. Pourquoi le pourcentage est-il si peu élevé à propos des wagon-milles (marchandises)?—R. Les wagon-milles se chiffrent à beaucoup moins parce que les seuls wagon-milles réduits seraient le fait des désaffectations de lignes; tous les wagons de marchandises chargés devraient être transportés sur l'autre ligne. Dans le cas des wagons de voyageur, en maintes occasions, le trafic serait transporté dans les wagons actuellement en service. Autrement dit, la proportion des wagons à conserver pour les trains de voyageurs ne serait pas aussi forte que celle des wagons à marchandises.

D. Le nombre des wagons à marchandises tient plus au volume des transactions commerciales?—R. Oui.

M. Biggar:

D. Puis, ayant pris les pourcentages de 16.2 et 14.9 vous obtenez les montants apparaissant à la dernière ligne, \$3,352,754 et \$5,107,151.—R. Oui.

D. Soit un total de \$8,459,905.—R. Après avoir obtenu le total de \$8,459,905, ce qui représente le coût de combustible aux prix exigibles en 1930, la compagnie était d'avis qu'il existait une réduction ultérieure due à l'achat de ce combustible en plus grandes quantités à des conditions plus avantageuses, ce qui représenterait une économie de 2½ p. 100, et qu'il y aurait aussi une autre réduction à cause de l'utilisation de matériel de traction plus conforme aux besoins et de l'emploi de procédés améliorés d'exploitation, chose que la fusion rendrait possible. Cette économie serait de l'ordre de 5 p. 100, soit en tout un rabais de 7½ p. 100 sur le coût du combustible, ou \$634,493, pour les seuls trains de voyageurs. Cette réduction du coût du combustible et cette économie dans son utilisation, soit \$634,493 fut ensuite soustraite du total de ce poste de frais pour les trains de voyageurs, \$8,459,905, ce qui nous donne en frais nets, quant à ces services, une somme de \$7,825,412.

D. C'est cela. Puis, vous avez suivi le même procédé quant au trafic-marchandises.—R. Nous avons suivi le même procédé en majeure partie, sauf que le pourcentage n'est pas le même pour les locomotive-milles et les wagon-milles.

D. Je constate qu'au lieu de 3.3 p. 100, le chiffre que donne le document "C", page 444, quant au pourcentage de réduction de wagon-milles (marchandises), vous accusez un chiffre de 2.9. Pouvez-vous m'en donner la raison?—R. C'est un pourcentage basé sur les tonne-milles brute et on s'en sert constamment dans la formule servant à déterminer le coût du combustible en regard des locomotive-milles, c'est-à-dire en tenant compte de la distance et du poids du train. Comme nous nous servions de cette formule, nous avons converti les wagon-milles en tonne-milles brute au moyen d'une formule établie. Le montant des wagon-milles est un peu moins élevé à cause d'un facteur qui est entré en ligne de compte: le chargement augmenté des wagons.

L'hon. M. Calder:

D. Vous vous êtes servi du chiffre 2.9 dans la formule.—R. Ce chiffre est le résultat, monsieur; ce n'est pas la formule même.

M. Biggar:

D. Voulez-vous dire la formule par laquelle vous avez converti le pourcentage de 3.3 des wagon-milles en 2.9 des locomotive-milles?—R. C'est un calcul prenant en considération le fait que nous prévoyions des chargements augmentés.

D. Le sénateur Calder voulait savoir si cette formule dont vous parlez est exclusive au Pacifique-Canadien, ou bien si elle est d'usage courant.—R. C'est un calcul d'une nature spéciale et je n'aurais probablement pas dû me servir de l'expression "formule". C'est un calcul d'une nature particulière destiné à tenir compte de la réduction des train-milles du fait de certains facteurs se faisant jour à l'étude de l'exploitation des trains, et de la réduction des wagon-milles due aux chargements plus lourds. Autrement dit nous avons un chiffre de 3.3 en wagon-milles mais les wagons contiennent plus de marchandises. En conséquence, par équation, nous obtenons un chiffre quelque peu inférieur à 3.3, soit 2.9 p. 100.

L'hon. M. Calder:

D. Votre calcul ne sert qu'à établir cela.—R. Oui, monsieur.

M. Biggar:

D. La même remarque s'applique au montant de \$1,447,000 et quelque chose qui représente les économies réalisables sur le charbon.—R. Oui, monsieur. Le procédé suivi est le même que celui qui vous a été expliqué et qui a trait aux trains de voyageurs.

Maintenant, on m'a demandé d'expliquer ce qu'on entend par tonne-milles brute. C'est le parcours total d'un wagon et de son contenu, c'est-à-dire une tonne, un mille. Un wagon chargé de 30 tonnes et ayant une tare de 24 tonnes représente 54 tonne-milles brute.

D. Voulez-vous nous dire où les chiffres nets des frais pour les réseaux réunis, tels que les indique la dernière colonne, sont inscrits avant d'apparaître sur les feuilles volantes?—R. Le total de \$17,000,000 et quelque chose?

D. Cette somme est pour les trains de marchandises seulement.—R. Non, monsieur; c'est pour les trains de voyageurs et de marchandises. C'est-à-dire qu'il y a \$17,847,011 pour les trains de marchandises et \$7,825,412 pour les trains de voyageurs.

D. Où ces chiffres sont-ils inscrits d'abord pour être ensuite transportés aux feuilles volantes?—R. A la page 9 (g) le montant de \$7,825,412 apparaît comme le troisième item de la colonne de droite et la somme de \$17,847,011, pour les trains de marchandises se trouve immédiatement au-dessous.

D. Je vous suis. Nous avons donc disposé du second item de la feuille 9 (g). Vient maintenant le troisième, eau pour les locomotives.—R. Ces frais sont encore établis d'après la même formule, 40 p. 100 variant avec les locomotive-milles et 60 p. 100 variant avec les wagon-milles. On trouve, à cet état, une proportion établie qui vient des chiffres du Pacifique-Canadien. Autrement dit 33 p. 100 de l'eau est consommée par les locomotives des trains de voyageurs et 67 p. 100 par les locomotives des trains de marchandises.

D. La feuille qui traite de cela est la feuille 9 (i), n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Très bien. Cela complète ce qui a trait à l'eau pour les locomotives des trains. Abordons maintenant la question des lubrifiants pour les locomotives des trains de voyageurs et de marchandises.—R. Il n'existe pas de feuille spéciale concernant cet article, mais le montant de ces frais est établi de la

même façon que le montant des frais concernant les mécaniciens et chauffeurs. C'est-à-dire que les frais réunis du Pacifique-Canadien et du National-Canadien sont en moyenne de .339 par mille. Ces frais moyens, pour les 41,000,000 de milles qu'on voit à l'item des mécaniciens et chauffeurs, donne, pour les deux réseaux ensemble, un total de \$140,463. Ce déboursé qu'exigent les services des trains comprend des fournitures destinées aux trains de voyageurs et de marchandises.

D. Vous suivez le même procédé pour ce qui est des lubrifiants destinés aux trains de marchandises.—R. Oui.

L'hon. M. Calder:

D. Au sommet de la page 9 il est question de l'eau pour les locomotives des trains de voyageurs et de marchandises. Le total des frais pour le Pacifique-Canadien se chiffre à quelque \$743,000 et pour les deux réseaux réunis à \$1,817,269; puis le total estimé pour les réseaux fusionnés est de \$1,658,802. Voici ce que je veux savoir: Ces \$1,817,000 sont-ils établis d'après les relevés apparaissant au livre bleu?—R. Oui, monsieur.

D. C'est tiré du relevé contenu dans le livre bleu.—R. Le chiffre en question est cité du relevé publié chaque année dans le livre bleu.

D. Ainsi, si votre estimé est exact, l'économie réalisable sur ce poste de frais serait de l'ordre de \$200,000.

M. BIGGAR: Pas tout à fait.

L'hon. M. Calder:

D. Il y aurait un écart?—R. Exactement.

D. Pour ce qui est de l'eau?—R. Oui, monsieur.

D. Et des locomotives des deux réseaux?—R. Oui, monsieur.

D. Tandis qu'en 1930 les frais exigés pour l'eau se chiffraient à \$1,827,269, votre estimé indique que ces frais pourraient être réduits d'une somme variant entre \$100,000 et \$200,000.—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Horsey:

D. Il s'agit de montants versés aux municipalités?—R. Ce sont des montants versés aux municipalités, ou déboursés pour effectuer nous-mêmes notre pompage. Il s'agit de déboursés réels.

M. Biggar:

D. C'est la même chose pour les relevés concernant les locomotives?—R. Oui, monsieur.

D. Il s'agit de frais réels?—R. En effet.

D. "Frais des remises à locomotives". Voulez-vous vous reporter à la feuille 9 (j)? Pouvez-vous nous expliquer comment vous avez obtenu ces chiffres?—R. Le premier item de la feuille 9 (j) concerne les frais.

D. Ce qui nous intéresse réellement c'est l'explication des montants inscrits.—R. L'explication réside en ce que nous avons appliqué les frais du Pacifique-Canadien pour ses services de trains de voyageurs et de marchandises, soit 5 cents .695 du mille.

D. C'est-à-dire sur 43.8 p. 100...—R. Oui, monsieur.

D. ...du total des frais.—R. Il se trouve que c'est la même chose pour les trains de marchandises et pour les trains de voyageurs. Nous avons multiplié le total des milles du réseau fusionné par le chiffre des frais du Pacifique-Canadien.

D. Vous décomposez d'abord le total des frais dans une proportion de 43.8 p. 100 pour les trains de voyageurs et de 56.2 p. 100 pour les trains de marchandises.—R. Oui.

D. Je veux rendre bien intelligible la méthode réelle suivie. Puis vous avez multiplié les locomotive-milles (voyageurs) par le chiffre des frais du Pacifique-Canadien, et vous avez fait de même pour les milles du réseau fusionné.—R. Oui, monsieur.

D. La même opération s'est répétée à propos des services des trains de marchandises et vous avez ainsi obtenu, je le suppose, un montant total de frais de \$3,340,288. Est-ce exact?—R. C'est bien cela.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce montant représente-t-il l'économie réalisable?

M. BIGGAR: Non, monsieur.

Le TÉMOIN: Les frais quant aux trains de marchandises se chiffrent à \$3,340,000 et ils s'élèvent à \$2,370,000 quant aux trains de voyageurs. Ces deux montants figurent sur la feuille 9 (g).

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a rien ici pour indiquer à combien s'élèverait l'économie réalisable.

M. BIGGAR: Je crois qu'il nous faut revenir à la feuille 9 (g) pour le savoir; mais je n'en suis pas sûr. Non, la feuille ne mentionne pas d'économie du tout; elle ne donne que les frais.

M. Biggar:

D. Maintenant, "Personnel des trains". La même chose se produit-elle encore là? Vous prenez les chiffres des frais du Pacifique-Canadien de 14 cents .014 pour les services-voyageurs et de 24 cents .242 pour les services-marchandises et vous les appliquez au nouveau total des milles.—R. Ces chiffres représentent les frais réunis.

L'hon. M. HAIG: A quelle page voit-on cela?

M. BIGGAR: Nous revenons à la feuille 9 (g). Nous venons de parler des frais des remises à locomotives. Maintenant nous sommes rendus au personnel des trains et je crois que le mode de calcul est le même que pour l'item du haut de la page.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a là un montant énorme.

M. Biggar:

D. Oui. Le calcul de ce montant est identique au calcul du montant du haut de la page?—R. Oui, monsieur.

D. Viennent ensuite les fournitures et autres frais concernant les trains. Les détails se trouvent à la feuille 9 (k).—R. Oui, monsieur. Sur la feuille 9 (k) les frais sont établis sur une base quelque peu différente vu que les accessoires ne varient pas avec les train-milles dans la même mesure que le combustible, là où il existe une proportion de 40 et 60. Le nombre des wagons de voyageurs d'un train influe beaucoup plus sur ces frais que le parcours du train; alors nous répartissons les frais pour accessoires des trains sur une base de 10 p. 100 variant avec les train-milles et de 90 p. 100 variant avec les wagon-milles.

Le très hon. M. Meighen:

D. Qu'entendez-vous par "fournitures pour les trains"?—R. Ce sont, quant aux trains de voyageurs, le savon, les gobelets de papier, le matériel de nettoyage et tous les accessoires de même nature; cela comprend aussi la glace et l'eau pour les wagons, le nettoyage et le chauffage des wagons. Il s'agit surtout de la glace et de l'eau pour les wagons et du nettoyage, du chauffage et de l'éclairage des wagons.

Alors, puisque 10 p. 100 peuvent varier avec les train-milles, nous calculons cette proportion du total des frais et nous déterminons les frais par mille. Puis nous tenons compte, de la même manière, des 90 p. 100 en regard des wagon-milles. En appliquant le chiffre obtenu au total des train-milles et des wagon-milles nous établissons les frais pour le réseau unifié, soit \$4,137,176 quant aux services-voyageurs.

D. Et dans vos calculs vous tenez compte de la réduction des wagon-milles qui résulte de la fusion.—R. Oui, monsieur. Il faut en tenir compte dans une plus grande mesure. En ce qui se rapporte aux services-voyageurs, les wagon-milles ont beaucoup plus de répercussion sur les frais que dans le cas des services-marchandises, et c'est ce que traduit la formule destinée à la répartition des frais des fournitures.

Dans les cas des services-marchandises, la base du calcul est différente vu que les fournitures sont surtout destinées au fourgon du chef de train. La proportion ne varie pas avec les wagon-milles dans la même mesure que pour les trains de voyageurs. Les fournitures concernant les trains de marchandises s'établissent donc comme variant de 50 p. 100 eu égard aux train-milles et variant de 50 p. 100 eu égard aux wagon-milles.

M. Biggar:

D. Le montant des frais est calculé sur cette base...—R. Vous avez un montant de \$3,145,930 pour les services marchandises qui est, lui aussi, transporté sur la feuille 9 (g).

D. Puis vient le dernier item, "Divers". Que représente-t-il?—R. Cette rubrique comprend les frais imputables au transport, c'est-à-dire un grand nombre d'item détaillés tels les services de pesage, d'inspection et de stationnement. On en trouve l'énumération à la feuille 9 (1).

D. C'est celle qui suit la feuille (k)?—R. Oni. C'est la feuille portant en titre "Divers—Frais de transport d'après 1930". Tous les détails se trouvent sur cette feuille.

L'hon. M. Haig:

D. Comment expliquez-vous quelques-uns des écarts entre les montants? Prenons par exemple la protection des passages à niveau. Vos chiffres n'accusent que \$147,410 et le National-Canadien en accuse, lui, \$677,170.—R. Cet item a été réduit de 12.24 p. 100, ce qui représente la proportion des voies désaffectées par rapport à la longueur totale en milles.

D. Pourquoi le chiffre du National-Canadien est-il si élevé et le vôtre si bas?—R. Je n'ai pas les détails, monsieur.

L'hon. M. McRAE: Il n'y aurait pas de réduction s'il n'y avait pas d'abandons de lignes.

L'hon. M. BLACK: Le National-Canadien possède plus de voies ferrées et il doit probablement entretenir plus de signaux de passages à niveau et autres dispositifs analogues.

Le TÉMOIN: Monsieur Haig, nos frais pour la protection des passages à niveau s'élèvent à \$728,347 et il y a une réduction de \$101,000. C'est sans doute ce à quoi vous faites allusion.

L'hon. M. Haig:

D. Oui. Et au septième item votre montant n'est que de \$6,322 et celui du National-Canadien est de \$1,142,703. Les montants réunis sont donc pratiquement celui du National-Canadien.

L'hon. M. BLACK: Il circule des bateaux traversiers entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme.

Le TÉMOIN: Il est tout simplement question là du nombre des unités en exploitation. Je suppose que le National-Canadien a inclus dans le relevé ses bateaux traversiers du lac Ontario, ses services de bacs transbordeurs à Détroit, et ainsi de suite, alors que dans le cas du Pacifique-Canadien, beaucoup de ces services sont exploités par d'autres compagnies et le chemin de fer paie

pour le fonctionnement du service. Vous remarquerez que nulle économie n'est prévue sous ce rapport. Le total de ces frais, pour les deux réseaux ensemble, est reporté dans la colonne de droite.

L'hon. M. Murdock:

D. Les bateaux traversiers du lac Michigan seraient aussi compris dans ces chiffres, de même que les bacs transbordeurs du détroit de Northumberland.—R. Je suppose que c'est compris. Les montants sont cités des livres bleus et alors je n'en ai pas les détails. Comme aucune économie n'est prévue, je ne me suis pas occupé de me les procurer.

M. Biggar:

D. Je ne sais où vous prenez ce montant.—R. A propos du total au bas de la page 9 (1), les frais des réseaux fusionnés s'élèvent à \$10,082,326. En déduisant ce montant des frais réunis des deux réseaux exploités séparément, on obtient une différence de \$1,521,359 qui n'est pas inscrite.

D. Voulez-vous me répéter ce montant, s'il vous plaît?—R. \$1,521,359.

D. Oui?—R. Ces \$1,521,359 sont transportés à la feuille maîtresse, page 9.

D. Quelle page 9? Il y en a plusieurs.—R. C'est la première des pages 9 du document "H" cité à la page 443. Ce montant se trouve à la dernière ligne.

D. J'y suis.

L'hon. M. Haig:

D. Avant de laisser de côté la feuille 9 (1), dites-moi donc pourquoi vos frais pour l'exploitation des wagons-lits se chiffrent-ils à \$2,001,015 et ceux du National-Canadien à \$1,291,801?—R. Les wagons-lits?

D. Le troisième item.—R. Le Pacifique-Canadien exploite ses propres wagons-lits tandis qu'une bonne partie de ceux qui sont attelés aux trains du National-Canadien sont loués de la compagnie Pullmann.

Le très hon. M. Meighen:

D. Il y a aussi ailleurs un montant plus élevé. Où est-il? On s'attendrait à ce que ce montant soit plus élevé que le vôtre et cependant il est plus petit.—R. Est-ce à propos des wagons-lits?

D. Oui.—R. Quoique nos frais à ce sujet soient plus élevés, nos recettes sont aussi plus fortes. La compagnie Pullmann garde les recettes exclusives aux wagons-lits qu'elle fait circuler sur les voies du National-Canadien. J'ignore quelles sont les conditions de l'accord entre les deux compagnies, mais je puis vous dire que la réduction des frais d'exploitation se répercute sur les recettes.

D. Laissez-moi bien saisir le point. Votre chemin de fer possède et exploite ses propres wagons-lits.—R. Oui.

D. Le National-Canadien loue des wagons-lits pour une bonne part. Je ne vois pas en quoi le fait puisse influencer sur les frais d'exploitation. Dans vos frais vous devez tenir compte de la dépréciation et le National-Canadien, de son côté, doit compter le loyer dans les siens. Je me demande pourquoi le fait, par votre compagnie, de posséder ses propres wagons-lits tendrait à porter plus haut les frais d'exploitation.—R. Le Pacifique-Canadien exploite ses propres wagons-lits. Les frais encourus pour les draps de lit et autres accessoires, les salaires des préposés et le reste, se chiffrent à \$2,000,000. Et toutes les recettes qui proviennent de ces wagons, les recettes brutes des billets par exemple tout cela vient s'ajouter au total des recettes. Le National-Canadien encourt quelques frais au sujet des wagons de la compagnie Pullmann circulant sur ses lignes, mais c'est cette dernière qui paie les salaires des préposés et qui fournit les draps de lit et les autres accessoires. Une bonne part des frais d'exploitation n'est donc pas imputable au National-Canadien. D'autre part, la compagnie Pullmann garde une partie des recettes provenant des billets de wagon-lit. Je ne connais pas les détails de l'accord entre les deux compagnies mais je sais qu'il repose sur cette base.

Le président (le très hon. M. Graham) :

D. C'est la compagnie Pullmann qui voit à l'entretien de ses wagons.—R. Oui, elle voit à l'entretien et aux réparations.

M. Biggar :

D. A cette rubrique "Divers" en page 9 (g), la page que nous étudions maintenant, il y a une série de montants vis-à-vis le mot "Voyageurs" qui donnent comme résultat un estimé de \$181,143 pour les réseaux fusionnés.

L'hon. M. MURDOCK: Ne s'agit-il pas du *Northern Alberta and Toronto Terminals*?

Le TÉMOIN: Cet item "Divers—voyageurs" concerne l'exploitation des automobiles.

M. Biggar :

D. Vous ignorez ce que je veux dire pour nous parler de la page 9 (1) alors que celle-là n'a rien de commun avec la page 9 (g).—R. Non, monsieur, mais quand vous avez dit "Divers"...

D. Je faisais allusion à la rubrique "Divers" qui se trouve en page 9 (g).—R. Excusez-moi, je croyais que vous vouliez parler de la rubrique "Divers" qu'on voit sur la feuille maîtresse.

D. Vous avez un total de \$76,554,663 que vous reportez dans la cinquième colonne de la feuille volante.—R. Oui, monsieur. L'écart entre \$76,554,663 et \$89,770,212 se chiffre à \$13,215,549.

L'hon. M. Murdock :

D. Je me demande si je ne vais pas lasser la patience de tous en revenant encore une fois sur l'élément humain en jeu. Prenons la première série des chiffres concernant les mécaniciens et chauffeurs des trains de voyageurs. Le total pour les deux réseaux exploités séparément se chiffre à \$6,767,330. Pour les mécaniciens et chauffeurs des trains de marchandises, ce montant est de \$12,403,576. Un peu plus bas nous avons, pour le personnel des trains de voyageurs, \$6,775,522 et pour le personnel des trains de marchandises, \$14,008,289. En consultant les frais prévus pour les deux réseaux exploités comme un seul, nous voyons que les mécaniciens et chauffeurs des trains de voyageurs ne toucheraient que \$5,671,149 et les mécaniciens et chauffeurs des trains de marchandises, \$11,262,737; nous voyons aussi que le personnel des trains de voyageurs recevrait \$5,677,403 et le personnel des trains de marchandises, \$12,723,055. C'est donc une contribution de \$4,620,373 que ces employés feraient aux économies projetées.—R. Oui, votre calcul est juste.

D. Ce qui revient à dire que les employés des trains de voyageurs et de marchandises contribueraient environ \$5,000,000.—R. Ce n'est pas une contribution directe ni immédiate. Les chiffres exposés représentent les frais qui seraient encourus une fois l'unification accomplie, ce qui pourrait prendre cinq ans. Cela signifie qu'éventuellement les frais, quant à ces rubriques, deviendrait ceux que montrent les relevés.

D. Il y a aussi beaucoup d'autres frais à propos desquels l'élément humain est en jeu; mais les quatre item précités sont les plus en évidence.—R. Le président en a traité au long dans son exposé et je ne crois pas qu'on s'attende à ce que j'en discute à mon tour.

Le très hon. M. Meighen :

D. Pourquoi existe-t-il un tel écart entre les chiffres des deux réseaux à propos des dommages-indemnités pour blessures aux personnes? Le dernier item de la page 9 (1) indique \$1,202,693 pour le National-Canadien et \$443,510 pour le Pacifique-Canadien. L'un de ces montants vaut trois fois l'autre.

[M. E. G. O'Brien.]

L'hon. M. Parent:

D. Ces chiffres proviennent-ils des livres bleus?—R. Ce sont des chiffres tirés du livre bleu annuel. Quant à la cause, il se peut qu'en cette année en particulier...

L'hon. M. Calder:

D. Il peut s'être produit une couple de déraillements sérieux.—R. Les déraillements d'une nature sérieuse peuvent avoir changé la situation. Mais nous parlons d'une année normale et nous avons pris les chiffres qui étaient publiés.

L'hon. M. McRae:

D. Je suppose que les deux réseaux sont sur le même pied quant aux indemnités à payer.—R. Oui, la loi est la même pour les deux et ils peuvent, tous deux, être traduits devant les tribunaux.

L'hon. M. Murdock:

D. Ce montant comprend-il les sommes que paie le Pacifique-Canadien en vertu des lois des accidents du travail?—R. Oui, en autant que ces sommes sont imputables au transport.

Le très hon. M. MEIGHEN: A propos des blessures aux personnes, je suppose que 90 p. 100 des cas se règlent sans l'intervention des tribunaux.

L'hon. M. MURDOCK: Presque tous, en vertu des règlements des lois des accidents du travail.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, ce serait même au delà de 90 p. 100.

Le TÉMOIN: J'ignore les détails de cela et je ne pourrais vous dire quel est le pourcentage.

Le très hon. M. MEIGHEN: M. Flintoft le saurait exactement.

M. FLINTOFT: Je ne pourrais vous citer de pourcentage mais je dois dire qu'en ce qui concerne les employés, toutes les indemnités que nous leur payons, pratiquement, sont régies par les diverses lois des accidents du travail. Il arrive de temps à autre que nous sommes poursuivis en vertu de la loi civile et qu'il se rend des jugements pour plus,—beaucoup plus, d'habitude,—que ce à quoi l'employé aurait droit selon les lois des accidents du travail.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais le chiffre dont nous parlons ne comprend pas seulement les blessures aux employés. Ne comprend-il pas les blessures aux autres personnes?

M. FLINTOFT: Ce chiffre comprend les dommages-intérêts payés aux voyageurs, mais il ne comprend pas les dommages-intérêts résultant d'un accident où une personne se serait fait tuer à un passage à niveau.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comment cela? C'est toujours une personne.

M. FLINTOFT: Je me trompe, monsieur. Le chiffre en question comprend tous les dommages-intérêts imputables au transport.

Le très hon. M. Meighen:

D. Je suppose que le plus gros de ces dommages-intérêts va aux employés?

M. FLINTOFT: Ah! oui. Les réclamations pour blessures de la part des employés constituaient, auparavant, une très grande partie du travail du contentieux. Maintenant, tous les cas se règlent devant la Commission des accidents du travail, et notre travail se trouve allégé d'autant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et ce que vous devez payer en dommages-intérêts aux victimes d'un accident étrangères à la compagnie représente un montant très faible.

M. FLINTOFT: Relativement, oui.

M. Biggar:

D. Je crois, monsieur O'Brien, que nous avons passé en revue tout ce que contient la feuille volante de la pièce numéro 62 qui correspond au tableau de la page 450 du compte rendu.

L'hon. M. McRAE: Monsieur le président, il y a un point qui ne me semble pas clair. A la page 9 (1) se trouve un item "Exploitation en commun des voies et des facilités", et nous y voyons un débit et un crédit.

Le TÉMOIN: C'est le coût total et non pas un débit et un crédit.

L'hon. M. McRAE: Mais on y mentionne un débit et un crédit.

L'hon. M. MURDOCK: Cela ne comprendrait-il pas cet item, auquel M. Fair-weather faisait allusion, relatif aux arrangements avantageux conclus avec le *Great Northern* en entrant à Vancouver et au loyer obtenu et d'autres item semblables?

Le TÉMOIN: Je ne vous avais pas compris, sénateur McRae. Le débit est l'argent que nous payons aux autres compagnies pour l'usage des facilités communes et le crédit est pour les facilités exploitées en commun alors que les autres compagnies payent le Pacifique-Canadien ou les chemins de fer unifiés pour l'usage de leurs voies.

L'hon. M. MURDOCK: Par exemple, le *Delaware and Hudson* et le *Rutland* à destination de Montréal.

L'hon. M. McRae:

D. Ces chiffres ne changent en rien les totaux; on aurait pu les omettre?—
R. Oui, mais c'est afin que nos chiffres concordent avec le montant des frais publiés. Il y a d'autres choses incluses qui n'ont pas beaucoup de portée sur la question.

M. Biggar:

D. Cela couvre tout ce qu'il y a sur la feuille volante, ce qui correspond au tableau du bas de la page 450. Mais je vois qu'il y a une autre page, n° 10, à laquelle nous n'avons pas encore référé.—R. Cela couvre l'item de l'exploitation des lignes de navigation intérieure, ce qui représente presque exclusivement le coût d'exploitation des navires sur le lac Okanagan.

D. Vous obtenez une économie de \$41,500. Pouvez-vous me dire où, en peu de mots?—R. Cela est le résultat d'une étude spéciale et représente en grande partie le coût des doubles services de passagers sur le lac Okanagan.

M. BIGGAR: C'est tout ce que j'ai à demander à M. O'Brien.

L'hon. M. Robinson:

D. Pendant que M. O'Brien témoigne je désirerais lui poser une question basée sur une lettre que j'ai reçue. Dans son témoignage il parla de supprimer la ligne qui traverse le Nouveau-Brunswick. J'ai reçu la lettre suivante:

M. O'Brien, surintendant général adjoint du transport, chemin de fer Pacifique-Canadien, a déclaré au cours de son témoignage devant le Comité du Sénat que le trafic passant par la ligne du Transcontinental à destination de l'Ouest représente à peu près un train par jour et que sa compagnie pourrait utiliser la moitié de ce train, surtout pendant les mois d'hiver, pour remplir leurs trains vers l'Ouest en partance de Saint-Jean alors que l'autre moitié pourrait passer par le chemin de fer Intercolonial.

Si on lui demandait ce qui arriverait si le trafic vers l'est du Transcontinental était traité de la même façon, je me demande ce qu'il répondrait vu que ce trafic a atteint 368 wagons chargés et 166 wagons vides en un seul jour, et dans une autre circonstance 345 wagons chargés et

39 wagons vides. Si les trains vers l'Ouest sont vides il est tout naturel de supposer que circulant vers l'Est ils seraient entièrement chargés et que la condition dont il parle serait beaucoup plus grave. En d'autres mots, il aurait la moitié du nombre de wagons mentionnés ci-dessus à faire circuler vers l'Est en plus de ses trains déjà pleinement chargés, et, supposant qu'un convoi soit composé de 33 wagons chargés et vides, pour faire circuler le nombre de wagons en question il faudrait 8 trains additionnels dans une direction pour ce jour là, outre son propre trafic.

J'aimerais à avoir une explication.—R. Pour une partie l'explication serait dans le fait que les chiffres ont été pris en 1930. Comme la chose a été expliquée lors de l'audition, le trafic a fait d'énormes progrès. On parle du mouvement très lourd de la houille. Il varie d'année en année. A certaines années nous avons le mouvement du grain et en d'autres années ce trafic n'a pas beaucoup d'importance. Pendant les mois d'hiver le trafic est léger. Au meilleur de nos renseignements nous avons calculé que la circulation sur cette ligne constituait une moyenne seulement. Le mouvement dont il est présentement question est le mouvement le plus fort pendant une période de gros trafic. En d'autres mots, c'est un maximum. Il vous faudrait obtenir les chiffres pour toute l'année afin de pouvoir dire définitivement le degré auquel ce trafic serait modifié. Cette étude a eu pour base les meilleurs renseignements que nous avons pu recueillir en 1932 sur les opérations de 1930. Vos conditions ont grandement changé depuis.

D. C'est probablement là la réponse.

L'hon. M. McRAE: Monsieur le président, il me semble que le Comité serait bien intéressé à entendre M. O'Brien expliquer par quelques exemples comment la consolidation proposée pourra épargner à quelques-uns de ces points régionaux importants. Par exemple, prenons le cas de Vancouver. Je vois une économie approximative de \$52,000. Je serais bien curieux de savoir quel programme la compagnie de M. O'Brien a en vue pour Vancouver, et sans doute, plusieurs sénateurs venant d'endroits qu'ils connaissent aussi bien que je connais Vancouver aimeraient bien à avoir les mêmes renseignements. Cela du moins nous donnerait l'occasion de comprendre quelles sont ces économies qui doivent conduire aux résultats pratiques que nous connaissons tous.

Le très hon. M. MEIGHEN: A quoi s'applique ces \$52,000?

L'hon. M. McRAE: Page 9 (d)-12. On voit une économie de \$52,062 pour Vancouver. L'économie en question n'est pas aussi forte que j'avais espéré. Toutefois, je serais curieux de connaître les arrangements qui pourraient assurer cette économie.

L'hon. M. HUGESSEN: J'ai posé la même question ce matin au sujet de Montréal.

L'hon. M. McRAE: Sans doute, le sénateur Haig est également intéressé au sujet de Winnipeg.

L'hon. M. HAIG: On parle d'une économie de quelque \$280,000 à cet endroit.

Le TÉMOIN: Je regrette de ne pas pouvoir vous donner les détails. Nous avons demandé à un homme qui connaissait parfaitement la situation et qui, dans le temps, demeurait sur les lieux, de faire une estimation. Après avoir étudié les parcs et les têtes de lignes des deux chemins de fer il déclara que selon son estimation il pourrait exploiter ces chemins comme une seule unité, avec une tête de ligne unique, et faire une économie de \$52,000.

L'hon. M. McRae:

D. Oui, je le croirais. Je suppose qu'il se proposait de fermer la tête de ligne du Nord-Canadien, ce qui serait une décision logique.—R. J'ignore exactement ce qu'il se proposait de faire, mais ces choses changent d'année en année. Il se peut qu'il eût cela à l'esprit dans le temps, ou quelque autre projet,

quand il prépara son estimation. En d'autres mots, il risqua sa réputation sur le fait,—je veux dire qu'il nous assura de son mieux qu'il pourrait épargner \$52,000 sur l'exploitation.

D. Alors vous ne pourriez pas nous donner les détails relatifs à ces points régionaux importants de la consolidation proposée?

Le très hon. M. Meighen:

D. En tout premier lieu, monsieur O'Brien, ces \$52,000 ne s'appliquent-ils pas exclusivement aux services de gares?—R. Dans ce cas particulier, 9 (d), toute cette liasse de feuilles traitent des services de gare.

L'hon. M. McRae:

D. Cela comprendrait les gares?—R. Oui et les hangars à marchandises.

D. Et les hommes des parcs?—R. Les hommes des parcs ne seraient pas compris dans les services de gare. Le transport, les services de parcs, sont compris dans la feuille 9 (e).

Le très hon. M. Meighen:

D. Ce sont toutes des têtes de lignes?—R. Oui.

L'hon. M. Calder:

D. Sous la rubrique, services de gare, vous comprenez seulement les services rendus dans la gare. De sorte que les économies seraient de tant seulement par station?—R. Ce que l'on doit entendre par services de gare nous est expliqué dans les règlements de la Commission des Chemins de Fer. Je vais vous donner tout ce qui est compris dans les services de gare. Le compte embrasse ce qui suit: Les agents, commis et aides; le salaire des agents, commis et aides en charge ou engagés dans l'exploitation des gares, quais, jetées situées sur la ligne de transport. Il couvre aussi les inspecteurs de douane et les employés dont le coût est compris dans le compte en question, tant pour le trafic des voyageurs que celui des marchandises. Il couvre la main-d'œuvre aux stations assignée à la manutention des marchandises, camionneurs, vérificateurs, ainsi que la manutention des dépêches postales et des messageries. Aussi la désinfection des gares, la surveillance des parcs et enclos à bestiaux et le pesage. Puis ensuite, sous cette rubrique nous avons les fournitures de gares qui comprend le chauffage, l'éclairage et autres frais, ces "autres frais" étant pour diverses fournitures de gare. Ces frais sont les mêmes sur tous les chemins de fer et nous avons suivi la méthode ordinaire parce que nous avons des chiffres comparables sous ces diverses rubriques dans les données publiées.

L'hon. M. McRae:

D. Mais, monsieur O'Brien, vous ne ferez pas d'économies du côté de la main-d'œuvre à moins d'avoir l'unification. Par exemple, prenez le cas de Vancouver qui est le plus en évidence sous ce rapport. Cela voudra dire l'abandon des têtes de lignes du National-Canadien pour passer tout le trafic aux têtes de lignes du Pacifique-Canadien. Je suis convaincu que cela s'applique à l'endroit qui m'intéresse, mais je crois, monsieur le président, que c'est là une question sur laquelle nous devrions avoir un rapport afin de faire voir quelle est la base de ces économies. Si cela veut dire la désaffectation de la tête de ligne du National-Canadien à Winnipeg, je crois que le Comité devrait en être averti. Le Comité devrait avoir devant lui ces renseignements et toutes les données de même nature.

M. FLINTOFT: Puis-je intervenir avec la permission du Comité? Le sénateur McRae propose d'entrer dans des détails qui sont, comme ceux dont nous avons déjà parlé, de nature à causer des ennuis à la compagnie si on s'y arrêta.

[M. E. G. O'Brien.]

Comme M. Pyne l'a dit: "J'aurais peur de retourner chez moi si je disais en détail au sénateur Haig ce que je me propose de faire relativement à ces questions."

L'hon. M. DANDURAND: Ne serait-il pas dangereux pour vous de retourner chez vous un de ces jours?

M. FLINTOFT: J'allais justement dire, bien que M. O'Brien ne soit pas obligé, heureusement, de retourner chez lui à Vancouver...

L'hon. M. McRAE: Moi, je dois y aller quand même.

M. FLINTOFT: ...il pourrait avoir une mauvaise réception en revenant chez lui s'il allait donner des détails de cette nature au sujet de Montréal. Avec l'approbation du Comité, je voudrais bien ne pas communiquer ces détails. Comme M. Jefferson l'a expliqué, ce matin, il y a de bonnes raisons de ne pas communiquer des détails qui pourraient porter préjudice au Pacifique-Canadien ou au National-Canadien si on demandait à l'un ou l'autre de les faire connaître.

L'hon. M. BLACK: N'est-ce pas un fait que ni le Pacifique-Canadien, ni le National-Canadien ne peut décider seul des têtes de lignes ou des différentes parties de la ligne qu'il faudra abandonner tant qu'il ne sera pas conclu d'arrangement entre eux pour les fins d'unification?

L'hon. M. CALDER: La chose ne pourrait pas se faire avant.

M. FLINTOFT: Cela sera laissé entièrement à la discrétion de la nouvelle compagnie quand elle aura été organisée.

L'hon. M. CALDER: Je vois bien ce côté de la question ainsi que l'autre côté. Votre Comité a pour but de cristalliser l'opinion publique sur cette importante question. Je ne vois pas comment nous pourrions y réussir sans communiquer les faits pour permettre au public d'en juger. Si je ne me trompe, la question va donner lieu à une forte controverse et à de vives différences d'opinion. Mais voici un état faisant voir des économies au montant de \$3,400,000 et le Comité ignore les détails tendant à démontrer comment on arrive à pratiquer ces économies sauf pour ce qui concerne le personnel. On ne lui a pas donné non plus les renseignements relatifs au rajustement qui devra avoir un effet sur cinq ou six ou peut-être une douzaine de centres ferroviaires importants. Je ne crois pas pouvoir avoir tous les faits essentiels si nous n'avons pas ces renseignements. J'avoue que c'est difficile à donner mais il y aura bien d'autres difficultés avant que cette question soit réglée.

L'hon. M. MURDOCK: Ne pouvons-nous pas nous épargner de l'inquiétude en attendant que la compagnie ait gagné son point.

L'hon. M. MEIGHEN: En d'autres mots, la seule manière de faire des économies c'est d'économiser.

L'hon. M. McRAE: Je le comprends bien, mais non pas le public.

L'hon. M. HAIG: Il n'y a qu'une chose à noter au sujet de la pièce. Le sénateur McRae devra économiser \$52,000 seulement. Je suppose qu'il vit dans une petite localité...

L'hon. M. McRAE: Et prospère.

L'hon. M. HAIG: La petite ville d'où je viens doit s'accommoder avec une économie de \$280,000.

L'hon. M. HUGESSEN: J'en ai deux fois autant.

L'hon. M. HAIG: Votre district est plus grand. Proportionnellement à la population, ma ville doit s'accommoder avec sept fois autant.

L'hon. M. McRAE: Nous n'avons pas fait autant d'erreurs à Vancouver que vous en avez faites à Winnipeg.

L'hon. M. HAIG: Vous n'en avez pas eu la chance. Je crois que votre homme devrait s'enquérir davantage au sujet de ces \$52,000.

L'hon. M. McRAE: Je suis satisfait.

L'hon. M. HAIG: S'il examinait davantage la situation à Winnipeg il pourrait sérieusement songer à réduire ce chiffre de \$280,000. Si vous abandonnez la ligne du Transcontinental...

L'hon. M. CALDER: Ce sera la guerre.

L'hon. M. HAIG: Alors le train transcontinental ne pourra entrer à Winnipeg autrement que par la gare du Pacifique-Canadien. Il faut considérer l'effet de l'abandon de ces lignes.

Le TÉMOIN: Les croisements sont fréquents tant à l'est qu'à l'ouest de Winnipeg.

L'hon. M. MURDOCK: L'ancien Nord-Canadien marche encore.

L'hon. M. HAIG: Il ne va pas bien loin.

D. Votre idée était d'abandonner la ligne de cet endroit à Winnipeg?—
R. Oui.

D. Alors le Transcontinental va entrer de cette façon (montrant sur la carte). Cela vous amène à la gare du Pacifique-Canadien. Est-ce bien cela?—
Oui, sauf l'endroit du croisement des lignes.

D. Mais vous avez abandonné la ligne.

L'hon. M. CALDER: Construisez une accourcie pour atteindre l'autre station.

L'hon. M. HAIG: Vous aurez beaucoup de construction à faire si vous gardez le N.-C. et abandonnez le P.-C.

L'hon. M. MURDOCK: Il y a le raccordement à Trancona. Il y a une voie là.

L'hon. M. HAIG: Non, il n'y en a pas.

L'hon. M. HORSEY: Vous expliquez fort bien et clairement pour le public tout ce qui tombe aux économies en tant que l'abandon de certaines lignes est concerné puis vous vous arrêtez.

M. FLINTOFT: Nous n'avons pas imposé cette ligne de conduite. Les renseignements concernant l'abandon de certaines lignes ont été fournis en toute confiance à la Commission Duff avec l'entente bien définie qu'ils ne seraient pas livrés au public. Malheureusement, cependant,—non, je ne devrais pas dire malheureusement, parce que je ne puis pas dire que le Comité aurait pu agir d'une façon malheureuse,—mais je puis dire que nous étions opposés à rendre ces renseignements publics parce que cela pourrait porter préjudice aux deux chemins de fer. Cependant, le Comité en a décidé autrement et malgré le fait que ces détails ont été fournis confidentiellement à la Commission Duff et ne faisaient pas partie d'aucune documentation publique nous avons communiqué ces détails au Comité parce qu'il nous les avait demandés. Nous avons déjà souffert de répercussions malheureuses du fait que ces renseignements sont devenus matière publique et cela confirme notre opinion qu'il est imprudent d'en agir ainsi vu que cela peut porter et porte sans doute préjudice à la compagnie qui révèle ces détails au cours de ses affaires de tous les jours. Le National-Canadien a pris en maintes circonstances la même attitude.

L'hon. M. HORSEY: Je me demandais pourquoi vous faisiez cette différence.

M. FLINTOFT: Ce fut sur les instances pressantes du Comité au sujet de ces 5,000 milles, bien que nous estimions réellement que ces détails ne devaient pas être communiqués au public.

L'hon. M. Robinson:

D. Les économies à réaliser à Winnipeg dépendent, je suppose, de l'abandon de plusieurs milles de voie ainsi que d'une station.—R. Je ne saurais vous donner les détails sur ce point. Il s'agit d'une étude qui a été faite à Winnipeg.

L'hon. M. McRAE: Je n'ai rien d'autre à dire que ces économies, qui ont l'air d'avoir été soigneusement calculées, perdent beaucoup de leur valeur sans un plan à l'appui pour faire voir comment elles peuvent être réalisées; en d'autres mots, sans plus de preuves à l'appui. C'est le point que je désire signaler.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Le tout ne se résume-t-il pas à ceci, sénateur? M. O'Brien a donné la preuve de certains item et il l'a donnée en détails. Vous désirez qu'il aille encore plus loin et dise s'il n'y a pas d'autres économies à faire, peut-être d'un chiffre imposant et dont il ne connaît absolument rien du tout. Assurément, vous ne pouvez pas exiger cela du témoin.

L'hon. M. McRAE: Je puis m'exprimer d'une autre manière. Pour ce qui concerne Vancouver dont la situation m'est bien connue je suis persuadé que cette économie de \$52,000 peut se réaliser facilement; mais je suis tout à fait dans les ténèbres au sujet de tous les autres endroits au Canada que je ne connais pas si bien.

L'hon. M. CALDER: Moi, j'envisage la situation à un autre point de vue. Si nous étions tous certains que l'unification deviendrait un fait accompli il n'y aurait aucune difficulté à révéler ces choses; mais si l'une ou l'autre compagnie allait dans le moment, ne sachant pas ce qui doit survenir, indiquer ce qu'elle ferait dans la cité de Montréal, Québec, Moncton, Winnipeg ou à tout autre endroit, cela soulèverait une certaine hostilité contre la compagnie qui oserait donner ces renseignements à l'heure présente et l'impression ainsi créée durerait longtemps. Et quand nous en aurons fini avec le Comité peut-être nous n'entendrons plus jamais parler d'unification.

Si j'ai bien compris M. Flintoft, il est d'avis que si après tout l'unification doit un jour être effectuée, elle devra être faite par les représentants des deux compagnies et tout ce qui sera fait sera le fruit des efforts combinés des deux compagnies. Par conséquent, bien que j'admetsse que nous aurions une meilleure idée de ce qui devra arriver à la suite de la révélation des renseignements demandés,—je crois que nous nous rendons tous compte que des économies seront effectuées si l'unification a lieu et s'il n'y a plus qu'une seule tête de ligne en commun au lieu de deux,—mais le point en jeu est de savoir si la compagnie doit dans le moment révéler quelle tête de ligne sera utilisée.

M. FLINTOFT: Nous ne pouvons pas le dire.

L'hon. M. CALDER: Vous ne le pouvez pas. Vous n'avez aucune autorité d'en décider. Cela sert seulement de base pour faire une estimation qui demeure simplement une estimation. Si l'unification a lieu la chose sera décidée par les administrateurs représentant les deux réseaux. Par conséquent, nous ne faisons aucun progrès.

L'hon. M. ROBINSON: Ces hommes devront parcourir le pays dans des voitures blindées.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Devons-nous procéder?

L'hon. M. CALDER: Il y a une chose seulement que je désire signaler, si je le puis, avec l'aide de M. O'Brien. Prenez la feuille volante, comme on l'appelle. Tous les item y sont: surintendance, expédition des trains, et le reste. Ceci est l'économie estimée sur les lignes de transport basée sur le trafic de l'année 1930. Le total de l'économie prévue sur les deux réseaux pour tous les item relatifs au transport atteint \$23,994,376, soit \$24,000,000 en chiffres ronds, ce qui est bien au-dessus de trois fois le montant des économies à réaliser par l'abandon de 5,000 milles.

L'hon. M. MURDOCK: Et les employés de trains, de locomotives et de gares vont contribuer individuellement \$20,630,000 de ces économies, d'après ces chiffres.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Non, non.

L'hon. M. MURDOCK: Les employés de trains, de parcs et de gares vont contribuer \$20,630,000 de ces économies.

L'hon. M. HAIG: A quoi bon dire ces choses quand le Comité a la déclaration de sir Edward Beatty qui veut que le personnel soit protégé du commencement à la fin. Si un mécanicien de la division de Winnipeg vient à mourir ou à se retirer il ne sera pas remplacé. Il faudra sept ans pour en arriver là; mais dans les ateliers il faudra moins de temps.

L'hon. M. MURDOCK: Vous croyez ce que vous dites, c'est mon avis; mais vous êtes tout à fait dans l'erreur.

L'hon. M. HAIG: Je ne le suis pas. C'est facile à dire. Personne qui possède ses facultés oserait proposer de destituer ces hommes et ici personne n'y songe. Ni sir Edward Beatty ni aucun de ses témoins en ont parlé et c'est futile de dire que les économies seront effectuées en renvoyant les mécaniciens et qu'ils sont destitués pour cette fin. On nous a dit qu'il faudra de cinq à sept ans pour obtenir ce changement soit par décès, démission ou mise à la retraite.

L'hon. M. MURDOCK: Voilà un beau discours, mais vous ne traitez pas du problème actuel. Nous avons tout le temps parlé ici d'un chemin de fer unifié, exploité comme unité distincte, et on nous a donné ces chiffres. On nous dit que nous pourrions économiser \$3,470,950 avec la fusion des services de gares; que la combinaison des deux chemins de fer assurera une autre économie de \$3,944,466 dans les services de parcs et de \$13,215,549 dans les services de trains. Maintenant, n'allez pas me raconter à cette heure de vos histoires fantaisistes au sujet des patrons, qui recherchent le dollar tout-puissant...

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Voulez-vous bien vous asseoir?

L'hon. M. MURDOCK: ...protégeant les droits des employés qui vont perdre leur emploi. J'ai trop d'expérience pour accepter une telle déclaration et je me soucie fort peu de ceux qui en sont responsables.

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

L'hon. M. DANDURAND: J'attire l'attention du Comité sur le fait que mon honorable ami était excité lorsqu'il prit la parole.

Quelques hon. SÉNATEURS: Oh! oh!

L'hon. M. Parent:

D. Je désire vous poser quelques questions, monsieur O'Brien. Avez-vous entendu le témoignage de M. Fairweather?—R. Je ne l'ai pas entendu, mais je crois l'avoir lu. Mais je n'en suis pas bien certain.

D. Vous rappelez-vous qu'il a dit que le Pacifique-Canadien avait recommandé l'abandon de la ligne, disons d'Amos à Edmunston?—R. Je ne saurais me rappeler.

D. Ou d'un endroit appelé Diamond, qui est près de la cité de Québec, à Edmunston?—R. Je le regrette, je ne puis rien vous dire de définitif au sujet de l'abandon des voies. Ce qu'on m'a présenté était tout préparé d'avance.

D. Je vous ai demandé si vous aviez lu le témoignage de M. Fairweather. Je ne veux pas défigurer ce que M. Fairweather peut avoir dit, mais si je l'ai bien compris, il a déclaré que le Pacifique-Canadien avait recommandé, soit dans un document privé ou autrement, soit peut-être à la Commission Duff, d'abandonner la ligne allant d'un endroit près de la cité de Québec jusqu'à Edmunston.—R. Je n'ai pas entendu le témoignage de M. Fairweather et je ne me rappelle pas avoir lu cela. Par conséquent, je ne puis pas faire de commentaires sur ce point.

D. De fait, le Pacifique-Canadien a-t-il fait une recommandation de ce genre?—R. Je l'ignore.

L'hon. M. HORSEY: C'est marqué sur la carte comme ligne qui doit disparaître.

[M. E. G. O'Brien.]

L'hon. M. Parent:

D. Qui a recommandé que cette ligne marquée en noir soit abandonnée?—

R. Je ne saurais vous donner le moindre renseignement à ce sujet, vue que je n'étais pas ici quand cela a été fait.

D. Connaissez-vous quelqu'un qui aurait fait cette recommandation?—R. Non.

D. Qui pourrait répondre à cette question?—R. Je ne suis pas en état de le dire.

L'hon. M. CALDER: La réponse existe déjà, je crois. Cette ligne est comprise dans la liste des abandons fournie par le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. PARENT: C'est justement la question que j'ai posée et je ne puis pas avoir de réponse.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Très bien, monsieur O'Brien.

L'hon. M. DANDURAND: Je signale à l'attention de mon honorable ami la Pièce n° 50 qui contient les détails des abandons de lignes tels que récapitulés dans le document "A" de la Pièce n° 49 du Pacifique-Canadien, étude des économies possibles sous un régime d'unification. Il y trouvera toute la liste.

M. BIGGAR: Merci, monsieur O'Brien.

M. BIGGAR: Je vais appeler M. Liddy. Pendant que M. Liddy se prépare je dois attirer l'attention du Comité sur un oubli de ma part. Je n'ai pas mis de numéro aux détails que M. McNeillie nous a donnés hier. Ce document aurait réellement dû être marqué avec les pièces après la Pièce n° 56, mais nous avons procédé jusqu'à la Pièce n° 62, de sorte que je devrai demander de faire marquer ces détails comme Pièce n° 63.

L'hon. M. BLACK: De quel groupe de documents parlez-vous?

M. BIGGAR: Des documents relatifs à la réduction du nombre de train-milles (voyageurs).

L'hon. M. BLACK: Avez-vous eu une liste séparée des détails?

M. BIGGAR: Non, simplement des calculs.

(S. J. W. LIDDY comparaît comme témoin.)

M. Biggar:

D. Monsieur Liddy, vous êtes présentement l'adjoint du contrôleur du chemin de fer Pacifique-Canadien?—R. C'est exact.

D. Depuis combien de temps occupez-vous cette position?—R. Trois ans.

D. Et avant cela, avez-vous été longtemps au service de la compagnie?—

R. J'ai une expérience de 24 ans en chemin de fer. Avant d'occuper ma présente position, j'ai été pendant huit ans statisticien général de la compagnie.

D. Et par conséquent, vous avez à vous occuper en général des résultats de l'exploitation de ce chemin de fer?—R. Oui.

D. Au point de vue des chiffres?—R. Oui.

D. Vous avez déposé un document semblable à celui que d'autres témoins ont présenté?—R. Oui, j'ai sept pièces que je désirerais déposer.

D. Ne ferions-nous pas mieux de les marquer sous un seul numéro?—

R. Je préférerais les voir marquées séparément afin que je puisse y référer.

D. Voudrez-vous dire au Comité, avant de continuer, quelle question vous allez aborder en premier lieu? Si je comprends bien, vous voulez discuter les dépenses générales dans l'état tabulaire au bas de la page 451 du compte rendu?—R. C'est bien cela.

D. C'est le premier point que vous allez discuter? C'est bien le sujet?—

R. Dépenses générales; c'est la première pièce.

D. Et c'est le dernier item, je crois, que nous avons à considérer du total de \$64,268,000, qui fait partie de l'item dans la récapitulation générale paraissant à la page 442 du compte rendu?—R. C'est une partie de l'item n° 2, page 442, se lisant "Frais d'exploitation ferroviaire, \$64,268.000." A la page 451 du dossier, au bas...

D. C'est l'état tabulaire?—R. Oui, mais vous avez référé à la page 442.

D. Mais j'avais l'impression que cet état tabulaire de la page 451 est un des item qui font partie de l'item n° 2 de la page 442.—R. Vous avez raison. J'aimerais maintenant déposer l'état tabulaire figurant au bas de la page 451 et la feuille suivante dont on a fait la distribution. Ces pages sont marquées document H, page 12, et document H, page 12 (a). Je désirerais déposer ces deux documents comme une seule pièce. Pourrais-je avoir un numéro?

D. Oui. Y a-t-il quelque différence entre la première feuille que vous venez justement de déposer, document H, page 12, et l'état tabulaire au bas de la page 451?—R. Ils sont identiques.

D. Nous n'avons donc pas besoin de faire imprimer de nouveau cet état tabulaire qui a été déjà déposé. Vous m'avez dit que le document H, page 12, était exactement le même que l'état tabulaire de la page 451, du bas de la page?—R. C'est bien cela.

L'hon. M. McRAE: Pour des fins de commodité, ne serait-il pas mieux de le faire imprimer de nouveau?

M. BIGGAR: Alors, la Pièce 64 comprendra seulement la feuille marquée document H, page 12 (a)?—R. Pour la commodité des membres du Comité j'ai fait distribuer la feuille-clef...

D. Vous m'avez dit deux fois que la feuille-clef est une reproduction de l'état tabulaire de la page 451.—R. Cela me va absolument. Tout ce que je désire déposer ce sont les détails de la feuille-clef. Je préfère les déposer tous ensemble.

D. Je croyais que vous vouliez ces deux pages seulement, dont l'une est déjà imprimée et mentionnée comme cette pièce-ci?—R. Je désire avoir un numéro séparé pour chacune des sept documents que je veux déposer.

D. Voulez-vous les traiter à mesure que nous y arriverons?—R. Je préférerais les déposer tous maintenant.

Détail des dépenses d'exploitation ferroviaire, Frais généraux,—basé sur l'année 1930, document "H", page 12 (a), déposé et marqué Pièce n° 64.

L'hon. M. PARENT: Monsieur Biggar, si nous faisons imprimer les deux feuilles au dossier, nous n'aurions pas besoin de parcourir tous ces documents pour retrouver ces chiffres particuliers. Les deux pages ne sont pas longues.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Mais nous avons pris l'habitude de ne pas faire imprimer de nouveau les autres documents.

M. Biggar:

D. Et que sera la pièce n° 65?—R. La feuille marquée page 13 (a).

D. Que contient la page 13?—R. Cette page représente la feuille clef qui paraît à la page 452 du dossier, au haut de la page.

Détail des dépenses d'exploitation ferroviaire, service de wagons-buffets et wagons-restaurants,—basé sur l'année 1930, documents "H", page 13 (a), déposé et marqué Pièce n° 65.

D. Et que sera la Pièce n° 66?—R. Elle a pour titre "Recettes diverses". Sur le côté droit de la feuille vos verrez "Récapitulation, item n° 3." Le total de cette page est conforme au total de la page 442 du compte rendu.

D. Nous pouvons considérer ces documents à mesure que nous y arrivons, en tant que leur substance est concernée?—R. Oui.

Recettes diverses, Récapitulation, item n° 3, document déposé et marqué Pièce n° 66.

D. Et la Pièce n° 67?—R. La feuille marquée, "Récapitulation, item n° 7."

Recettes diverses.— Colonisation, développement et assurance, Récapitulation, item n° 7, document déposé et marqué Pièce n° 67.

D. Et la Pièce n° 68?—R. Les feuilles marquées "Récapitulation, item n° 8 (a), item n° 8 (b) et item n° 8 (c)."

Trois feuilles: Intérêt sur les stocks et les matériaux de voie supprimés, Récapitulation, item n° 8 (a); valeur de récupération des matériaux provenant de gares ou de voies abandonnées, récapitulation, item n° 8 (b); et matériaux et fournitures,—basé sur 1930, récapitulation, item n° 8 (c); document déposé et marqué Pièce n° 68.

D. Qu'avez-vous à dire au sujet de cette feuille marquée "Récapitulation, item n° 8 (a)"? Cela est-il déjà au dossier?—R. Le total seulement.

D. Ensuite vous avez une feuille marquée "Récapitulation, item n° 9"? Est-ce la Pièce n° 69?—R. Oui.

Intérêt sur la réduction des placements en matériel, Récapitulation, item n° 9, document déposé et marqué Pièce n° 69.

D. Et ensuite le dernier, "Economies estimées irréalisables sans abandon de voies"? C'est la Pièce n° 70?—R. Oui.

Economies estimées irréalisables sans abandon de voies. Document déposé et marqué Pièce n° 70.

D. Voulez-vous nous dire brièvement ce que comportent ces frais généraux ou avez-vous quelque chose à ajouter à la description qui se trouve à la colonne de gauche de la récapitulation, page 451?—R. On entend par frais généraux nos dépenses administratives imputées au chemin de fer dans son ensemble. Cela comprend les départements suivants: comptabilité, finances, contentieux, immeubles, taxes et réclamations. Le principe de la Pièce n° 64 vous est bien connu vu que les comptes primaires de surveillance sous la rubrique entretien des voies et construction, entretien du matériel et transport vous ont été présentés sous une forme identique. Les frais généraux du Pacifique-Canadien en 1930 ont été portés à certains comptes primaires énumérés dans la Pièce n° 64 et ils furent déterminés en proportion de l'augmentation de parcours du Pacifique-Canadien au régime d'unification, et il fut déduit 20 p. 100 des chiffres ainsi obtenus.

Je n'ai qu'une remarque à faire au sujet du résultat de ces calculs. Quand vous avez deux présidents, deux secrétaires, deux trésoriers, deux vice-présidents de toutes descriptions et deux bureaux de comptabilité avec tous les vérificateurs, le facteur produit par cette méthode de calcul n'exagère certainement pas, à mon avis, le montant des économies possibles dans un item de frais généraux. Les témoins précédents ont traité la question des item de surveillance paraissant dans les divers comptes primaires, mais sur une base comme la présente il semble raisonnable, et tout le monde le verra clairement, je crois, que la consolidation du personnel de deux quartiers généraux offre de plus grandes possibilités que dans le cas de la consolidation d'endroits éloignés où il faut tenir compte d'un plus long parcours, et le reste. Nous pourrions citer de nombreux exemples de chevauchement. Les deux compagnies se présentent fréquemment devant la Commission des chemins de fer; les hauts fonctionnaires des deux réseaux sont membres des diverses associations de chemins de fer tant au Canada qu'aux Etats-Unis; les deux réseaux ont chacun un département pour étudier les questions de la main-d'œuvre; ils tiennent presque les mêmes livres de comptes et de statistiques.

Le deuxième item sur cette page est celui des salaires et des dépenses des commis et aides.

D. Vous traitez réellement des trois premières lignes dans vos explications parce que vous avez justement là un crédit?

L'hon. M. Robinson:

D. Avant de laisser le premier item, en reportant les salaires et les dépenses vous avez au P.-C. beaucoup de salaires que vous divisez, je suppose, entre le chemin de fer et les autres services?—R. Oui. Nous distribuons nos comptes entre nos entreprises ferroviaires et nos autres entreprises.

D. Quelles sont ces autres entreprises?—R. Les services de navigation océanique, les hôtels, et le reste.

D. Suivez-vous le même principe de division tous les ans?—R. Je le crois. Si les conditions changent radicalement notre distribution sera modifiée. Je ne me rappelle aucun changement de date récente.

D. C'est une peu difficile d'arriver à vos frais. C'est simplement une question de division arbitraire. Ces surintendants ne sont pas tous des surintendants de chemin de fer, du moins les hauts fonctionnaires généraux et les employés ne sont pas purement des employés de chemin de fer?—R. Le réseau du P.-C. est joliment vaste et la compagnie conduit bien des entreprises. Nous cherchons à vous donner les chiffres des entreprises ferroviaires et ceux des autres entreprises,—ce qui constitue une comptabilité convenable. Le calcul ne signifie pas autre chose.

M. Biggar:

D. Est-ce les \$111,000 que vous avez déduits ici?—R. Oui; parce que l'unification ne donnerait pas l'occasion de faire des économies dans la surveillance des services océaniques, par exemple, et nous n'avons pas inscrit d'économies. Si nous avions appliqué ce facteur pour réduire ces dépenses en hauts fonctionnaires du Pacifique-Canadien, nous serions parvenus à un chiffre d'économies plus considérable qu'il ne convenait d'appliquer au chemin de fer lui-même.

L'hon. M. BLACK: Je présume que la question du sénateur Robinson est inspirée par la grande différence dans les chiffres des deux premières colonnes aux deux premières lignes, salaires et dépenses des hauts fonctionnaires généraux. Ces chiffres sont, pour une compagnie, de \$517,000 et \$1,103,000 pour l'autre; et les salaires et dépenses des commis et aides représentent en chiffres ronds \$2,000,000 pour une compagnie et \$4,000,000 pour l'autre. Reste à savoir si ces deux item pour le P.-C. et le N.-C. comprennent exactement les mêmes éléments. Le National-Canadien exige-t-il \$1,103,000 pour une différente classe ou un différent pourcentage de service pour lequel le P.-C. paye \$517,000? Je voudrais bien le savoir.

L'hon. M. Calder:

D. Ces chiffres viennent-ils encore des livres bleus?—R. Oui, ce sont les chiffres publiés dans le livre bleu du Bureau de la statistique.

D. Conformément aux instructions données aux compagnies de chemins de fer?—R. Je suppose que les deux compagnies de chemin de fer suivent ces instructions.

D. De qui viennent-elles?—R. Il existe une classification des comptes.

D. Ces instructions émanent-elles de la Commission des chemins de fer?—R. Je ne suis pas trop certain par quelle autorité elles ont été données.

D. Que dit-on à l'extérieur du livre?—R. C'est un livre de la I.C.C. L'origine de cette classification se perd dans le passé mais je crois qu'elle vient de la Commission des chemins de fer.

D. Dans tous les cas, les deux chemins de fer s'y conforment?—R. Oui; à moins d'une différente interprétation de langage les deux compagnies suivent la même procédure. Je ne puis vous dire si deux comptables assis à la même table feraient exactement la même distribution.

L'hon. M. Parent:

D. La Commission des chemins de fer exige que vous déposiez des rapports et on me dit que les deux compagnies déposent la même sorte de rapports, donnant la même sorte de renseignements au public et que l'on trouve plus tard ces renseignements dans le livre bleu. Et vos chiffres ont été pris dans le livre bleu en question?—R. C'est exact.

L'hon. M. Hugessen:

D. Avant de passer à un autre item, monsieur Liddy, je me demande si ces chiffres de la première colonne pour l'année 1930, relatifs aux salaires et dépenses des hauts fonctionnaires généraux et les économies à réaliser par l'unification, ont aucun rapport avec la présente situation; parce que pour ce qui concerne le National-Canadien, par exemple, ses chiffres pour 1930 étaient de \$1,103,000 tandis que pour l'année 1937 ces chiffres sont descendus à \$400,000. De même pour le deuxième item, salaires et dépenses des commis et aides, en 1930 ses chiffres étaient de \$4,000,000 tandis qu'en 1937 ils sont de \$3,039,000. Ce sont exactement les mêmes item que ceux qui paraissent dans les rapports du National-Canadien qui, je suppose, sont préparés pour être publiés dans le livre bleu.

L'hon. M. CALDER: Quels sont les chiffres du Pacifique-Canadien pour 1930 et 1937?

L'hon. M. HUGESSEN: Le Pacifique-Canadien ne donne pas les détails de ces item. Il donne seulement huit item des frais d'exploitation tandis que le National-Canadien donne les détails de chaque item dans son rapport annuel. Les item du rapport annuel du National-Canadien sont presque exactement les mêmes que ceux que nous avons examinés toute la journée aujourd'hui et hier,—les divers item de frais de toutes sortes.

L'hon. M. CALDER: La seule chose à faire, me semble-t-il, c'est d'avoir le livre bleu de 1937, s'il a été publié. Ce sont les chiffres de ce livre que nous devrions prendre. Nous ne savons pas ce qu'ils introduisent dans ce rapport annuel ni si le terrain couvert est le même que celui qui a été couvert par l'autre.

L'hon. M. HUGESSEN: Ils sont exactement les mêmes, item par item, comme ce document H, qui a la même rubrique que sous l'item H du National-Canadien. Evidemment, c'est un système général imposé aux chemins de fer pour les fins de comptabilité.

Le très hon. M. MEIGHEN: En quelle année?

L'hon. M. HAIG: 1937.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sont-ils dans le rapport récemment publié?

L'hon. M. HUGESSEN: Il est sorti depuis un mois.

L'hon. M. PARENT: Ces chiffres sont ceux de 1930.

L'hon. M. BLACK: Ce rapport fait voir qu'il y eut une réduction importante entre 1930 et 1937 relativement aux salaires et dépenses des hauts fonctionnaires généraux. Il ne fait pas voir une aussi grande réduction du côté des salaires et dépenses des commis et aides.

L'hon. M. ROBINSON: Environ 25 p. 100.

Le TÉMOIN: Pour l'année 1930 les chiffres du Pacifique-Canadien pour salaires et dépenses des hauts fonctionnaires généraux étaient de \$587,000. Ces chiffres atteignirent en 1934 un bas de \$419,000. Il y eut augmentation depuis 1934 et maintenant en 1937, nous en sommes à \$428,000. Les chiffres correspondants pour le National-Canadien en 1930 étaient de \$1,104,000. Ces chiffres atteignirent en 1936 un bas de \$381,000 pour augmenter légèrement en 1937 à \$400,000. Dans cette chute de \$1,000,000 à \$400,000 je note qu'il y eut une baisse très marquée en 1933. Pour 1932 les chiffres étaient de \$806,000 et pour 1933 de \$451,000,—soit une baisse de 50 p. 100 en une seule année.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous avez dû avoir un bon président dans ce temps-là.

L'hon. M. BLACK: Dans tous les cas, cela veut dire que présentement toutes dépenses sont surveillées de très près.

L'hon. M. McRae:

D. Cela ne veut-il pas dire que les dépenses du National-Canadien pour l'année dernière ont été presque les mêmes que pour le Pacifique-Canadien?—

R. Oui; soit \$428,000 comparativement à \$400,000 pour ce seul item.

L'hon. M. Haig:

D. A mon avis, tous ces chiffres prouvent que votre estimation des frais est absolument exacte.—R. Ces chiffres sont les chiffres officiels.

D. Ou ils sont trop élevés; l'un ou l'autre. C'est tout ce que cela prouve. Les deux montants sont de \$428,000 et \$404,000 respectivement. Vous avez une somme globale de \$975,000 pour toute l'affaire. Apparemment, vos chiffres sont trop élevés pour ce qu'il y a à obtenir.—R. Le comité qui a préparé cette estimation ne s'est pas forcé...

D. Pour réduire?—R. Pour déterminer le montant des économies.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Il a été très modéré concernant le montant des économies à réaliser?—R. Telle est mon impression.

M. Biggar:

D. Ceci couvre le premier item. Vous n'avez rien de plus à ajouter sur ce point,—salaires et dépenses des hauts fonctionnaires généraux,—et vous passez à l'item suivant.

L'hon. M. Robinson:

D. Une économie de \$677,000 sur \$800,000 serait plutôt considérable, n'est-ce pas?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il doit y exister une explication spéciale.

M. Biggar:

D. Oui?—R. L'item suivant, salaires et dépenses des commis et aides...

D. Oui?—R. Sous bien des rapports, la consolidation du personnel de deux bureaux permet de réaliser des économies d'une nature parallèle à celles qui sont possibles dans les positions exécutives. Chaque bureau aurait son commis en chef, un secrétaire, un commis préposé au courrier, et les divers emplois spécialisés dépendant de la nature du travail à faire. C'est un fait que plus de commis individuellement seraient nécessaires pour conduire un bureau où il doit se faire un plus fort volume de travail, mais on pourrait opérer une réduction sensible du personnel par de plus grandes chances de spécialisation du travail et par l'élimination des positions dont les devoirs ne sont purement qu'une répétition des devoirs d'autres positions. Puis ensuite le travail de bureau que comporte le règlement des comptes entre les deux chemins de fer tant en ce qui concerne la recette que la dépense représente des frais considérables qui n'existeraient pas avec une caisse commune. Il y a aussi de plusieurs façons chevauchement dans le travail des deux chemins de fer quand il s'agit de leurs divers règlements avec les autres chemins de fer.

Prenez la comptabilité pour le service de trains en commun. Notre comptable de wagons tient compte des activités du wagon à chaque mouvement qu'il fait; notre vérificateur des recettes du service-voyageurs inscrit la recette accrue;

le vérificateur des déboursés examine les pièces justificatives. Et l'autre chemin de fer tient des comptes identiques afin de nous surveiller l'un l'autre. Voilà justement une sorte d'économie qui n'est possible qu'avec l'unification.

Maintenant, les réductions qui ont eu lieu relativement aux dépenses *in toto* sont des économies d'un caractère presque entièrement différent de celles examinées sous le chapitre de l'unification. Il n'y a pas eu de consolidation du Pacifique-Canadien avec le National-Canadien. Nous n'avons pas touché à ce genre d'économies. Tout ce qui a été fait a été de dire que si en 1930 nous avons dépensé \$100 pour une certaine catégorie de travail et avons dépensé en 1937 \$80, les possibilités d'économie avec la consolidation ne représentent que 80 p. 100. Cela est vrai. Peut-être puis-je hâter les choses en disant que vous avez une question à me poser, savoir: Quelle est la situation pour l'avenir?

L'hon. M. Horsey:

D. Ici vous prétendez que sous une administration unifiée vous pouvez faire ceci à \$700,000 meilleur marché que le National-Canadien ne saurait le faire à lui seul; que les salaires et dépenses sous une administration unifiée seraient réduits de \$700,000...

Le très hon. M. MEIGHEN: Après 1930 la compagnie a réduit ce \$1,000,000 elle-même.

L'hon. M. HORSEY: Je prends les chiffres comme ils viennent.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le sénateur Hugessen a soulevé ce point.

Le TÉMOIN: C'est bien difficile de dire ce que seront les dépenses générales quand les chemins de fer connaîtront de nouveau les conditions moyennes ou normales. Plusieurs des économies qui ont été faites ont été effectuées dans des conditions excessivement difficiles. Les chiffres que j'ai cités par année dans le fort de la crise économique prouvent presque mon point sans plus de commentaires. Mais si les salaires ont été fortement réduits pendant la crise économique je ne crois pas que cela appartienne à la catégorie de ce qu'on pourrait appeler des "économies permanentes."

Dans la mesure que ces réductions n'ont été qu'un expédient temporaire, elles finiront par disparaître. Cependant, c'est mon avis que certaines économies permanentes ont été effectuées.

En 1930, pour les deux chemins de fer combinés, les dépenses générales ont atteint un total de \$14,556,000; en 1937, le total des dépenses générales des deux chemins de fer a été de \$13,957,000. La différence n'est pas très forte. La raison en est que certains item ont subi une hausse. Les pensions ont subi une hausse sensible. Prenant ces item de dépenses qui sont inscrits sur la liste de la Pièce n° 64,—les item seulement au sujet desquels des économies ont été calculées,—les dépenses en 1937 représentent 74 p. 100 des dépenses de 1930. D'après la base des taux de salaires en vigueur depuis le 1er avril 1938, j'oserais dire que ces item des dépenses générales représentent approximativement 78 à 80 p. 100 du niveau de 1930. Pour l'année 1937 les recettes totales du Pacifique-Canadien et du National-Canadien représentent 78 p. 100 des recettes de 1930 et le total des frais d'exploitation, 79 p. 100. Le total des recettes de 1938 peut égalier ou ne pas égalier celui de 1937 bien qu'il semble que le total des frais d'exploitation dépassera celui de 1937. On se rendra ainsi compte que les item des dépenses générales au sujet desquels il était question d'économies sont aujourd'hui dans à peu près la même situation relativement à l'année 1930 que l'est le total des recettes et des dépenses des deux compagnies.

L'hon. M. Hugessen:

D. Mais la répartition est bien différente. Pour le National-Canadien, la seule rubrique qui ait augmenté entre 1930 et 1937 est celle des pensions. En 1930, la dépense de ce chef était de \$2,158,000 et en 1937, de \$3,865,000. Vous ne prévoyez pas pouvoir réaliser des économies sur les pensions sous le régime

de l'unification?—R. Cette rubrique n'est pas parmi celles que j'ai groupées à votre intention. Si vous vous reportez à la Pièce 64, vous verrez que seules les rubriques traitements et dépenses ont été calculées. On n'a pas tenu compte de celles qui n'ont pas été calculées.

L'hon. M. Horsey:

D. Supposez-vous que sous le régime d'unification les traitements et dépenses des commis et aides seront inférieurs à ceux versés par le National-Canadien en 1930? Vos estimations furent préparées en 1932, en prenant 1930 comme base?—R. Je vais bientôt traiter cette question, je crois. Je n'en ai plus que pour une minute. Si nous supposons que les recettes reviennent au niveau de 1930, ces dépenses générales s'établiront à 90 p. 100 de celui-ci, ce qui indiquerait une économie permanente de 10 p. 100 si toutefois il est possible de les limiter à cette proportion. En se guidant sur cette supposition, l'estimation de 1930 serait réduite d'une somme de \$428,900. Je veux dire pour illustrer les conditions futures.

M. Biggar:

D. L'estimation des économies ou des dépenses?—R. Des économies. Maintenant, si l'on prend 90 p. 100...

L'hon. M. Calder:

D. A condition qu'on puisse l'y maintenir?—R. A cette condition, oui, monsieur.

D. C'est très important.—R. Dans son témoignage, à la page 615 du compte rendu, sir Edward Beatty a semblé indiquer que des économies permanentes avaient été réalisées par la réorganisation générale des bureaux. Je ne puis vous affirmer que la proportion s'en tiendra à 90 p. 100. Tout ce que je sais, c'est qu'aujourd'hui, elle est la même que celle qui existait en 1930 en regard des recettes et des dépenses totales. Si elles ne s'élèvent pas de 80 à 100, mais seulement à 90 quand les recettes toucheront 100, on aura réalisé une réduction de 10 p. 100 du montant des économies. J'attire votre attention là-dessus afin que vous vous rendiez compte de la portée et de l'effet de ce qu'on pourrait appeler les économies permanentes dans les dépenses générales. Ai-je répondu à votre question?

L'hon. M. Horsey:

D. J'emploie le bilan que vous avez préparé en 1932 en vous basant sur 1930. J'y vois les traitements et dépenses des commis et des aides. Voici ces chiffres. Comme total estimatif de l'administration combinée des chemins de fer comme un tout, vous indiquez \$3,330,835 et à ce moment-là, les traitements et dépenses pour le National-Canadien s'élevaient à \$4,016,692. Voici ce que je demandais: croyez-vous pouvoir administrer le système unifié en payant moins pour les traitements et dépenses des commis et des aides que ne faisait le National-Canadien en 1930?—R. Permettez-moi de vous répondre de la manière suivante: en 1930, les dépenses générales du Pacifique-Canadien pour ses commis et aides s'élevaient à \$1,929,353. C'est en y ajoutant \$1,400,000 qu'on est parvenu aux chiffres mentionnés dans la pièce soumise. Or, le but de cette pièce n'est pas d'indiquer des détails exacts pour chaque item. Les sommes y sont additionnées et toutes sont majorées ou diminuées dans les mêmes proportions, si bien que, pour s'en faire une idée juste, il faut les considérer dans leur ensemble et le résultat ainsi obtenu...

D. Elles sont tirées des livres bleus?—R. Oui, les chiffres qui s'appliquent au National-Canadien et au Pacifique-Canadien sont officiels.

D. Ainsi, en considérant deux ou trois colonnes, on voit qu'à la suite de l'unification les traitements et dépenses des commis et des aides se chiffrent à \$3,330,835. Ceci représente une économie de \$2,000,000.—R. C'est exact, monsieur.

D. Ce qui veut dire, selon vous, qu'en vertu de l'unification, les dépenses et les traitements formeraient une somme inférieure à celle que le National-Canadien verse pour l'administration de ses propres affaires.

L'hon. M. CALDER: Ceci s'applique à une seule année.

L'hon. M. HORSEY: Oui, mais c'est précisément à l'année que nous étudions maintenant et les économies sont basées sur les chiffres qui s'y rapportent. Où en serons-nous, si nous changeons d'année?

L'hon. M. CALDER: A mon avis, si ces chiffres ont quelque signification, ils indiquent que les deux premières rubriques, \$1,103,967 et \$4,016,992 sont exagérées.

M. Biggar:

D. Si je vous ai bien compris, monsieur Liddy, afin d'en arriver à cette économie de \$2,668,672, vous avez supposé que le coût d'exploitation des réseaux du Pacifique-Canadien s'appliquerait aux réseaux que la combinaison des chemins de fer y ajouterait. C'est bien là votre idée?—R. C'est la règle générale qu'on a appliquée à tous les comptes de contrôle: contrôle de l'entretien des voies, contrôle du transport, et ainsi de suite. Et ici, nous avons ce qu'on pourrait appeler le contrôle général.

D. Vous ne savez pas si oui ou non le chiffre de \$4,016,992 du National-Canadien est raisonnable? Vous l'avez puisé dans un livre bleu?—R. Non, je n'en connais pas les détails.

D. C'est un chiffre que vous avez pris dans un livre bleu?—R. C'est exact, monsieur.

D. Maintenant, voulez-vous dire au Comité exactement de quelle façon vous convertissez \$1,920,353, coût du Pacifique-Canadien pour ceci, en \$3,330,835? Vous ajoutez plusieurs mille milles, mais que déduisez-vous?—R. Nous déduisons 20 p. 100, monsieur. La base du calcul est indiqué dans la colonne des remarques de la Pièce 64.

D. Vous voulez dire que cette remarque indique exactement la manière dont vous arrivez aux résultats?—R. Oui. Je puis avouer que je n'ai pas moi-même fait ces calculs. Ils furent préparés par le Comité des hauts fonctionnaires du Pacifique-Canadien chargé d'étudier le problème de l'unification. Il est vrai qu'alors j'étais statisticien et que les chiffres sont le domaine des statisticiens; cependant, c'est le comité qui a préparé cette étude particulière et je crois que vous devez accepter sa méthode telle quelle. Si vous consultez les rubriques de la Pièce 64...

L'hon. M. Horsey:

D. Je vois que vous dites que le total estimatif des chemins de fer combinés en une seule unité est de \$9,199,755, ce qui représente une somme inférieure à celle des dépenses générales du système National-Canadien seul. Ce qui vient à dire que, d'après votre estimation, vous pouvez accomplir votre travail de ce genre et celui du National-Canadien pour une somme inférieure à celle qu'y consacre maintenant ce dernier.—R. Il en est ainsi pour cette rubrique, monsieur. Permettez-moi de vous faire remarquer que cette somme de \$4,289,005 représente sur le total des chemins de fer administrés séparément une réduction globale de 40 p. 100. Entre les années 1930 et 1937, les chemins de fer, individuellement, ont réussi, dans une certaine mesure par des diminutions de salaires, il est vrai, à effectuer une réduction de 30 p. 100. Si un chemin de fer individuel peut mener à bien une réduction de 30 p. 100, vous pouvez vous faire une idée de ce qu'on pourrait obtenir collectivement.

D. Mais, en 1932, vos fonctionnaires ne possédaient pas ces renseignements. L'hon. M. HAIG: Ils en possédaient une partie en 1932. C'était après 1929.

M. Biggar:

D. Si vous vous contentiez d'expliquer comment vous obtenez ces sommes et si vous consacriez votre attention aux chiffres individuels, nous ferions plus de progrès, je crois.—R. J'ai terminé l'explication de cette pièce, à moins qu'on veuille me poser des questions.

D. On obtient tous ces chiffres de la même manière, n'est-ce pas: dépenses et accessoires de bureau en général, dépenses du contentieux, papeterie et impressions, et assurance?—R. Oui, monsieur, tel qu'indiqué sur la pièce elle-même.

D. Je crois que vous vous trompez à ce sujet, n'est-ce pas? Je remarque que le chiffre de l'assurance n'est réduit que d'à peu près \$40,000, de \$362,829 qu'il était, alors que celui de la papeterie et des impressions et d'autres d'ailleurs sont beaucoup augmentés. Ainsi, il est évident que la même méthode n'a pas été appliquée aux deux colonnes.

L'hon. M. Robinson:

D. Comment pourriez-vous transiger l'assurance des deux compagnies combinées pour une somme moindre que ce qu'il en coûte au Pacifique-Canadien seul?—R. Ceci n'est pas tout à fait exact, monsieur. J'aurais peut-être dû vous l'expliquer. En 1930, toutes les dépenses du Pacifique-Canadien relatives à l'assurance furent portées au compte des dépenses générales. Le National-Canadien répartissait ses dépenses d'assurance sur ses divers comptes primaires: tant pour l'entretien des voies, tant pour le matériel, et ainsi de suite. L'économie qui est indiquée sur cette page est due en presque totalité aux réductions qu'on pourrait apporter aux dépenses du Pacifique-Canadien seul et comme base de cette réduction, nous avons pris la proportion qui existe entre la partie du réseau qu'on se propose d'abandonner, 1,705 milles, et la longueur totale du système Pacifique-Canadien, 16,658 milles.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. En général, le Pacifique-Canadien est-il lui-même son propre assureur?—R. Nous possédons un service d'assurance, oui, monsieur, mais dans une certaine mesure, nous nous assurons à l'extérieur.

D. En fait, vous payez pour cette assurance prise à l'extérieur?—R. Oui, monsieur.

D. Le National-Canadien, je crois, est son propre assureur.—R. Je n'en sais rien, monsieur.

D. Vous pouvez me croire à ce sujet, car c'est moi, à titre de ministre, qui ai présenté cette mesure. Il est son propre assureur et il a actuellement en main \$11,000,000 de valeurs de surplus. Je vous le dis à titre de renseignement. Je me demandais si vous agissiez de même.—R. Oui, monsieur, dans une certaine mesure, mais nous nous assurons aussi chez des compagnies de l'extérieur.

L'hon. M. McRae:

D. Autrement dit, vous assurez les choses qui sont sujettes à un risque considérable?—R. Je ne voudrais pas m'immiscer dans les affaires du service des assurances.

L'hon. M. Murdock:

D. Il y a quelque minutes, on a fait allusion à une réduction sensible des traitements et dépenses des commis et des aides des deux chemins de fer en 1933-34. Les chiffres mentionnés étaient, je crois, beaucoup inférieurs à ceux que nous avons ici pour 1930 ou 1937?—R. C'est exact.

D. N'est-il pas vrai qu'en 1933 et 1937 tous ces commis et aides avaient vu leurs traitements réduits de 20 p. 100?—R. Je crois qu'il en a été ainsi pendant une courte période. Une très courte période, monsieur.

D. Pas pendant toute l'année 1933, mais pendant toute l'année 1934, n'est-ce pas? M. le vice-président Neal hoche la tête. Je désirerais éclaircir cette question.—R. Je puis étudier la chose et vous donner les dates exactes, monsieur.

D. Et quelle fut la réduction? Ce fut d'abord 10 p. 100, puis, plus tard, encore 10 p. 100.—R. Si je me souviens bien, ce ne fut que pour une très courte période.

D. Et deux fois dix font vingt.

L'hon. M. Coté:

D. Cependant le personnel de direction du Pacifique-Canadien ne fut pas mis à pied pour avoir commandé ces réductions?—R. Non.

M. Biggar:

D. Voulez-vous passer à la Pièce 65?

L'hon. M. Robinson:

D. Ces pièces étaient-elles à la disposition de la Commission Duff?—R. Elle n'a pas demandé de détails.

D. Ces pièces étaient-elles prêtes?—R. A cette période, les estimations étaient prêtes, même avant qu'on ne présente les chiffres à la Commission Duff. Vous remarquerez que les pages sont numérotées. A une certaine époque elles faisaient toutes partie d'un même livre, mais, c'est parce qu'on ne les a jamais demandées qu'elles n'ont pas été soumises.

L'hon. M. Haig:

D. Je vois que, dans votre estimation, vous réduisez les sommes destinées aux avocats. C'est bien dommage.

L'hon. M. McRAE: Il semble y avoir de bonnes raisons pour cela.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'approuve la chose.

M. Biggar:

D. Voulez-vous passer à la Pièce 65: service de wagons-buffets et de wagons-restaurants?—R. La feuille maîtresse complète les détails. Elle se trouve au compte rendu à la page 452. Des six item de ce bilan un seulement indique une économie. En effet, le premier titre, service des wagons-restaurants et des wagons-buffets, montre une économie de \$918,249.

D. Comment arrivez-vous à ce résultat?

Le très hon. M. Meighen:

D. Avant d'entamer ce sujet, permettez-moi de poser une question. J'éprouve beaucoup de difficultés à vous suivre. Que comprend la rubrique toutes autres dépenses? Montrez-moi "toutes autres dépenses" sur la feuille-maîtresse.—R. Monsieur, voudriez-vous vous reporter à la page 448 du compte rendu imprimé?

D. J'y suis, mais votre feuille maîtresse ne se rapporte qu'aux dépenses générales, ce qui n'est qu'un item du document "H" à la page 448.—R. Non, j'ai terminé l'étude des dépenses générales. Il s'agit ici d'un autre compte.

D. Votre feuille maîtresse contient les dépenses générales; elle ne comporte que des dépenses générales.—R. Je pourrais vous aider, je crois, si vous vouliez bien regarder à la page 448 du compte rendu.

D. Si vous regardez en face de l'item "général" vous y verrez exactement les totaux du document "H", page 12, votre feuille maîtresse pour cette Pièce 64...

M. BIGGAR: Tout ceci est sur la page suivante, monsieur le sénateur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, ça n'y est pas. Si je comprends bien, ces feuilles supplémentaires sont l'explication de la feuille maîtresse.

Le TÉMOIN: C'est exact, monsieur.

M. BIGGAR: Je crois pouvoir l'expliquer en une minute.

Le TÉMOIN: Avez-vous la page 13, c'est-à-dire la feuille maîtresse?

M. BIGGAR: Vous parlez de deux choses différentes. Je crois être en mesure de l'expliquer.

Le très hon. M. Meighen:

D. Est-ce là votre feuille maîtresse?—R. Oui, monsieur.

M. BIGGAR: C'est la deuxième et elle n'a rien à faire avec la première.

M. Biggar:

D. Vous allez passer à la rubrique du service des wagons, \$918,249, et les détails qui s'y rapportent sont à la page 13 (a)?—R. Les deux colonnes à gauche de la page 13 (a) qui donnent \$2,227,656 pour les dépenses totales du Pacifique-Canadien, et \$4,766,299 pour le National-Canadien et le Pacifique-Canadien combinés sont tirées des livres bleus.

D. Tout ceci se rapporte à la Pièce 65.—R. Dans les chiffres se rapportant au Pacifique-Canadien nous séparons les dépenses d'achat de la nourriture consommée par les voyageurs de toutes les autres dépenses. On s'est procuré les mêmes renseignements du National-Canadien.

D. Pas du National-Canadien, mais des deux systèmes combinés?—R. Je vous demande pardon, des deux systèmes combinés. On n'a pas réduit les dépenses attribuables aux voyageurs; aucune économie ici. En d'autres termes, nous supposons que le voyageur consommera la même quantité de nourriture après comme avant l'unification.

L'hon. M. Dandurand:

D. Le nombre des voyageurs demeurant le même?—R. C'est la raison fondamentale, oui, monsieur. Mais le reste des dépenses dépendra du nombre de voyages entrepris et du nombre de milles parcourus par les wagons-restaurants, la réduction s'établissant à 24 p. 100. Nous prenons 24 p. 100 des dépenses dues au nombre de milles parcourus et nous arrivons à la somme de \$2,845,000 comme nouveau chiffre des autres dépenses.

En reportant le nouveau chiffre des dépenses occasionnées par les wagons-restaurants à la feuille maîtresse, c'est-à-dire à la page 13...

M. Biggar:

D. Il serait préférable de dire à la page 452 des délibérations.—R. ...on obtient une économie nette de \$918,249 dans l'exploitation des wagons-restaurants. Depuis que ces estimations furent préparées, on a inauguré des services en commun et de nouveaux chiffres ont été présentés au Comité sur le service des trains de voyageurs. En autant que je puis apprécier l'effet de ce service de wagons-restaurants en commun, l'économie sera réduite d'un tiers.

D. Un tiers?—R. Oui. Les 918,000 et quelques dollars seront réduits d'un tiers.

L'hon. M. Horsey:

D. Que veut dire: crédit du transport pour placement, les \$1,432,000 et quelques dollars?—R. Pour fins du capital, quand une compagnie de chemin de fer transporte des marchandises, c'est le coût de ce transport tel qu'il apparaît aux divers comptes primaires, tels que salaires du personnel des trains, combustible,

ainsi de suite; on porte au crédit des dépenses d'exploitation une somme raisonnable pour compenser ses dépenses additionnelles. Cette somme est portée au passif des nouveaux travaux en construction. Il ne s'agit pas d'un tarif, mais d'une somme raisonnable qui représente le prix de revient.

M. Biggar:

D. La pièce suivante est le n° 66.—R. La Pièce 66 porte deux item seulement où l'on a effectué des économies.

D. L'un est le loyer du matériel, l'autre, l'exploitation séparée des propriétés?—R. C'est par le retour plus rapide des wagons étrangers que l'économie s'effectue dans le loyer du matériel et cela, à cause des points de communication plus nombreux dont on disposerait par l'unification. Je crois que le colonel Pyne vous a expliqué ceci l'autre jour. L'économie est dans le loyer des wagons. Il vous entretenait des économies dans les dépenses du transport.

Le très hon. M. Meighen:

D. Ceci est l'économie effectuée dans le loyer des wagons?—R. Le prix du loyer, oui, monsieur.

M. Biggar:

D. On le calcule de la même manière et pour le même nombre de wagons mais en s'occupant du temps requis plutôt que de la distance parcourue pour leur retour?—R. Il s'agit de journées de loyer converties en espèces.

Le dernier item de la Pièce 66 indique une économie de \$161,135. C'est une économie nette réalisée à Montréal où les deux compagnies ont chacune un abattoir. Ce chiffre de \$161,135 comporte aussi l'économie obtenue par l'abandon de la ligne électrique de 38 milles du Pacifique-Canadien entre Port Dover et Paris. Ce sont de petits montants.

D. Nous pouvons les accepter tels qu'ils sont.

L'hon M. CASGRAIN: Ces abattoirs de Montréal du National-Canadien et du Pacifique-Canadien n'ont actuellement aucune utilité. Les autres peuvent absorber leur commerce.

L'hon. M. HAIG: C'est ce qu'il dit.

M. Biggar:

D. Nous passons au n° 67.—R. La Pièce 67 fait foi d'une économie de \$300,000 dans trois services: colonisation et immigration, développement et ressources naturelles, assurance; \$200,000 dans les deux premiers services, \$100,000 dans le dernier. Ce sont les fonctionnaires responsables de ces services qui les ont effectués. Il s'agit d'une évaluation. Ils connaissent la situation et l'apprécient.

D. C'est bien. Vous ne pouvez en donner un exposé au Comité?—R. Non. Ce sont les fonctionnaires responsables qui l'ont préparé.

D. Même l'assurance?—R. Oui, monsieur.

D. Vous pourriez nous dire pourquoi vous incluez l'assurance ici aussi bien qu'à la Pièce 64.—R. L'assurance, dans la Pièce 67 représente le coût d'administration du service; les autres dépenses que nous avons étudiées dans les comptes primaires se rapportent aux primes exigées de ce service.

D. Très bien. Désirez-vous passer au n° 68?

L'hon. M. Dandurand:

D. Je ne vois pas comment vous pouvez attribuer des économies aux assurances, à moins qu'il s'agisse d'édifices ou de gares qui étaient assurés et qui doivent disparaître.—R. Monsieur, ceci ne se rapporte qu'au personnel purement administratif.

D. L'administration? Je comprends.

M. Biggar:

D. La Pièce 68?—R. Le titre de cette pièce est: intérêt sur les stocks et le matériel de voie supprimés. L'économie de \$1,700,000 est reportée à l'item (a) de la page 442 du compte rendu.

La feuille intitulée Sommaire de l'item 8 (b)...

D. La feuille suivante?—R. ... est une estimation technique de la valeur marchande du matériel mis en disponibilité du chef de l'abandon de certaines lignes. Cette feuille, Sommaire 8 (c), indique la réduction qu'on pourrait apporter au matériel et aux fournitures s'il n'y avait qu'un préposé aux stocks et un dépôt d'accessoires au lieu de deux dans chaque cas, comme cela existe présentement. En reportant les renseignements des feuilles (b) et (c) à la feuille maîtresse, l'item 8 (a) montre une réduction.

D. La Pièce n° 68?—R. Oui, monsieur. Elle indique une réduction sur les pièces en stock mises en disponibilité et le matériel de voie de \$34,000,000, ce qui, à un intérêt de 5 p. 100 représente une économie annuelle de \$1,700,000 sur le placement.

Le très hon. M. Meighen:

D. Combien de temps faudra-t-il pour en arriver là?—R. Je crois que cela se produira presque immédiatement.

L'hon. M. Dandurand:

D. Vous prenez comme base, l'abandon de quelque 5,000 milles de voie?—R. Il est établi d'après le total des lignes abandonnées. L'économie complète de \$1,700,000 ne pourra être réalisée la première année, mais dès que l'unification sera en marche, les économies sur les fournitures commenceront, pour augmenter graduellement.

M. Biggar:

D. Passez à la Pièce 69.—R. La Pièce 69 indique une économie de \$4,650,000 due à la réduction du matériel utilisé après l'unification, à cause de la réduction du nombre de milles parcourus. Vous êtes déjà au courant, je crois, des chiffres qui représentent la réduction du nombre de milles parcourus.

D. Oui.—R. Les proportions de ces diminutions sont: locomotive-milles, 12.2 p. 100; wagon-milles (marchandises), 3.3 p. 100; wagon-milles (voyageurs), 14.9 p. 100; milles parcourus à la suite de l'abandon de lignes, 12.2 p. 100. Lorsque ces proportions de diminution sont portées à l'inventaire du matériel on obtient le nombre de voitures mises en disponibilité que vous trouvez dans la 5e colonne. Le matériel ainsi mis en disponibilité est évalué à sa valeur comptable, ce qui donne une réduction totale des placements sur le matériel de \$92,897,100, et, à 5 p. 100 d'intérêt, représente une économie annuelle de \$4,650,000.

Or, il est à propos de faire quelques commentaires à ce sujet. Le premier est le suivant: il est vrai, comme l'indique le bilan, que c'est là la réduction obtenue dans les placements sur le matériel. Mais comme le système unifié n'aurait pas à acheter de nouveau matériel pour un certain temps, le vrai montant des économies sera le coût du nouveau matériel qu'il faudra acheter plus tard et non un coût moyen basé sur la valeur comptable. On a évalué les locomotives à une valeur moyenne de \$59,196. Aujourd'hui, on ne peut acheter une locomotive pour cette somme. M. Newman vous a dit qu'elles coûtent de \$100,000 à \$125,000.

Il en est ainsi des wagons-marchandises. La valeur comptable qui leur est attribuée amortie sur une période probable de vingt-cinq ans, est de \$1,174.

[M. S. J. W. Liddy.]

M. Biggar:

D. Il est inutile de les lire.—R. Un wagon-marchandises coûte aujourd'hui \$3,000. Et les voitures-voyageurs coûteraient \$60,000 au lieu de \$40,000. Si j'avais employé ces valeurs courantes, au lieu d'une économie de \$92,000,000, c'en serait une de \$152,000,000 qu'on aurait réalisée sur les placements.

D. Et au lieu de \$4,650,000, votre 5 p. 100 serait?—R. \$7,600,000.

D. Done, au point de vue purement comptable, cette somme de \$4,650,000 est environ \$3,000,000 trop petite?—R. C'est exact.

Maintenant, lorsque vous achetez du matériel, il vous faut considérer le coût du capital, le coût d'entretien du matériel, et la dépréciation du capital. Un jour ou l'autre, ce matériel étant usé, il vous faudra trouver de l'argent pour le remplacer. Sous le titre d'entretien du matériel, M. Newman ne s'est occupé que de l'entretien proprement dit; il n'a tenu aucun compte de la dépréciation du capital.

D. Non.—R. Cette pièce ne tient compte que du coût ordinaire du placement. Un temps viendra où il faudra trouver un autre \$152,000,000, c'est quand le matériel sera usé. Pour amortir \$152,000,000 au taux de 3 p. 100, il vous faudra annuellement une somme de \$4,560,000.

D. En plus des 8,000,000 et quelques dollars?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Casgrain:

D. Combien de temps dure un wagon-marchandises?—R. Cette période peut varier, monsieur, mais je pourrais dire entre 25 et 30 ans. La variation est déterminée par le genre de wagon et le service auquel on l'emploie.

M. Biggar:

D. Dites-moi si je vous ai bien compris sur cette question d'économies dans les placements sur le matériel. Voulez-vous dire qu'en se basant sur les renseignements qui ont servi à la préparation de cette pièce, les chemins de fer pourraient, après l'unification, s'administrer avec un capital versé inférieur de \$92,000,000 à celui qu'ils requièrent séparément?—R. C'est bien cela, monsieur.

D. Et croyez-vous que ce chiffre de capitalisation possible devrait être de \$152,000,000 au lieu de \$92,000,000?—R. Dans l'avenir. Chaque année, il vous faudra prendre les mesures voulues pour amortir le matériel qui s'use.

D. Ce que vous avez dit depuis à peu près un quart d'heure se rapporte aux item 7, 8 et 9 de la page 442?—R. Exactement.

D. Je crois donc que vous avez expliqué tout ce que vous deviez toucher, excepté l'item 3, "Recettes diverses".—R. Je l'ai expliqué, monsieur.

D. Oui?—R. Oui, monsieur.

D. Alors, c'est bien. Vous deviez nous donner des chiffres au sujet de l'effet que produirait sur toutes ces estimations le maintien des 5,000 milles de voies qu'il est question d'abandonner.—R. C'est la Pièce n° 70.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ceci est assez important. Je ne crois pas que nous devions nous en occuper maintenant.

M. BIGGAR: C'est préparé d'une manière très simple. Au lieu de repasser toutes les estimations pour les reviser, on a calculé le coût du service et du maintien de ces lignes. On l'a d'abord retranché dans cinquante rubriques; ici on l'ajoute de nouveau sous un seul titre.

M. Biggar:

D. Pouvez-vous nous dire brièvement la valeur de ce bilan, la Pièce 70, en ce qui regarde le coût du service qu'elle décrit?—R. Le prix de revient de \$1.75 par train-mille, qui exclut l'entretien de la voie, a été déterminé par l'analyse d'un service de trois trains par semaine que nous donnions sur notre propre ligne, en tenant compte trois fois par semaine du personnel des gares et des trains.

L'hon. M. Casgrain:

D. S'agissait-il d'un train mixte?—R. Oui, monsieur, un train mixte. Maintenant, ces chiffres comprennent toutes les dépenses: entretien du matériel, personnel des trains, combustible, préposés aux gares, service de wagons, dépenses générales, en un mot, toutes les dépenses et frais d'exploitation excepté l'entretien de la voie.

D. Seriez-vous surpris d'apprendre que j'ai déjà exploité un chemin de fer au coût de 33c. le mille?—R. Nous ne pouvons le faire aujourd'hui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous n'avez pas d'hommes de ce calibre.

Quelques hon. SÉNATEURS: Oh! oh.

M. Biggar:

D. Oui?—R. Le coût d'entretien de la voie fut établi à \$900 le mille par le service technique.

D. Si je ne me trompe, un des témoins nous a cité ce chiffre.

Le très hon. M. Meighen:

D. Je comprends, mais cela inclue-t-il les économies que vous avez déjà évaluées comme partie des économies totales sous la rubrique, disons, intérêt sur la valeur des propriétés mises en disponibilité sur les lignes que vous vous proposez d'abandonner?—R. C'est à cela que j'en venais. Ce calcul établit le coût global du service des trains et d'entretien de la voie. On n'en déduit pas les recettes. Nous rétablissons le service. Je ne sais quelles sont les recettes de ces lignes.

D. Je comprends.—R. Sur quelques-unes de ces lignes, la circulation est très restreinte, cependant, quel que soit le service de train requis, il y a sûrement des recettes. Si elles sont insignifiantes, je suis quand même d'avis qu'elles s'élèveront au moins à la valeur des item qu'on n'a pas inclus ici.

D. Vous supposez que vous inaugurez ce service sur une voie inutilisée?—R. C'est cela. Si les recettes s'élèvent à la moitié du prix de revient, cela représenterait \$2,600,000.

M. Biggar:

D. Vous séparez cette déduction par la moitié?—R. Oui, monsieur; et si les recettes s'amélioraient assez pour nécessiter un service de plus de trois trains par semaine, elles couvriraient sans doutes toutes les dépenses.

D. Mais, si, des \$75,000,000 vous soustrayez \$7,240,000, vous fournissez un service qui ne donne pas un sou de recettes nettes?—R. C'est cela, monsieur. De plus, quelques-unes des lignes qui font le sujet du calcul d'un service tri-hebdomadaire peuvent longer une autre ligne où les trains de voyageurs sont fréquents, si bien qu'on puisse en détourner quelques-uns par la ligne moins fréquentée et ainsi éliminer le coût du service que j'ai calculé.

M. BIGGAR: Exactement. Tout le sujet a maintenant été étudié.

Le PRÉSIDENT (l'hon M. Beaubien): A 10 h. 30 demain.

(Le Comité s'ajourne à demain à 10 h. 30 du matin.)

PIÈCE N° 60

DOCUMENT "H"

DÉTAIL DES DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—DÉPENSES DU TRAFIC—
BASÉ SUR L'ANNÉE 1930

(Pour compléter l'état à la page 450)

	Réseau du Pacifique- Canadien	Réseau du National- Canadien	Northern Alberta et Toronto Terminals	Total des services combinés exploités séparément	Estimation du total des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Surintendance—						
Trains.....	1,204,616	2,214,273	7,140	3,426,029	2,102,117	1,323,912
Vapeurs.....	201,409			201,409	201,409	
Agences—						
Trains.....	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—						
Trains.....	1,539,066	1,872,517	963	3,412,546	1,870,861	1,541,685
Vapeurs.....	1,421,000			1,421,009	1,421,009	
Autres dépenses—						
Trains.....	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
Trains seuls.....	6,459,699			15,151,086	9,375,569	*Soit 38% de \$15,151,086

ÉTAT COMPARATIF DES ÉCONOMIES NETTES DANS LES DÉPENSES DE TRANSPORT
PAR TRAIN—D'APRÈS 1930—TELLES QUE PRÉVUES PAR LE PACIFIQUE-CANADIEN
ET LE NATIONAL-CANADIEN

	Pacifique- Canadien Document "H" page 450		National- Canadien Page 512 du compte rendu	
	Dollars	%	Dollars	%
Surintendance.....	1,323,912	39	1,400,000	40
Agences.....	2,338,688	37	3,000,000	47
Publicité.....	1,541,685	45	2,000,000	58
Autres dépenses.....	571,232	29	400,000	20
Total.....	5,775,517	38	6,800,000	45

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Surintendance—Transport—Voie—D'après 1930

	Pacifique-Canadien		Chiffre estimé pour les deux réseaux, exploités comme unité	
	Nom- bre de bureaux	Total des dépenses	Nom- bre de bureaux	Total des dépenses
		\$		\$
Marchandises:				
Administration centrale.....	1	70,000	1	130,000
Régions.....	2	300,000	4	550,000
Districts.....	8	231,720	13	401,545
		601,720		1,081,545
Voyageurs:				
Administration centrale.....	1	55,000	1	95,000
Régions.....	2	503,366	4	925,572
		558,366		1,020,572
Filiales.....		44,530		
Total.....		1,204,616		2,102,117

DÉPENSES DU TRAFIC

(Document "H", pages 449 et 450 du compte rendu)

AGENCES EXTÉRIEURES—VOIE—D'APRÈS 1930

	Pacifique-Canadien			Chiffres estimés pour les deux réseaux exploités comme unité		
	Voyageurs	Marchan- dises	Total	Voyageurs	Marchan- dises	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Canada:						
Région de l'Est.....	631,175	184,679	815,854	661,000	262,000	923,000
Région de l'Ouest.....	261,641	155,408	417,049	271,000	146,000	417,000
Etats-Unis.....	506,644	525,074	1,031,618	850,000	850,000	1,700,000
Europe.....	311,358	224,839	536,197	350,000	250,000	600,000
Orient.....	85,352	76,104	161,456	100,000	100,000	200,000
Commissions.....	107,089	34,851	141,940	115,000	35,000	150,000
Filiales.....	21,644	21,643	43,287			
Total.....	1,924,903	1,222,598	3,147,501	2,347,000	1,643,000	3,990,000

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRES

DÉPENSES DU TRAFIC—VOIE

Publicité—D'après 1930

	Pacifique-Canadien		Total pour réseaux exploités séparément	Total estimé pour réseaux exploités comme unité	Remarques
	Somme	%			
	\$		\$	\$	
Publicité en faveur des ch. de fer—					
En double.....	874,959	56.85	1,940,032	776,013	Diminué de 60%
Partie en double.....	486,653	31.62	1,079,047	701,381	Diminué de 35%
Exclusive au Pacifique-Canadien.....	177,454	11.53	393,467	393,467	
Total pour les ch. de fer.....	1,539,066	100.00	3,412,546	1,870,861	

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

DÉPENSES DU TRAFIC—VOIE

Autres dépenses—D'après 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 unité	Economie nette
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Associations de transport— Ch. de fer.....	108,746	110,552	1,329	220,627	132,376	88,251
Associations de transport— Vapeurs.....	11,876			11,876	11,876	
Bureaux d'initiative indus- trielle.....	81,437	149,586		231,023	138,614	92,409
Colonisation, agriculture et ressources naturelles.....		545,110	10,363	555,473	555,473	(*)
Assurance.....		254	17	271	271	
Papeterie et impression— Ch. de fer.....	353,105	421,374	4,066	778,545	467,127	311,418
Papeterie et impression— Vapeurs.....	63,482			63,482	63,482	
Autres dépenses—Ch. de fer.....	25,228	172,656		197,884	118,730	79,154
Autres dépenses—Vapeurs.....	235,920			235,920	235,920	
Total.....	879,794	1,399,532	15,775	2,295,101	1,723,869	571,232

* (Voir résumé, item 9).

PIÈCE N° 61

ESTIMATION DU GAIN DANS LES RECETTES BRUTES DU TRAFIC-MARCHANDISES,
PRÉSENTÉ PAR LE PACIFIQUE-CANADIEN

(Document "G"—Page 447 du compte rendu)

	Tonnes	Montant par tonne	Augmen- tation des recettes
			\$
1. En établissant un parcours via Portland, Maine, au lieu de via North-Stratford, N.-H. et St-Johnsbury, Vt., pour le trafic du Pacifique-Canadien et du National-Canadien avec le Maine Central R.R.....	422,000	32c.	135,000
2. En expédiant le trafic du Pacifique-Canadien avec les Etats de la Nouvelle-Angleterre, desservis par le Boston & Maine R.R., Boston & Albany R.R. et le New York, New Haven & Hart- ford R.R. par les voies du Central Vermont Ry. au lieu de via Vt., comme à présent.....	820,000	25c.	200,000
3. En utilisant les lignes du National-Canadien jusqu'à Rouses Point, N.-Y. au lieu des voies du Napierville Jct. Ry. pour le trafic du Pacifique-Canadien avec l'est des Etats-Unis, région desservie par le Delaware & Hudson R.R. et ses raccorde- ments.....	862,000	25c.	200,000
4. En changeant l'itinéraire du trafic du Pacifique-Canadien avec l'est des Etats-Unis par la voie de Niagara de façon à utiliser le réseau du National-Canadien au lieu du Toronto, Hamilton & Buffalo Ry. et du Michigan Central R.R.....	1,200,000	75c.	900,000
5. En utilisant le parcours de la Canada Atlantic Transit Co. via Depot-Harbour, Ont. au lieu de celui de la Canadian Pacific- Great Lakes Transit Corporation via Windsor, Ont.....	30,000	\$3.00	100,000
6. En dirigeant le trafic de la Canadian National-Northern Naviga- tion Co. via Sarnia (Point-Edward), Ont. vers le réseau du Pacifique-Canadien (Upper Lakes Steamers) via Port-Mc- Nicoll, Ont.....	209,040	\$3.00	600,000
Total.....			2,135,000

PIÈCE N° 62

DOCUMENT "H"
page 9DÉTAIL DES DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—TRANSPORT PAR VOIE
FERRÉE—BASÉ SUR L'ANNÉE 1930

(Pour compléter l'état à la page 450)

	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
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Surintendance.....	2,454,481	4,101,523	40,249	6,596,253	5,305,783	1,290,470
Mouvement 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
Télégraphe et téléphone.....	414,033	4,720,114	15,137	5,149,284	5,149,284	Voir docu- ment "I"
Messageries.....		6,239,097	7,555	6,246,652	6,246,652	Voir docu- ment "J"
Autres dépenses.....	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

UNITÉS DE SURINTENDANCE ACTUELLES ET PROJÉTÉES

Chemin de fer	District	Division	Actuelles					Région "A" projetée						
			Parcours en milles					District	Division	Parcours en milles	Etendue en milles du district	Chefs du mouvement	Remarques	
			Actuel	Abandons projetés	Restant	Total pour le district	Chefs du mouvement							
Nation.-Canadien	Atlantique.	Halifax.....	504	22	482		5	Moncton.....	Halifax.....				8 8 8 8 8 5	Comprend toutes les divisions énumérées ci-contre excepté 391 milles de celle de Campbellton.
		New-Glasgow...	422		422		5		New-Glasgow...					
		Island.....	285		285		2		Moncton.....					
		Moncton.....	390		390		2		Campbellton.....					
		Campbellton.....	702		702		8		Brownville.....					
		Edmundston.....	722	428	294	2,575	5							
Pacif.-Canadien..	Atlantique.	Brownville.....	413	82	331		5							
		Woodstock.....	460	72	388	719	5							
Can. Atlantic.....			287			287	5	Divis. moyen.....		638	3,190			
Nation.-Canadien	Québec.....	Lévis.....	642	101	541		9	Québec.....					5 8 8 8 8	Comprend 146 milles de la division actuelle de Lévis, 391 de celle de Campbellton, toutes celles de Montréal, Laurentides et Saguenay et 372 milles de celle de Cochrane.
		Saguenay.....	498		498		5		Montréal.....					
		Cochrane.....	758		758		5		Saguenay.....					
		Montréal.....	438	93	345	2,142	8		Laurentides.....					
Pacif.-Canadien..	Québec.....	Ter. de Montr. Laurentides.....	44		44		8	Divis. moyen.....		744	2,233		13 8 10 9	Comprend les deux termini, 47 milles de la division actuelle de St-Laurent, toutes celles de Farnham, Québec-Centre, Cnt. Vermont et la divis. Portland ainsi que les 395 milles rest. de la div. de Lév.
		Farnham.....	487	120	367		8		Montréal.....	Termini.....	70			
		Smith's-Falls...	654	74	580	1,472	8			St-Laurent.....				
										Farnham.....				
Qué. Central.....			361	27	334	334	5		Cent. Vermont.....					
Cen. Vermont.....			443		443	443	13							
Nation.-Canadien	Montréal....	Termini.....	26		26		8	Moyenne pour 3 divisions..		704	2,182			
		St-Laurent.....	554	13	541		5							
		Ottawa.....	595	191	404		5							
		Portland.....	156		156	1,127	5							
Total, non comp. les termini et la divis. Portland.			10,095					Moyenne pour la région.....	695					
Divis. moyenne..			505					Total pour la région.....		7,605				
Chefs du mouvement.....							136	Total, chefs du mouv.....				106		

UNITÉS DE SURINTENDANCE ACTUELLES ET PROJETÉES

Actuelles							Région "A" projetée							
Chemin de fer	District	Division	Parcours en milles				Chefs du mouvement	District	Division	Parcours en milles	Etendue du district en milles	Chefs du mouvement	Remarques	
			Actuel	Abandons projetés	Restant	Total pour le district								
Nat.-Can.....	N. de l'Ont.	Allandale.....	602	165	437	8	N. de l'Ont...	Sudbury.....	8	Compr. les div. de Sudbury Schreiber, Caprèol et Hornepayne, 110 milles de la division de Allandale, au nord de Gravenhurst, et la division de Cochrane, à l'ouest de Taschereau.	
		Caprèol.....	443	428	15			Schreiber.....			5
		Nornepayne.....	589	361	228	630			Cochrane.....	.....			.....	5
								Division moyenne.....	641	1,924	.....		
Pac.-Can.....	Algoma.....	Sudbury.....	737	737	8	S.-E. de l'Ont.	Smith's Falls.....	8	Comprend les divisions de l'Ottawa, Belleville, Smith's Falls et Trenton, et 124 milles de la division St-Laurent.	
		Schreiber.....	511	63	448	1,185			Ottawa.....			5
									Belleville.....			10
								Division moyenne.....	633	2,531	.....		
Nat.-Can.....	S. de l'Ont.	Belleville.....	1,088	129	959	11	S.-O. de l'Ont.	Termini.....	8	Compr. tous les termini, les deux divisions de London, les divisions Stratford, St-Thomas et Bruce, ainsi que le reste de la division d'Allandale et le L.E. & N. & G.R. Rys.	
		Term. de Tor'to	13	13			Bruce.....			8
		Stratford.....	752	44	708			London.....			8
								Stratford.....	.....	.....	.....	8
								Division moyenne.....	621	2,485	.....		
Pac.-Can.....	Ontario.....	Trenton.....	628	164	464	8	G.T. West....	Détroit.....	347		
		Bruce.....	460	81	379			Chicago.....	688
		London.....	438	201	237	1,080			Chicago Tml.....			17
								Détroit Tml.....	.....	.....	.....
								Pontiac Tml.....	1,035	.....	.....	
								Total pour la région "B".....	.....	7,975	.....		
G.T. Western....		Détroit.....	347	.....	347	.....	18	Total, chefs du mouvement	.....	.....	.....	95
		Chicago.....	688	.....	688	1,035							
L. E. & N. & G. R.R.....			73	38	35	35	5							
Tor. Tmls. Ry...			3	.....	3	3	.....						

Total, excepté les termini et L.E. & N. 7.....			980											
Div. moyenne....			570											
Total, chefs du mouvement....									107					
Nat.-Canadien...	Manitoba...	Lakehead..... Port-Arthur..... D.W. & Pacific. Term. de Wimp. Portage..... Brandon..... Dauphin.....	19 996 176 43 1,142 649 893	545 451 176 43 1,031 159 893	19 451 176 43 1,031 490 893	3,103		Manitoba....	Pt.-William.... Kenora..... Term. de Wimp. Win.-Port. la Pr. Win. Sud-Est... Brandon.....	28 8 92 11 7 8			Le surintendant général à Winnipeg s'occupera d'une division.	
								Moyenne pour 5 divisions..		837	4,305			
Pac.-Canadien....	Manitoba...	Ter. de Ft.-Wm. Kenora..... Term. de Wimp. Portage la Pr... Brandon.....	9 471 49 1,080 922	9 471 49 207 229	9 471 49 873 603	2,095		Nord de la Saskatch.	Dauphin..... Pr.-Albert.... Saskatoon..... Saskatoon.....	893 1,053 795 1,198		5 5 5 8		
								Div. moyen..		985	3,939			
Nat.-Canadien...	Saskatche- wan.	Pr.-Albert..... Melville..... Régina..... Saskatoon.....	1,063 791 1,009 795	13 791 126 795	1,050 791 883 795	3,519		Sud de la Sas- katchewan.	Régina..... Régina..... Melville..... Moose-Jaw.....	883 816 791 929		8 5 8 8		
								Div. moyenne		855	3,429			
Pac.-Canadien....	Saskatche- wan.	Régina..... Moose-Jaw..... Saskatoon.....	852 929 1,318	36 120	816 929 1,198	2,943		Sud de l'Al- berta.	Calgary..... Lethbridge.... Medicine-Hat...	1,173 951 1,078		8 8 8		
								Div. moyenne		1,067	3,202			
Total, excepté les termini et le D.W. & P. Ry.			12,910					Total pour la région "C".			14,875			
	Division moyenne..		922					Moyenne pour la région....			929			
Total, chefs du mouvement....								Chefs du mou- vement.....					110	
Nat.-Canadien...	Alberta....	Calgary..... Edmonton..... Edson.....	899 1,043 457	124 23	775 1,020 457	2,252		Nord de l'Al- berta.	Edmonton..... Edson..... Prince-Rupert..				13 5 5	Comprend le N.A. Ry. Le surintendant gé- néral à Edmonton s'oc- cupera d'une division.
								Div. moyenne		935	3,739			

UNITÉS DE SURINTENDANCE ACTUELLES ET PROJETÉES

Chemin de fer	District	Division	Actuelles					Région "C" projetée					
			Parcours en milles					District	Division	Parcours en milles	Etendue du district en milles	Chefs du mouvement	Remarques
			Actuel	Abandons projetés	Restant	Total pour le district	Chefs du mouvement						
Pac.-Canadien....	Alberta.....	Medicine-Hat...	1,078		1,078		8	Colombie-Britannique.	Penticton.....				Le surintendant général à Vancouver s'occupera d'une division ainsi que de l'île de Vancouver.
		Calgary.....	398		398		5		Revelstoke.....				
		Edmonton.....	748	33	715		5		Nelson.....			31	
		Lethbridge.....	951		951	3,142	8						
							Div. moyenne		600	2,400			
Nat.-Canadien...	Colombie-Britan.	Smithers.....	677		677		6	Total pour la région "D".					
		Kamloops.....	682	154	528		8				6,130		
		Ile de Vancouver.....	120	38	82	1,287	3		Moyenne pour la région...		767		
Pac.-Canadien....	Colombie-Britan.	Revelstoke.....	500	5	495		8	Total, chefs du mouvement				54	
		Nelson.....	573		573		8						
		Penticton.....	405		405		5						
		Vancouver.....	270	163	107	1,579	8		Grand total...			365	
Nor. Alta. Rlys.....			920	50	870	870	5	Diminution dans le nombre de chefs du mouvement.....				20%	
Esquimalt & Nanaimo Ry.....	Victoria.....	210		210	210	5							
Total, excepté les terminés et les Vanc. Is. & E. & N. Rlys.....			9,601										
Division moyenne.....			686										
Total, chefs du mouvement.....							95						
Grand total.....							452						

FRAIS D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

SURINTENDANCE—TRANSPORT—BASÉ SUR 1930

	Réseau du Pacifique-Canadien		Calcul approximatif pour réseaux exploités comme unité		Remarques
	Nombre de bureaux	Total des dépenses	Nombre de bureaux	Total des dépenses	
		\$		\$	
Bur. principaux....	1	275,485	1	475,597	Augmentés dans les proportions de 15,658, réseau du Pacifique-Canadien, à 35,946 milles, réseaux fusionnés, moins 20%.
Régions.....	2	310,803	4	621,606	Augmentées dans la même proportion que le nombre de bureaux.
Districts.....	8	496,814	13	1,181,921	Augmentés dans la proportion du nombre de bureaux plus 46.4% à cause de l'augmentation dans l'étendue des districts d'une moyenne de 1,888 milles à une moyenne de 2,765 milles.
Divisions.....	27	1,271,468	52	3,026,659	Augmentées dans la proportion du nombre de bureaux plus 23.6% à cause de l'augmentation dans l'étendue des divisions d'une moyenne de 359 milles à une moyenne de 691.
Filiales.....	3	99,911			
Total.....		2,454,481		5,305,783	

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

MOUVEMENT DES TRAINS—BASÉ SUR 1930

	Total des services combinés exploités séparément	Réduction	Estimation du total des services combinés exploités comme une unité
Dépenses..... (Voir détails du document "F")	\$2,757,912	20%	\$2,206,330

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

TRANSPORT—SERVICE DES GARES—BASÉ SUR 1930

SOMMAIRE

	Réseau du Pacifique-Canadien			Réseau du National-Canadien			Total des services combinés exploités séparément	Estimation du total des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gare	Total	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gare	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Total.....	5,845,236	419,110	6,264,346	5,766,926	418,030	6,184,956	12,449,302	8,978,352	3,470,950
Non attribués.....	5,310,928	470,673	5,781,601	11,296,547	991,594	12,288,141	18,069,742	18,069,742	.....
Total pour toutes les lignes.....	11,156,164	889,783	12,045,947	17,063,473	1,409,624	18,473,097	30,519,044	27,048,094	3,470,950
Filiales.....	661,162	60,449	721,611	.....	.....	.....	721,611	721,611	.....
Total pour tout le réseau.....	11,817,326	950,232	12,767,558	17,063,473	1,409,624	18,473,097	31,240,655	27,769,705	3,470,950
Northern Alberta Railways & Toronto Terminals Railway.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	424,321	424,321	.....
Total.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31,664,976	28,194,026	3,470,950
									11.0%

COMITÉ SPÉCIAL

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—*Suite*
TRANSPORT—SERVICE DES GARES—BASÉ SUR 1930—*Suite*

	Réseau du Pacifique-Canadien			Réseau du National-Canadien			Total des services combinés exploités séparément	Estimation du total des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gare	Total	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gare	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<i>Unification:</i>									
Saint-Jean (entrepôt et bureau).....	68,295	6,830	75,125	78,000	7,800	85,800	160,925	144,650	16,275
Fredericton.....	18,994	1,899	20,893	19,000	1,900	20,900	41,793	28,739	13,054
Edmundston.....	5,772	577	6,349	24,000	2,400	26,400	32,749	26,400	6,349
<i>Abandons individuels:</i>									
N.-C. 1. Middleton Jet. à Granville-Centre..				1,620	162	1,782	1,782		1,782
P.-C. 2. Bay Shore à Shore Line Jet.....	10,368	789	11,157				11,157		11,157
3. Chipman à Norton.....	2,644	264	2,908				2,908		2,908
N.-C. 4. Westfield-Beach à Centreville.....				5,730	574	6,304	6,304		6,304
5. Chipman à Cyr.....				21,468	2,147	23,615	23,615		23,615
P.-C. 6. Cyr à Edmundston.....	5,287	529	5,816				5,816		5,816
N.-C. 7. Edmundston à Diamond.....				59,057	5,906	64,963	64,963		64,963
Total.....	111,360	10,888	122,248	208,875	20,889	229,764	352,012	199,789	152,223
Non attribués.....	549,050	54,729	603,779						
Total pour le district du N.-Brunswick..	660,410	65,617	726,027						

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—Suite

TRANSPORT—SERVICE DES GARES—BASÉ SUR 1930—Suite

	Réseau du Pacifique-Canadien			Réseau du National-Canadien			Total des services combinés exploités séparément	Estimation du total des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	Personnel des gares	Fourni- tures et dépenses de gare	Total	Personnel des gares	Fourni- tures et dépenses de gare	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<i>Unification:</i>									
Lennoxville.....	14,357	1,436	15,793	9,190	919	10,109	25,902	10,109	15,793
Sherbrooke.....	22,275	2,226	24,383	12,707	1,271	13,978	38,461	25,115	13,346
Farnham.....	21,534	2,153	23,687	5,410	451	5,951	29,638	23,687	5,951
Saint-Jean.....	23,485	2,348	25,833	20,938	2,094	23,032	48,865	37,097	11,768
Drummondville.....	9,060	906	9,966	12,453	1,245	13,698	23,664	15,858	7,806
Waterloo.....	4,314	431	4,745	3,107	311	3,418	8,163	4,745	3,418
Actonvale.....	2,275	227	2,502	8,785	879	9,664	12,166	9,664	2,502
Dorval.....	1,656	344	2,000	3,156	344	3,500	5,500	2,000	3,500
Strathmore.....		300	300	1,200	300	1,500	1,800	1,500	300
Valois.....	1,250	250	1,500		250	250	1,750	1,500	250
Lakeside.....		250	250		250	250	500	250	250
Pointe-Claire.....		250	250	3,450	250	3,700	3,950	3,700	250
Beaconsfield.....	1,692	308	2,000		250	250	2,250	2,000	250
Baie-d'Urfé.....		50	50		50	50	100	50	50
Beaurepaire.....		250	250		50	50	300	250	50
Sainte-Anne.....	3,876	374	4,250	6,625	375	7,000	11,250	4,250	7,000
Vaudreuil.....	9,450	1,050	10,500	3,375	375	3,750	14,250	10,500	3,750
Brockville.....	11,035	1,104	12,139	12,000	1,200	13,200	25,339	17,399	7,940
Cornwall.....	8,285	828	9,113	9,944	794	8,738	17,851	8,738	9,113
Pembroke.....	19,000	1,900	20,900	6,000	600	6,600	27,500	21,900	5,600

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—Suite

TRANSPORT—SERVICE DES GARES—BASÉ SUR 1930—Suite

	Réseau du Pacifique-Canadien			Réseau du National-Canadien			Total des services combinés exploités séparément	Estimation du total des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gare	Total	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gare	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Renfrew.....	15,180	1,518	16,698	4,000	400	4,400	21,098	18,698	2,400
Arnprior.....	10,264	1,026	11,290	2,400	240	2,640	13,930	11,290	2,640
Prescott.....	23,000	2,300	25,300	2,400	240	2,640	27,940	25,300	2,640
Smith's-Falls.....	60,000	6,000	66,000	3,960	396	4,356	70,356	66,000	4,356
Ottawa.....	150,536	15,054	165,590	119,536	11,954	131,490	297,080	254,544	42,536
Montréal.....	1,157,287	92,900	1,250,187	1,358,579	113,400	1,471,979	2,722,166	2,184,770	537,396
Québec.....	62,900	5,246	68,146	89,463	7,902	97,365	165,511	111,071	54,440
Joliette.....	11,617	1,162	12,779	15,863	1,586	17,449	30,228	17,449	12,779
Shawinigan-Falls.....	14,737	1,474	16,211	20,028	2,003	22,031	38,242	24,376	13,866
Grand'Mère.....	6,516	652	7,168	8,264	826	9,090	16,258	9,090	7,168
Lachute.....	7,680	768	8,448	2,800	280	3,080	11,528	8,448	3,080
Saint-Jérôme.....	9,192	919	10,111	5,700	570	6,270	16,381	10,111	6,270
L'Épiphanie.....	1,728	173	1,901	1,728	173	1,901	3,802	2,901	1,901
	1,684,163	146,177	1,830,340	1,751,061	152,318	1,908,378	3,733,719	2,943,360	790,359

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—Suite

TRANSPORT—SERVICE DES GARES—BASÉ SUR 1930—Suite

	Réseau du Pacifique-Canadien			Réseau du National-Canadien			Total des services combinés exploités séparément	Estimation du total des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gares	Total	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gares	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<i>Abandons de lignes:</i>									
P.-C. 8—Scotts Jct à Harlaka Jct.....	4,515	451	4,966				4,966		4,966
N.-C. 9—Dombourg à St-Marc.....				1,620	162	1,782	1,782		1,782
P.-C. 10—Cap-de-la-Madeleine-Gdes Piles...	4,990	499	5,489				5,489		5,489
11—Elkhurst à Windsor-Mills.....	10,368	1,037	11,405				11,405		11,405
12—Farnham à Stanbridge.....	4,017	402	4,419				4,419		4,419
13—Farnham à St-Guillaume.....	17,438	1,744	19,182				19,182		19,182
N.-C. 14—Farnham à St-Jean.....									
P.-C. 15—St-Lin Jct à St-Lin.....	3,842	384	4,226				4,226		4,226
16—Ste-Thérèse à St-Eustache.....	1,803	180	1,983				1,983		1,983
N.-C. 17—Papineau à Fresnière.....				1,524	152	1,676	1,676		1,676
P.-C. 18—Soulanges à Cornwall.....	2,842	284	3,126				3,126		3,126
N.-C. 19—Glen-Robertson à Vankleek Hill.....				4,518	452	4,970	4,970		4,970
20—Hawkesbury à Ottawa Jct.....				6,048	605	6,653	6,653		6,653
P.-C. 21—Ottawa-ouest à Carleton-Place.....	4,246	425	4,671				4,671		4,671
N.-C. 22—Arnprior à Renfrew.....				1,560	156	1,716	1,716		1,716
P.-C. 23—Payne à Eganville.....	3,530	353	3,883				3,883		3,883
N.-C. 24—Fédéral à Caprél.....				78,816	7,882	86,698	86,698		86,698
25—Lyn Jct à Forbar.....				4,740	474	5,214	5,214		5,214
Total.....	1,741,754	151,936	1,893,690	1,849,887	162,201	2,012,088	3,905,778	2,943,360	962,418
Non attribuées.....	1,000,883	88,172	1,089,055						
Total pour le district de Québec.....	2,742,637	240,108	2,982,745						

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—*Suite*

TRANSPORT—SERVICE DES GARES—BASÉ SUR 1930—*Suite*

	Réseau du Pacifique-Canadien			Réseau du National-Canadien			Total des services combinés exploités séparément	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gares	Total	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gares	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<i>Unification—</i>									
Belleville.....	11,500	960	12,460	25,700	1,080	26,780	39,240	26,780	12,460
Trenton.....	16,764	1,020	17,784	17,604	1,140	18,744	36,528	20,064	16,464
Kingston.....	21,636	900	22,536	27,456	900	28,356	50,892	33,776	17,116
Tweed.....	6,000	348	6,348	3,000	348	3,348	9,696	6,468	3,228
Peterboro.....	31,044	1,368	32,412	30,668	1,400	32,068	64,480	40,144	24,336
Cobourg.....	9,684	660	10,344	18,084	900	18,984	29,328	20,484	8,844
Owen-Sound.....	29,512	3,027	32,539	23,772	2,225	25,997	58,536	35,122	23,414
Fergus.....	5,307	804	6,111	6,252	872	7,124	13,235	7,941	5,294
Orillia.....	6,076	360	6,436	14,700	360	15,060	21,496	15,060	6,436
Chatham.....	25,500	500	26,000	22,500	600	23,100	49,100	29,600	19,500
Woodstock.....	16,536	560	17,096	13,780	560	14,340	31,436	19,912	11,524
Galt.....	25,264	870	26,134	22,425	970	23,395	49,529	33,655	15,874
Goderich.....	8,508	380	8,888	13,616	380	13,996	22,884	14,811	8,073
Guelph.....	21,240	490	21,730	17,225	490	17,715	39,445	24,430	15,015
Sainte-Marie.....	5,568	295	5,863	8,342	295	8,647	14,510	8,697	5,813
London.....	59,064	1,445	60,509	104,070	3,000	107,070	167,579	120,970	46,609
Ingersoll.....	10,896	500	11,396	13,572	500	14,072	25,468	15,376	10,092
Windsor.....	20,040	1,000	21,040	20,040	800	20,840	41,880	21,240	20,640
Détroit.....	30,420	1,000	31,420	30,420	800	31,220	62,640	38,820	23,820
Toronto.....	620,463	40,865	661,328	823,778	56,080	879,858	1,541,186	1,013,120	528,066

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—Suite

TRANSPORT—SERVICE DES GARES—BASÉ SUR 1930—Suite

DOCUMENT "H"
Page 9
(d-6)

	Réseau du Pacifique-Canadien			Réseau du National-Canadien			Total des services combinés exploités séparément	Estimation totales des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gares	Total	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gares	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<i>Abandons de lignes:</i>									
P.-C. 26—Glen-Tay à Whitby.....	52,464	5,246	57,710				57,710		57,710
N.-C. 27—Ronnac à Greenburn.....				4,872	487	5,359	5,359		5,359
28—Lindsay à Coldwater.....				14,388	1,439	15,827	15,827		15,827
29—Palgrave à Collingwood.....				16,668	1,667	18,335	18,335		18,335
P.-C. 30—Bolton à Melville.....	960	96	1,056				1,056		1,056
N.-C. 31—Harrisburg à Hespeler.....				10,584	1,058	11,642	11,642		11,642
32—Galt à Elmira.....				13,140	1,314	14,454	14,454		14,454
P.-C. 34—Linwood à Listowel.....	4,298	430	4,728				4,728		4,728
35—Saugeen à Walkerton.....	10,692	1,069	11,761				11,761		11,761
36—Wingham Jet à Wingham.....	3,029	303	3,332				3,332		3,332
37—Embros à Sainte-Marie.....	3,610	361	3,971				3,971		3,971
38—Woodstock à Saint-Thomas.....	7,522	752	8,274				8,274		8,274
39—Woodstock à Walkerville Jet.....	26,363	2,636	28,999				28,999		28,999
N.-C. 40—Glencoe à Kingscourt.....				1,728	173	1,901	1,901		1,901
Total.....	1,089,960	68,245	1,158,205	1,318,394	79,838	1,398,232	2,556,437	1,546,470	1,009,967
Non attribuées.....	705,938	59,731	765,669						
Total pour le district d'Ontario.....	1,795,898	127,976	1,923,874						

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—*Suite*

TRANSPORT—SERVICE DES GARES—BASÉ SUR 1930—*Suite*

DOCUMENT "H"

Page 9

(d-7)

	Réseau du Pacifique-Canadien			Réseau du National-Canadien			Total des services combinés exploités séparément	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gares	Total	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gares	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<i>Unification:—</i>									
North-Bay.....	87,348	8,735	96,083	24,000	2,400	26,400	122,483	96,083	26,400
Sudbury.....	87,816	8,782	96,598	23,640	2,364	26,004	122,602	96,598	26,004
<i>Abandons de lignes:</i>									
N.-C. 41—Beaverton à Longlac.....				85,110	8,511	93,621	93,621		93,621
42—Key Jct à Key-Harbour.....				1,680	168	1,848	1,848		1,848
P.-C. 43—Nipigon à Current-River.....	12,869	1,287	14,156				14,156		14,156
Total.....	188,033	18,804	206,837	134,430	13,443	147,873	354,710	192,681	162,029
Non attribuées.....	213,799	36,352	250,151						
Total pour le district d'Algoma.....	401,832	55,156	456,988						
Total.....	3,131,107	249,873	3,380,980	3,511,586	276,371	3,787,957	7,168,937	4,882,300	2,286,637
Non attribuées.....	2,469,670	238,984	2,708,654						
Total pour les lignes de l'Est.....	5,600,777	488,857	6,089,634						

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—Suite

TRANSPORT—SERVICE DES GARES—BASÉ SUR 1930—Suite

	Réseau du Pacifique-Canadien			Réseau du National-Canadien			Total des services combinés exploités séparément	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gares	Total	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gares	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<i>Unification:</i>									
Fort-William.....	282,564	15,993	298,557	333,409	17,646	351,055	649,612	500,000	149,612
Portage-la-Prairie.....	23,405	590	23,995	32,920	725	33,645	57,640	38,420	19,220
Winnipeg.....	600,927	36,780	637,707	721,112	44,136	765,248	1,402,955	1,122,360	280,595
Brandon.....	68,081	6,725	74,806	31,440	4,665	36,105	110,911	86,806	24,105
Morris.....	1,990	215	2,205	3,116	350	3,466	5,671	2,205	3,466
Deloraine.....	5,360	285	5,645	2,256	300	2,556	8,201	5,645	2,556
Carman.....	3,638	220	3,858	3,856	350	4,206	8,064	3,858	4,206
<i>Abandons de lignes:</i>									
N.-C. 44—Comree à Superior Jct.....				18,316	575	18,891	18,891		18,891
Nakina à Paddington.....				124,887	4,458	129,345	129,345		129,345
45—Beach Jet à Selkirk-Est.....				4,312	475	4,787	4,787		4,787
P.-C. 46—Arborg à Teulon.....	6,528	752	7,280				7,280	3,280	4,000
47—Rugby Jet à Morris.....	7,094	678	7,772				7,772	3,772	4,000
N.-C. 48—Pacific Jet à East-Tower.....					160	160	160		160
P.-C. 49—Elm-Creek à Plum-Coulee.....	5,904	556	6,460				6,460		6,460
50—Portage-la-Prairie à Gladstone.....	3,696	432	4,128				4,128		4,128
N.-C. 51—West-Tower à Deer.....					60	60	60		60
P.-C. 52—McGregor à Varcoe.....	5,382	686	6,068				6,068	1,568	4,500

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—Suite

TRANSPORT—SERVICE DES GARES—BASÉ SUR 1930—Suite

	Réseau du Pacifique-Canadien			Réseau du National-Canadien			Total des services combinés exploités séparément	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gares	Total	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gares	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
N.-C. 53—Carberry à Carberry Jet.....					80	80	80		80
54—Brandon Jet à M. et B. Jet.....					60	60	60		60
P.-C. 55—Gautier à Miniota.....	11,621	875	12,496				12,496	2,496	10,000
56—Forrest à Wheatland.....		24	24				24		24
N.-C. 57—Sixième rue à Maryfield.....				6,825	675	7,500	7,500	2,500	5,000
P.-C. 58—Boissevain à Laurier.....	1,668	160	1,828				1,828		1,828
N.-C. 59—Holmfield à Deloraine.....				3,790	450	4,240	4,240		4,240
P.-C. 60—Binscarth à Inglis.....	5,295	331	5,626				5,626	1,226	4,400
61—Virden à McAuley.....	1,816	212	2,028				2,028	528	1,500
62—Maryfield à Peebles.....	10,974	727	11,701				11,701	2,701	9,000
Total.....	1,045,943	66,241	1,112,184	1,286,239	75,165	1,361,404	2,473,588	1,777,365	696,223
Non attribuées.....	649,482	55,876	705,358						
Total pour le district de Manitoba...	1,695,425	122,117	1,817,542						

50326-03

SITUATION DES CHEMINS DE FER

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—Suite

TRANSPORT—SERVICE DES GARES—BASÉ SUR 1930—Suite

	Réseau du Pacifique-Canadien			Réseau du National-Canadien			Total des services combinés exploités séparément	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gare	Total	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gare	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<i>Unification:</i>									
Prince-Albert.....	1,961	220	2,181	33,582	3,560	37,142	39,323	37,142	2,181
Melfort.....	3,615	124	3,739	9,099	925	10,024	13,763	13,763	.....
Battleford-nord.....	1,347	109	1,456	26,203	2,868	29,071	30,527	28,527	2,000
Rosetown.....	4,475	308	4,783	10,092	400	10,492	15,275	10,000	5,275
Humboldt.....	830	138	968	12,550	744	13,294	14,262	13,294	968
Lloydminster.....	6,218	337	6,555	7,800	475	8,275	14,830	9,000	5,830
Saskatoon.....	65,064	2,132	67,196	227,960	8,340	236,300	303,496	266,300	37,196
Weyburn.....	19,328	856	20,184	13,716	705	14,421	34,605	22,000	12,605
Swift-Current.....	45,393	2,553	47,946	.....	.....	.....	47,946	47,946	.....
Regina.....	127,463	5,754	133,217	77,985	2,414	80,399	213,616	143,616	70,000
Moose-Jaw.....	133,430	6,584	140,014	21,516	700	22,216	162,230	150,230	12,000
<i>Abandons de lignes:</i>									
N.-C. 63—Bienfait à Estevan.....	.....	.....	.....	6,340	660	7,000	7,000	.....	7,000
P.-C. 64—Southall à Neptune.....	1,699	161	1,860	.....	.....	.....	1,860	.....	1,860
N.-C. 65—Talmage à Radville Jct.....	.....	.....	.....	12,734	916	13,650	13,650	3,650	10,000
66—Warrell à Moose-Jaw Jct.....	.....	.....	.....	1,754	236	1,990	1,990	.....	1,990
67—Young Jet à M. 13.....	.....	.....	.....	.....	50	50	50	.....	50
P.-C. 68—Young à Colonsay.....	1,753	133	1,886	.....	.....	.....	1,886	.....	1,886
N.-C. 69—Mawer à Main-Centre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
P.-C. 70—Saskatoon à Unity.....	37,470	2,786	40,256	.....	.....	.....	40,256	20,256	20,000
Total.....	450,046	22,195	472,241	461,331	22,993	484,324	956,565	765,724	190,841
Non attribuées.....	795,437	68,509	863,946	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total pour le district de la Saskatch.....	1,245,483	90,704	1,336,187	.....	.....	.....	.....	.....	.....

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—Suite

TRANSPORT—SERVICE DES GARES—BASÉ SUR 1930—Suite

	Réseau du Pacifique-Canadien			Réseau du National-Canadien			Total des services combinés exploités séparément	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gare	Total	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gare	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<i>Unification:</i>									
Kneehill.....	8,654	260	8,914	15,600	1,000	16,600	25,514	21,014	4,500
Rosedale.....	5,204	355	5,559	3,000	300	3,300	8,859	5,859	3,000
Calgary.....	336,638	11,528	348,166	50,468	1,676	52,144	400,310	355,310	45,000
Red-Deer.....	21,545	706	22,251	6,500	340	6,840	29,091	23,091	6,000
Edmonton.....	82,563	5,034	87,597	250,000	12,000	262,000	349,597	302,597	47,000
Camrose.....	12,359	306	12,665	12,500	340	12,840	25,505	13,505	12,000
Yegreville.....	1,665	128	1,793	6,500	340	6,840	8,633	6,633	2,000
Stettler.....	6,575	207	6,782	6,000	240	6,240	13,022	7,022	6,000
Alix.....	1,843	148	1,991	1,800	140	1,940	3,931	2,031	1,900
<i>Abandons de lignes:</i>									
N.-A. 71—Kerensky à Edmonton (N.A.R.).....				1,740	100	1,840	1,840	40	1,800
Carbondale à Morinville.....				3,480	200	3,680	3,680	680	3,000
P.-C. 72—Bruderheim à Edmonton-sud.....	2,537	304	2,841				2,841		2,841
N.-C. 73—Tofield à Barlee Jet.....				1,740	100	1,840	1,840		1,840
74—Warden à Alix.....				3,480	200	3,680	3,680		3,680
75—Red-Deer Jet à Rocky Mtn. Ha.....				5,220	300	5,520	5,520		5,520
76—Grainger à Barlow Jet.....				6,720	500	7,220	7,220	2,000	5,220
Total.....	479,583	18,976	498,559	374,748	17,776	392,524	891,083	739,782	151,301
Non attribuées.....	912,368	70,124	982,492						
Total pour le district d'Alberta.....	1,391,951	89,100	1,481,051						

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—*Suite*

TRANSPORT—SERVICE DES GARES—BASÉ SUR 1930—*Fin*

	Réseau du Pacifique-Canadien			Réseau du National-Canadien			Total des services combinés exploités séparément	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gare	Total	Personnel des gares	Fournitures et dépenses de gare	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<i>Unification:</i>									
Kelowna.....	10,394	9,431	19,825	3,850	995	4,845	24,670	19,825	4,845
Kamloops.....	18,863	1,624	20,487	15,000	1,807	16,807	37,294	21,294	16,000
New-Westminster.....	16,185	993	17,178	5,000	368	5,368	22,546	19,546	3,000
Vancouver.....	608,546	42,780	651,326	79,236	21,500	100,736	752,062	700,000	52,062
Victoria.....	19,213	555	19,768	14,500	500	15,000	34,768	24,768	10,000
<i>Abandons de lignes:</i>									
P.-C. 77—Vernon à Okanagan-Landing.....	22,741	2,204	24,945				24,945	19,945	5,000
N.-C. 78—Armstrong Jct à Campbell-Creek Jct.....				3,528	125	3,653	3,653	6,853	3,653
P.-C. 79—Kamloops à Pétain.....	42,615	4,238	46,853				46,853	8,950	40,000
N.-C. 80—Hope à Vancouver.....				8,740	210	8,950	8,950	950	8,000
81—Lulu Island Line.....									
82—Log-Dump à Deerholm.....				1,584	110	1,694	1,694		1,694
83—Lake-End à Cowichan Lake.....				1,584	110	1,694	1,694		1,694
Total.....	738,557	61,825	800,382	133,022	25,725	158,747	959,129	813,181	145,948
Non attribuées.....	483,971	37,180	521,151						
Total pour le distr. de la Col.-Britan.	1,222,528	99,005	1,321,533						
Total.....	2,714,129	169,237	2,883,366	2,255,340	141,659	2,396,999	5,280,365	4,096,052	1,184,313
Non attribuées.....	2,841,258	231,689	3,072,947						
Total pour les lignes de l'Ouest.....	5,555,387	400,926	5,956,313						

COMITÉ SPÉCIAL

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—Suite
TRANSPORT—SERVICE DE GARES À MARCHANDISES—BASÉ SUR 1930

	Total des services combinés exploités séparément	Diminution	Estimation totale des services com- binés exploités comme une unité	Economie nette
	\$	%	\$	\$
Chefs et commis de gares à marchandises.....	4,054,667	12.2	3,559,998	494,669
Chefs et serre-freins de trains de manœuvre.....	8,652,320	12.2	7,596,737	1,055,583
Préposés aux signaux et aux aiguilles des gares à marchandises.....	1,108,551	12.2	973,308	135,243
Mécaniciens et chauffeurs de locomotives de manœuvre.....	6,161,191	12.2	5,409,526	751,665
Wattmen des gares à marchandises.....	35,310	12.2	31,002	4,308
Combustible pour locomotives de manœuvre.....	6,216,495	12.2	5,458,083	758,412
Production d'énergie pour aiguilles de gares à marchandises.....	9,233	12.2	8,107	1,126
Achat d'énergie pour aiguilles de gares à marchandises.....	59,402	12.2	52,155	7,247
Eau pour locomotives de manœuvre.....	287,177	12.2	252,141	35,036
Lubrifiants pour locomotives de manœuvre.....	66,470	12.2	58,361	8,109
Autre matériel de locomotives de manœuvre.....	50,344	12.2	44,202	6,142
Dépenses des remises à locomotives—Gares à marchandises.....	2,051,939	12.2	1,801,602	250,337
Matériel de gares à marchandises et autres frais.....	223,222	12.2	195,989	27,233
Exploitation des gares à marchandises et des termini communs—Débit.....	2,684,759		2,684,759	
Exploitation des gares à marchandises et des termini communs—Crédit.....	2,138,028		2,138,028	
Total.....	29,523,052		25,987,942	3,535,110
Réduction de 7½% dans le coût du combustible, dont 2½% à cause d'achats sur un marché plus favorable et 5% à cause de l'emploi de la force motrice la plus efficace et de méthodes d'exploitation améliorées.....			409,356	409,356
			25,578,586	3,944,466

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—Suite

TRANSPORT—SERVICE DES GARES À MARCHANDISES—BASÉ SUR 1930—Suite

	Réseau du Pacifique-Canadien					Réseau du National-Canadien					Total des services combinés exploités séparément	Estimation totale des services combinés exploités com e une unités	Economie nette
	Chefs et commis de gares à marchandises	Chefs et serre-freins de trains de manœuvre	Mécaniciens et chauffeurs de locomotives de manœuvre	Combustible pour locomotives de manœuvre	Total	Chefs et commis de gares à marchandises	Chefs et serre-freins de trains de manœuvre	Mécaniciens et chauffeurs de locomotives de manœuvre	Combustible pour locomotives de manœuvre	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
St-Jean.....	5,748	19,368	13,291	18,919	57,326	10,500	56,220	35,600	40,480	142,800	200,126	152,439	47,687
Non attribuées.....	34,685	112,607	83,967	81,573	312,832								
Total pour le district du Nouv.-Brunsw.	40,433	131,975	97,258	100,492	370,158								
Ottawa.....	23,000	32,500	22,300	25,800	103,600	24,000	35,000	24,000	27,800	110,800	214,400	192,960	21,440
Montréal.....	173,132	613,563	450,487	408,888	1,646,070	175,832	624,000	457,920	415,719	1,673,471	3,319,541	2,926,918	392,623
Total.....	196,132	646,063	472,787	434,688	1,749,670	199,832	659,000	481,920	443,519	1,784,271	3,533,941	3,119,878	414,063
Non attribuées.....	157,460	327,262	216,502	196,324	897,548								
Total pour le district de Québec.....	353,592	973,325	689,289	631,012	2,647,218								

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—Suite

TRANSPORT—SERVICE DES GARES À MARCHANDISES—BASÉ SUR 1930—Suite

	Réseau du Pacifique-Canadien					Réseau du National-Canadien					Total des services combinés exploités séparément	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	Chefs et commis de gares à marchandises	Chefs et serre-freins de trains de manœuvre	Mécaniciens et chauffeurs de locomotives de manœuvre	Combustible pour locomotives de manœuvre	Total	Chefs et commis de gares à marchandises	Chefs et serre-freins de trains de manœuvre	Mécaniciens et chauffeurs de locomotives de manœuvre	Combustible pour locomotives de manœuvre	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Belleville.....						13,000	23,100	15,900	16,800	68,800	68,700	86,710	Cr. 17,910
Trenton.....	13,372	23,128	15,888	16,838	69,226		11,929	8,209	8,800	28,938	98,164	28,938	69,226
Peterboro.....		12,006	8,255	5,087	23,348		12,006	8,255	5,087	25,348	50,696	38,100	12,596
Owen-Sound.....		4,156	4,075	4,010	12,241		4,081	3,183	4,069	11,333	23,574	16,502	7,072
Chatham.....		6,022	3,756	2,675	12,453		6,022	3,756	2,675	12,453	24,906	18,680	6,226
Woodstock.....		12,045	7,512	5,452	25,009		6,022	3,756	2,726	12,504	37,513	25,009	12,504
Guelph.....		12,034	7,512	5,080	24,626		18,066	11,268	7,500	36,834	61,460	24,626	36,834
Goderich.....		6,022	3,756	4,795	14,573		6,022	3,756	4,795	14,573	29,146	21,867	7,279
London.....	15,000	39,600	27,200	31,500	113,300	25,000	67,300	46,100	53,500	191,900	305,200	213,340	91,860
Windsor.....	20,000	46,600	31,800	37,000	135,400	20,000	46,600	31,800	37,000	135,400	270,800	205,700	65,100
Toronto.....	129,186	438,511	305,888	254,512	1,128,097	172,000	584,593	407,723	339,355	1,503,671	2,631,768	1,710,649	921,119
Total.....	177,558	600,124	415,642	366,949	1,560,273	230,000	785,741	543,706	482,307	2,041,754	3,602,027	2,390,121	1,211,906
Non attribuées.....	19,621	94,666	69,207	66,201	249,695								
Total pour le district d'Ontario..	197,179	694,790	484,849	433,150	1,809,968								

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—*Suite*
TRANSPORT—SERVICE DES GARES À MARCHANDISES—BASÉ SUR 1930—*Suite*

	Réseau du Pacifique-Canadien					Réseau du National-Canadien					Total des services combinés exploités séparément	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	Chefs et commis de gares à marchandises	Chefs et serre-freins de trains de manœuvre	Mécaniciens et chauffeurs de locomotives de manœuvre	Combustible pour locomotives de manœuvre	Total	Chefs et commis de gares à marchandises	Chefs et serre-freins de trains de manœuvre	Mécaniciens et chauffeurs de locomotives de manœuvre	Combustible pour locomotives de manœuvre	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
North-Bay.....	15,000	47,388	27,286	38,218	127,892	4,000	13,375	7,688	11,968	37,031	164,923	146,408	18,515
Sudbury.....	15,000	44,251	25,162	35,243	119,656	6,000	21,866	11,010	17,939	56,815	176,471	148,064	28,407
Total.....	30,000	91,639	52,448	73,461	247,548	10,000	35,241	18,698	29,907	93,846	341,394	294,472	46,922
Non attribuées.....	8,809	48,940	37,435	4,488	99,672								
Total pour le district d'Algoma.....	38,809	140,579	89,883	77,949	347,220								
Total.....	409,438	1,357,194	954,168	894,017	3,614,817	450,332	1,536,202	1,079,924	996,213	4,062,671	7,677,488	5,956,910	1,720,578
Non attribuées.....	220,575	583,475	407,111	348,586	1,559,747								
Total pour les lignes de l'Est.....	630,013	1,940,669	1,361,279	1,242,603	5,174,564								

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—Suite

TRANSPORT—SERVICE DES GARES À MARCHANDISES—BASÉ SUR 1930—Suite

	Réseau du Pacifique-Canadien					Réseau du National-Canadien					Total des services combinés exploités séparément	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	Chefs et commis de gares à marchandises	Chefs et serre-freins de trains de manœuvre	Mécaniciens et chauffeurs de locomotives de manœuvre	Combustible pour locomotives de manœuvre	Total	Chefs et commis de gares à marchandises	Chefs et serre-freins de trains de manœuvre	Mécaniciens et chauffeurs de locomotives de manœuvre	Combustible pour locomotives de manœuvre	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Ft-William.....	37,040	103,463	69,470	61,913	271,886	41,188	115,050	73,527	65,527	295,292	567,178	378,119	189,059
Winnipeg.....	76,349	359,266	252,455	163,839	851,909	96,612	454,643	277,700	187,726	1,016,681	1,868,590	1,245,726	622,864
Portage.....	1,788	5,916	4,145	2,772	14,621	1,846	6,108	4,144	2,772	14,870	29,491	19,660	9,831
Brandon.....	13,957	40,469	29,063	29,440	112,929	8,195	23,760	17,026	17,292	66,275	179,204	119,460	59,735
Total.....	129,134	509,114	355,133	257,964	1,251,345	147,841	599,561	372,399	273,317	1,393,118	2,644,463	1,762,974	881,489
Non attribuées.....	43,235	73,198	49,957	55,040	221,430								
Total pour le district de Manitoba.....	172,369	582,312	405,090	313,004	1,472,775								
Weyburn.....	1,535	5,830	4,776	3,454	15,595	1,000	3,001	1,915	1,778	7,694	23,289	16,525	6,764
Regina.....	11,186	44,001	32,008	26,071	113,266	9,155	36,016	22,088	21,348	88,607	201,873	134,581	67,292
Moose-Jaw.....	48,263	106,728	77,420	65,086	297,497	2,723	6,022	4,326	3,638	16,709	314,206	309,470	4,736
Swift-Current.....	10,214	21,967	14,537	12,214	58,932						58,932	58,932	
Saskatoon.....	6,914	38,261	24,604	23,926	93,705	29,685	164,276	96,480	102,000	392,441	486,146	345,446	140,700
Total.....	78,112	216,787	153,345	130,751	578,995	42,563	209,315	124,809	128,764	505,451	1,084,446	864,954	219,492
Non attribuées.....	19,487	46,410	31,679	30,071	127,647								
Total pour le district de Saskatchewan.....	97,599	263,197	185,024	160,822	706,642								

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—Suite

TRANSPORT—SERVICE DES GARES À MARCHANDISES—BASÉ SUR 1930—Suite

	Réseau du Pacifique-Canadien					Réseau du National-Canadien					Total des services combinés exploités séparément	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	Chefs et commis de gares à marchandises	Chefs et serre-freins de trains de manœuvre	Mécaniciens et chauffeurs de locomotives de manœuvre	Combustible pour locomoti manœuvre	Total	Chefs et commis de gares à marchandises	Chefs et serre-freins de trains de manœuvre	Mécaniciens et chauffeurs de locomotives de manœuvre	Combustible pour locomotives de manœuvre	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Kneehill à Drumheller.....		20,194	17,668	12,881	50,743	7,800	22,919	14,265	23,360	68,344	119,087	89,314	29,773
Calgary.....	37,789	249,585	118,037	122,847	528,258	5,668	25,437	17,705	18,427	67,237	595,495	550,658	44,837
Edmonton.....	6,913	35,428	21,460	23,360	87,161	30,244	155,016	111,267	128,912	425,439	512,600	455,000	57,600
Total.....	44,702	305,207	157,165	159,088	666,162	43,712	203,372	143,237	170,699	561,020	1,227,182	1,094,972	132,210
Non attribuées.....	46,406	110,989	78,607	72,310	308,312								
Total pour le district d'Alberta.....	91,108	416,196	235,772	231,398	974,474								
Kamloops.....	6,602	14,594	9,792	11,612	42,600	12,057	26,652	20,468	24,520	83,697	126,297	86,000	40,297
Coquitlam.....	5,789	11,290	8,121	9,596	34,796	10,250	19,989	15,351	18,390	63,980	98,776	70,000	28,776
Vancouver.....	30,941	93,687	66,807	79,802	271,237	7,542	22,833	14,842	17,809	63,026	384,263	292,263	42,000
Victoria.....	7,100	7,100	4,930	2,843	14,873		4,800	2,400		7,200	22,073	14,873	7,200
Total.....	43,332	126,671	89,650	103,853	363,506	29,849	74,274	53,061	60,719	217,903	581,409	463,136	118,273
Non attribuées.....	29,938	123,718	93,738	106,947	354,341								
Total pour le district de la Col.-Britan.	73,270	250,389	183,388	210,800	717,847								
Total.....	295,280	1,157,779	755,293	651,656	2,860,008	263,965	1,086,522	693,506	633,499	2,677,492	5,537,500	4,186,036	1,351,464
Non attribuées.....	139,066	354,315	253,981	264,368	1,011,730								
Total pour les lignes de l'Ouest.....	434,346	1,512,094	1,009,274	916,024	3,871,738								

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—Suite

TRANSPORT—SERVICE DES GARES À MARCHANDISES—BASÉ SUR 1930—Suite

SOMMAIRE

	Réseau du Pacifique-Canadien					Réseau du National-Canadien					Total des services combinés exploités séparément	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	Chefs et commis de gares à marchandises	Chefs et serre-freins de trains de manœuvre	Mécaniciens et chauffeurs de locomotives de manœuvre	Combustible pour locomotives de manœuvre	Total	Chefs et commis de gares à marchandises	Chefs et serre-freins de trains de manœuvre	Mécaniciens et chauffeurs de locomotives de manœuvre	Combustible pour locomotives de manœuvre	Total			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Total.....	704,718	2,514,973	1,709,461	1,545,673	6,474,825	714,297	2,622,724	1,773,430	1,629,712	6,740,163	13,214,988	10,142,946	3,072,042
Non attribuées.....	354,641	937,790	661,092	612,954	2,571,477	2,227,334	2,504,136	1,948,055	2,358,441	9,037,966	11,609,443	11,609,443	.....
Total, pour toutes les lignes.....	1,064,359	3,452,763	2,370,553	2,158,627	9,046,302	2,941,631	5,126,860	3,721,485	3,988,153	15,778,129	24,824,431	21,752,389	3,072,042
Filiales.....	48,227	60,381	60,950	59,480	229,038	.....	.....	.....	.....	.....	229,038	229,038	.....
Total pour le réseau.....	1,112,586	3,513,144	2,431,503	2,218,107	9,275,340	2,941,631	5,126,860	3,721,485	3,988,153	15,778,129	25,053,469	21,981,427	3,072,042
N.A.R. et T.T.R.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31,204	31,204	.....
Total.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25,084,673	22,012,631	3,072,042
											Réduction moyenne		12.2%

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

TRANSPORT—DÉPENSES DU SERVICE DES TRAINS—BASÉ SUR 1930

	Total des services combinés réseaux exploités séparément		Estimation totale des services combinés exploités comme une unité		
	Montant	Coût par train-mille ou locomotive-mille	Train-milles ou locomotive-milles	Coût par mille	Montant
	\$	c.		c.	\$
Mécaniciens et chauffeurs de trains—Voyageurs.....	6,767,330	13-687	41,434,566	13-687	5,671,149
Mécaniciens et chauffeurs de trains—Marchandises.....	12,403,576	19-145	58,828,608	19-145	11,262,737
Combustible pour locomotives—Voyageurs.....	10,002,252	.....	Voir page 9	(h)	7,825,412
Combustible pour locomotives—Marchandises.....	20,399,731	.....	Voir page 9	(h)	17,847,011
Eau pour locomotives—Voyageurs.....	599,699	.....	Voir page 9	(i)	507,225
Eau pour locomotives—Marchandises..	1,217,570	.....	Voir page 9	(i)	1,151,577
Lubrifiants pour locomotives—Voyageurs.....	167,491	-339	41,434,566	-339	140,463
Lubrifiants pour locomotives—Marchandises.....	341,599	-527	58,828,608	-527	310,027
Autre matériel de locomotives—Voyageurs.....	100,528	-203	41,434,566	-203	84,112
Autre matériel de locomotives—Marchandises.....	205,028	-316	58,828,608	-316	185,898
Dépenses des remises à locomotives—Voyageurs.....	3,032,760	.....	Voir page 9	(j)	2,370,057
Dépenses des remises à locomotives—Marchandises.....	3,875,576	.....	Voir page 9	(j)	3,340,288
Personnel des trains—Voyageurs.....	6,775,522	14-014	40,512,369	14-014	5,677,403
Personnel des trains—Marchandises....	14,008,289	24-242	52,482,521	24-242	12,723,055
Fournitures de trains et autres dépenses—Voyageurs.....	5,861,455	.....	Voir page 9	(k)	4,131,176
Fournitures de trains et autres dépenses—Marchandises.....	3,794,979	.....	Voir page 9	(k)	3,145,930
Divers—Voyageurs.....	216,827	13-722	1,320,095	13-722	181,143
Divers—Marchandises.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	89,770,212	.....	.....	.....	76,554,663

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

DOCUMENT "H"
page 9
(h)

COMBUSTIBLE POUR LOCOMOTIVES—BASÉ SUR 1930

	Réseau du Pacifique- Canadien	Proportion du total	Total des services combinés exploités séparément	Diminu- tion	Estimation totales des services combinés exploités comme une unité
	\$	p. 100	\$	p. 100	\$
Total des dépenses.....	13,034,305		30,401,983		25,672,423
<i>Voyageurs</i>	4,288,286	32.9	10,002,252		
40% variable selon le nombre de locomotive-milles.....	1,715,314		4,000,900	16.2	3,352,754
60% variable selon le nombre de wagon-milles.....	2,572,972		6,001,352	14.9	5,107,151
Moins 7½% à cause d'achats de combustible en plus grandes quantités et sur des marchés plus favorables (2½%) et de l'emploi de la force motrice la plus efficace et de méthodes d'exploitation améliorées (5%).....					8,459,905
					634,493
					7,825,412
<i>Marchandises</i>	8,746,019	67.1	20,399,731		
40% variable selon le nombre de locomotive-milles.....	3,498,408		8,159,893	9.2	7,409,183
60% variable selon le nombre de wagon-milles.....	5,247,611		12,239,838	2.9	11,884,883
Moins 7½% à cause d'achats de combustible en plus grandes quantités et sur des marchés plus favorables (2½%) et de l'emploi de la force motrice la plus efficace et de méthodes d'exploitation améliorées (5%).....					19,294,066
					1,447,055
					17,847,011

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

DOCUMENT "H"
page 9
(i)

EAU POUR LOCOMOTIVES—BASÉ SUR 1930

	Réseau du Pacifique- Canadien	Proportion du total	Total des services combinés exploités séparément	Diminu- tion	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité
	\$		\$		\$
Total des dépenses.....	743,708		1,817,269		1,658,802
<i>Voyageurs</i>	245,424	33.0%	599,699		
40% variable selon le nombre de locomotive-milles.....	98,170		239,880	16.2%	201,019
60% variable selon le nombre de wagon-milles.....	147,254		259,819	14.9%	306,206
					507,225
<i>Marchandises</i>	498,284	67.0%	1,217,570		
40% variable selon le nombre de locomotive-milles.....	199,314		487,028	9.2%	442,221
60% variable selon le poids brut...	298,970		730,542	2.9%	709,356
					1,151,577

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

DÉPENSES DE REMISES À LOCOMOTIVES. TRAINS—BASÉ SUR 1930

	Réseau du Pacifique- Canadien	Estimation totale des ser- vices combinés exploités comme une unité
	\$	\$
Total des dépenses.....	2,917,750	5,710,345
<i>Voyageurs</i> (43·8%).....	\$ 1,277,974	
Locomotive-milles.....	22,445,975	41,434,566
Coût par mille.....	5·695c.	5·695c.
		\$ 2,370,057
<i>Marchandises</i> (56·2%).....	\$ 1,639,776	
Locomotive-milles.....	28,778,759	58,828,608
Coût par mille.....	5·695c.	5·695c.
		\$ 3,340,288

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

FOURNITURES DE TRAINS ET AUTRES DÉPENSES—BASÉ SUR 1930

	Réseau du Pacifique- Canadien	Estimation totale des services combinés exploités comme unité
Total des dépenses.....	\$ 3,605,503	\$ 7,277,106
<i>Voyageurs</i>	\$ 2,188,540	
10% variable selon le nomb.de train-milles	\$ 218,854	40,512,369 milles à 1·028c. \$ 416,467
Train-milles.....	21,287,132	
Coût par mille.....	1·028c.	
90% variable selon le nomb.de wagon-mil	\$ 1,969,686	296,465,192 milles à 1·253c. 3,714,709
Wagon-milles.....	157,202,581	
Coût par mille.....	1·253c.	\$ 4,131,176
<i>Marchandises</i>	\$ 1,416,963	
50% variable selon le nomb.de train-milles	\$ 708,481	52,483,521 milles à 2·793c. \$ 1,465,865
Train-milles.....	25,366,468	
Coût par mille.....	2,793c.	
50% variable selon le nomb.de wagon-mil.	\$ 708,482	1,953,563,435 milles à 0·860c. 1,680,065
Wagon-milles.....	824,920,321	
Coût par mille.....	0·086c.	\$ 3,145,930

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

DIVERS—FRAIS DE TRANSPORT—BASÉ SUR 1930

	Réseau du Pacifique- Canadien	Réseau du National- Canadien	Northern Alberta & Toronto Terminals Railways	Total des services combinés exploités séparément	Diminution	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité
	\$	\$	\$	\$		\$
Bureaux de pesage, d'inspection et de stationnement.....	35,400	84,465	273	120,138	12-24%	105,433
Quais à charbon et minerais.....	.....	42	.....	42	.....	42
Exploitation des wagons-lits.....	2,001,015	1,291,801	10,774	3,303,590	19-00%	2,675,908
Fonctionnement de signaux et d'appareils d'enclenchement.....	312,258	627,588	108	939,950	13-54%	812,670
Protection des traverses à niveau.....	147,410	677,170	5,351	829,931	12-24%	728,347
Fonctionnement des ponts tournants.....	37,717	118,929	.....	156,646	.....	156,646
Fonctionnement des traversiers.....	6,322	1,142,703	.....	1,149,025	.....	1,149,025
Papeterie et impression.....	442,892	568,838	14,349	1,026,079	12-24%	900,487
Frais divers.....	43,957	245,875	53	289,885	12-24%	254,403
Exploitation des voies et installations communes—Débit.....	254,902	255,318	4,504	514,724	.....	514,724
Exploitation des voies et installations communes—Crédit.....	175,846	542,717	.....	718,563	.....	718,563
Assurance.....	716	75,907	1,213	77,836	13-37%	67,429
Déblayage de la voie après accidents.....	99,283	314,852	2,626	416,761	12-38%	365,166
Dommages à la propriété.....	33,979	105,144	266	139,389	12-38%	122,133
Dommages causés aux animaux sur la voie	41,626	60,238	1,228	103,092	12-38%	90,329
Pertes et avaries—Marchandises.....	619,054	970,935	5,617	1,595,606	12-24%	1,400,304
Pertes et avaries—Bagages.....	4,673	6,653	265	11,591	.....	11,591
Dommages aux personnes.....	443,510	1,202,693	1,760	1,647,963	12-24%	1,446,252
Total.....	4,348,868	7,206,430	48,387	11,603,685	13-11%	10,082,326

DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

TRANSPORT, LIGNES MARITIMES—BASÉ SUR 1930

	Réseau du Pacifique- Canadien	Réseau du National- Canadien	Northern Alberta & Toronto Terminals Railways	Total des services combinés exploités séparément	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité	Economie nette
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Exploitation des navires.....	901,237	.....	.....	901,237	859,737	41,500
Exploitation des termini.....	69,578	.....	.....	69,578	.....	.....
Frais connexes.....	58,220	.....	.....	58,220	58,220	.....
	1,029,035	.....	.....	1,029,035	987,535	41,500

PIÈCE N° 63

ÉTAT REVISÉ DES RÉDUCTIONS EN TRAIN-MILLES (VOYAGEURS)

(Pour compléter le document "B" à la page 443)

Diminutions possibles dans le nombre de train-milles, calcul de 1932 fait d'après les chiffres de 1930.....	7,574,454
Surestimation des diminutions possibles.....	1,490,588
	6,083,866
Sous-estimation des train-milles (voyageurs) dans les services doubles, 1932.....	565,970

Calcul révisé des diminutions possibles fait d'après les chiffres de 1930..... 6,649,836

NOTE.—Les surestimations viennent du projet d'abandonner, surtout dans le territoire transcontinental, des trains que, à mon avis, il aurait fallu maintenir.

La sous-estimation de 565,970 train-milles vient de ce qu'on n'a pas tenu compte de certains trains que, à mon avis, on aurait dû éliminer des chiffres de 1930.

DÉTAILS CONCERNANT LES DIMINUTIONS DANS LE NOMBRE DE TRAIN-MILLES,
(VOYAGEURS)—CALCUL REVISÉ

Train-
milles,
(voyageurs)

Diminution du nombre de train-milles, calcul de 1932 fait d'après les chiffres de 1930.....		7,574,454
Service transcontinental.....	2,127,258	
Service interurbain		
Halifax à Montréal.....	115,258	
Saint-Jean à Fredericton.....	35,524	
Québec à Montréal.....	361,493	
Montréal à Windsor.....	1,175,548	
Montréal à Toronto.....	180,312	
Montréal à Ottawa.....	130,038	
Ottawa à Toronto.....	180,310	
Toronto à Windsor.....	117,294	
Toronto à Hamilton.....	112,640	
Winnipeg à Saskatoon.....	298,232	
Regina à Saskatoon.....	118,260	
Saskatoon à Edmonton.....	268,640	
Calgary à Edmonton.....	182,420	
	<hr/>	3,275,969
Services locaux.....		2,018,787
Services suburbains.....	152,440	
	<hr/>	7,574,454

Diminution du nombre de train-milles, calcul de 1932 fait d'après les chiffres de 1930.....		7,574,454
Diminution surestimée en 1932:		
Service transcontinental.....		817,600
Service interurbain:		
Montréal à Toronto.....	248,930	
Winnipeg à Saskatoon.....	298,232	
	<hr/>	547,162
Services locaux.....	125,826	1,490,588
	<hr/>	6,083,866

Diminutions sous-estimées en 1932—		
Services locaux.....		565,970
Calcul révisé des diminutions de train-milles d'après les services de 1930.....		6,649,836

DÉTAILS CONCERNANT LES DIMINUTIONS DANS LE NOMBRE DE TRAIN-MILLES,
(VOYAGEURS), EFFECTUÉES DEPUIS 1932

Train-
milles,
(voyageurs)

Service transcontinental.....		572,527
Service interurbain:		
Halifax à Montréal.....	104,984	
Saint-Jean à Fredericton.....	35,524	
Montréal à Ottawa.....	130,308	
Montréal à Toronto.....	180,312	
Toronto à Windsor.....	46,556	
Toronto à Hamilton.....	58,560	
Saskatoon à Edmonton.....	38,272	
Calgary à Edmonton.....	182,420	
	<hr/>	776,666
Services locaux.....		845,628
	<hr/>	2,194,821
Diminutions effectuées par la mise en commun de certain trains sous le régime de la coopération		972,000
Diminutions totales en train-milles (voyageurs) effectuées depuis 1932.....		3,166,821

DIMINUTIONS JUGÉES POSSIBLES DANS LES SERVICES DE TRAINS-VOYAGEURS
FAISANT DOUBLE EMPLOI D'APRÈS LES CHIFFRES DE 1937

	Train- milles, (voyageurs)
Service transcontinental.....	892,181
Service interurbain:	
Montréal à Ottawa.....	84,680
Toronto à Windsor.....	565,678
Toronto à Hamilton.....	54,080
Regina à Saskatoon.....	118,260
Saskatoon à Edmonton.....	230,368
	<hr/>
Services locaux.....	1,053,066
	<hr/>
Services suburbains.....	152,440
	<hr/>
Total.....	3,508,413

TRAINS SUPPRIMÉS À CAUSE DES DÉSAFFECTATIONS DE VOIES

	Train-milles (Voyageurs)	
	A vapeur	A essence
<i>Etude faite en 1932—</i>		
Service transcontinental.....		
Service interurbain—		
Saint-Jean à Fredericton.....	35,524	13,446
Services locaux.....	1,220,612	102,689
	<hr/>	<hr/>
	1,256,136	116,135
<i>Etude faite en 1938—</i>		
Services locaux.....	496,178	

Cet état ne tient compte que des trains supprimés par les désaffectations de voies. Il ne renferme pas des désaffectations de voies telles que celles entre Long lac et Beaverton, Nakina et Paddington, Regina et Moose-Jaw, ni entre Kamloops et Vancouver ou entre Woodstock et Walkerville Jet; les économies prévues dans le service de train-voyageurs ne seront pas modifiées si les voies dans ces régions ne sont pas désaffectées.

PIÈCE N° 64

DÉTAIL DES DÉPENSES D'EXPLOITATION—FRAIS GÉNÉRAUX—BASÉ SUR 1930
(Pour compléter l'état à la page 451)

	Réseau du Pacifique- Canadien	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité	
	\$	\$	
Salaires et dépenses, administration générale.....	628,197	1,084,519	} Augmentés dans la proportion de 16,658 milles, réseau du Pacifique-Canadien, à 35,946 milles, réseau fusionné, moins 20%.
Moins dépenses portées au compte de revenu spécial du Pacifique-Canadien.....		111,000	
Dépenses nettes des chemins de fer.....		973,519	
Salaires et dépenses des commis et autres employés.....	1,929,353	3,330,835	} Chiffres du Pacifique-Canadien diminués dans la proportion de 1,705 milles, parcours abandonné par le Pacifique-Canadien, à 16,658 milles, réseau du Pacifique-Canadien.
Fournitures et dépenses du bureau général.....	170,319	294,038	
Frais du contentieux.....	279,886	483,195	
Impression et papeterie.....	155,071	267,714	
Assurance.....	362,829	326,624	

PIÈCE N° 65

DÉTAIL DES DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—SERVICE DE WAGONS-RESTAURANTS ET DE WAGONS-BUFFETS—BASÉ SUR 1930

(Pour compléter l'état à la page 452)

	Réseau du Pacifique- Canadien	Total des services combinés exploités séparément	Diminution	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité
Vivres et accessoires:	\$	\$		\$
Voyageurs.....	449,339	1,002,982		1,002,982
*Autres dépenses.....	1,686,024	3,763,317	24.4%	2,845,068
Total.....	2,135,363			
Filiales.....	92,293			
Total des dépenses.....	2,227,656	4,766,299		3,848,050

Wagon-restaurant—milles—1930:

Tous les réseaux exploités séparément—17,176,756

Diminution— 4,183,014—24.4%

* Comprend vaisselle, verrerie, argenterie, ustensiles de cuisine, nappes et serviettes, blanchissage, charbon et combustible, impression et papeterie, salaires du surintendant et du commissaire des vivres, salaires du personnel, pension du personnel, etc.

PIÈCE N° 66

DÉTAIL DES ÉCONOMIES POSSIBLES AVEC L'UNIFICATION—RECETTES DIVERSES

(Pour compléter l'article 3, pièce 49, à la page 442)

	Réseau du Pacifique- Canadien	Réseau du National- Canadien	Northern Alberta & Toronto Terminals Railways	Total des services combinés exploités séparément	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité	Econo- mie nette
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Loyer de matériel (net).....	645,843	Dr. 1,581,220	Dr.197,460	Dr. 1,132,837	Dr. 1,082,837	50,000
Loyer d'installations communes (net).....	556,462	734,368	238,845	1,529,675	1,529,675	
Loyer de lignes (net).....	Dr. 3,524,908	Dr. 1,247,026		Dr. 4,771,934	Dr. 4,771,934	
Loyers divers (net).....	Dr. 268,750	Dr. 485,702	899,284	144,832	144,832	
Loyers divers (net).....	840	Dr. 271,982		Dr. 272,822	Dr. 272,822	
Diverses augmentations d'impôts.....	395,502	Dr. 793,733		Dr. 398,231	Dr. 237,096	171,135
Propriétés exploitées séparément (net).....	Dr. 2,196,691	Dr. 3,645,295	940,669	Dr. 4,901,317	Dr. 4,690,182	211,135
Total.....						

PIÈCE N° 67

DÉTAIL DES ÉCONOMIES POSSIBLES AVEC L'UNIFICATION—COLONISATION, DÉVELOPPEMENT ET ASSURANCE

(Pour compléter l'article 7, Pièce 49, à la page 442)

	Réseau du Pacifique- Canadien	Réseau du National- Canadien	Northern Alberta & Toronto Terminals Railways	Total pour réseaux exploités séparément	Total estimé pour réseaux exploités comme unité	Econo- mie nette
Colonisation et immigration.....	\$ 830,677	\$ 435,110	\$	\$ 1,276,150	\$ 1,123,150	\$ 153,000
Développement et ressources naturelles (estimation).....	44,000	110,000		154,000	107,000	47,000
Assurance (estimation).....	874,677	545,110	10,363	1,430,150	1,230,150	200,000
	50,600	124,400		175,000	75,000	100,000
Total.....						300,000

PIÈCE N° 68

DÉTAIL DES ÉCONOMIES POSSIBLES AVEC L'UNIFICATION—INTÉRÊT SUR LES STOCKS ET LES MATÉRIAUX DE VOIE SUPPRIMÉS

(Pour compléter l'article 8, Pièce 49, à la page 442)

Détail		
(b) Matériaux des lignes désaffectées.....		\$ 18,000,000
(c) Matériaux en stock.....		16,000,000
		<u>\$ 34,000,000</u>
Intérêt à 5 p. 100.....		\$ 1,700,000

VALEUR DE RÉCUPÉRATION DES MATÉRIAUX PROVENANT DE GARES OU DE VOIES ABANDONNÉES

Grandes lignes (rails de 100 livres—ballast, pierre et gravier—signaux de block)—		
Valeur de récupération estimée par mille de voie:		
Rails.....	160 tonnes à \$30.00.....	\$ 4,800
Pièces En L.....	10 tonnes à 50.00.....	500
Boulons.....	1 tonne à 50.00.....	50
Poutrelles d'ancrage.....	1,600 à .20.....	320
Semelles de rails.....	5,600 à .30.....	1,680
Crampons.....	4 tonnes à 25.00.....	100
Plaques de serrage.....	1,000 à .03.....	30
		<u>\$ 7,480</u>
Coût estimé de récupération, main-d'œuvre.....		1,000
		<u>8,480</u>
Valeur nette de récupération par mille.....		6,480
Traverses, 2,880 par mille—50 p. 100 estimées à 50c. chacune.....		720
Valeur estimée de récupération de matériaux provenant des gares et autres bâtiments—réservoirs à eau, etc.....		
		250
Voies de garage, aiguilles, chevalets, pièces de croisement, etc.....		
		250
Signaux de block, pendules, appareils d'enclenchement, etc.....		
		800
Matériaux de revêtement des traverses à niveau, poteaux indicateurs, clôtures, fils télégraphiques, etc.....		
		100
		<u>3,950</u>
Total par mille.....		\$ 8,600
Grand total—460 milles à \$8,600 chacun.....		\$ 3,956,000
Grandes lignes (Rails n° 85)—		
Rails.....	130 tonnes à \$20.00.....	\$ 2,600
Pièces en L.....	} 15 tonnes à 10.00.....	150
Boulons.....		
Crampons.....		
Poutrelles d'ancrage, et plaques de serrage.....		50
Semelles de rails—3,000 à 20c.....		600
		<u>\$ 3,400</u>
Frais d'enlèvement, main-d'œuvre.....		900
		<u>2,500</u>
Traverses—1,000 à 50c.....		500
Autres matériaux.....		500
		<u>3,500</u>
Total par mille.....		\$ 3,500
Grand total—2,500 milles à \$3,500 chacun.....		\$ 8,750,000
Embranchements (Rails de 80 livres et moins)—		
Rails—125 tonnes à \$10.00.....		\$ 1,250
Matériaux de fixation.....		150
		<u>\$ 1,400</u>
Frais d'enlèvement, main-d'œuvre.....		800
		<u>600</u>
Traverses—1,000 à 40c.....		400
Autres matériaux.....		200
		<u>1,200</u>
Total par mille.....		\$ 1,200
Grand total—2,090 milles à \$1,200 chacun.....		2,508,000
Autres matériaux récupérés (pour toutes les lignes désaffectées)—		
Signaux de block, appareils d'enclenchement, pendules, etc.....		16,000
Poutres de ponts, et autres pièces d'acier de construction.....		2,770,000
		<u>18,000,000</u>
Grand total.....		18,000,000

MATÉRIAUX ET FOURNITURES—BASÉ SUR 1930

	Réseau du Pacifique- Canadien	Réseau du National- Canadien	Northern Alberta & Toronto Terminals Railways	Total des services combinés exploités séparément	Estimation totale des services combinés exploités comme une unité	Economies nettes
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Stocks.....	5,810,457				12,000,000	
Combustible.....	7,061,682				13,727,911	
Traverses.....	3,291,231				7,109,058	
Div. de l'exploitation.....	6,913,357				14,932,852	
Hôtels.....	522,228				694,564	
Usines pour la préparation du bois.....	750,510				750,510	
Autres divisions.....	1,095,807				2,366,943	
	25,445,272	42,088,695		67,533,967	51,581,838	15,952,129

PIÈCE N° 69

DÉTAIL DES ÉCONOMIES POSSIBLES AVEC L'UNIFICATION—INTÉRÊT SUR LA RÉDUCTION DES PLACEMENTS EN MATÉRIEL

(Pour compléter l'article 9, Pièce 49, à la page 442)

Classe de matériel	Réseau du Pacifique- Canadien	Réseau du Na- tional- Canadien	Total	Dimi- nution	Unités aban- données	Moyenne estimée par unité	
						\$	\$
Locomotives.....	2,126	3,095	5,221	12.2%	637	59,196	37,707,852
Matériel pour transport de marchandises.....	91,407	128,191	219,598	3.3%	7,247	1,174	8,507,978
Matériel pour transport de voyageurs.....	3,170	3,792	6,962	14.9%	1,037	40,710	42,216,270
Outillage.....	6,321	8,272	14,593	12.2%	1,786	2,500	4,465,000
Total.....							92,897,100

Diminution dans le nombre de locomotive-milles—12.2 p. 100. Voir document "H", page 5 (c).

Diminution dans le nombre de wagon-milles, service des marchandises—3.3 p. 100. Voir document "C".

Diminution dans le nombre de wagon-milles, service des voyageurs—14.9 p. 100. Voir document "B".

Diminution de parcours à cause de désaffectations de voies—12.2 p. 100.

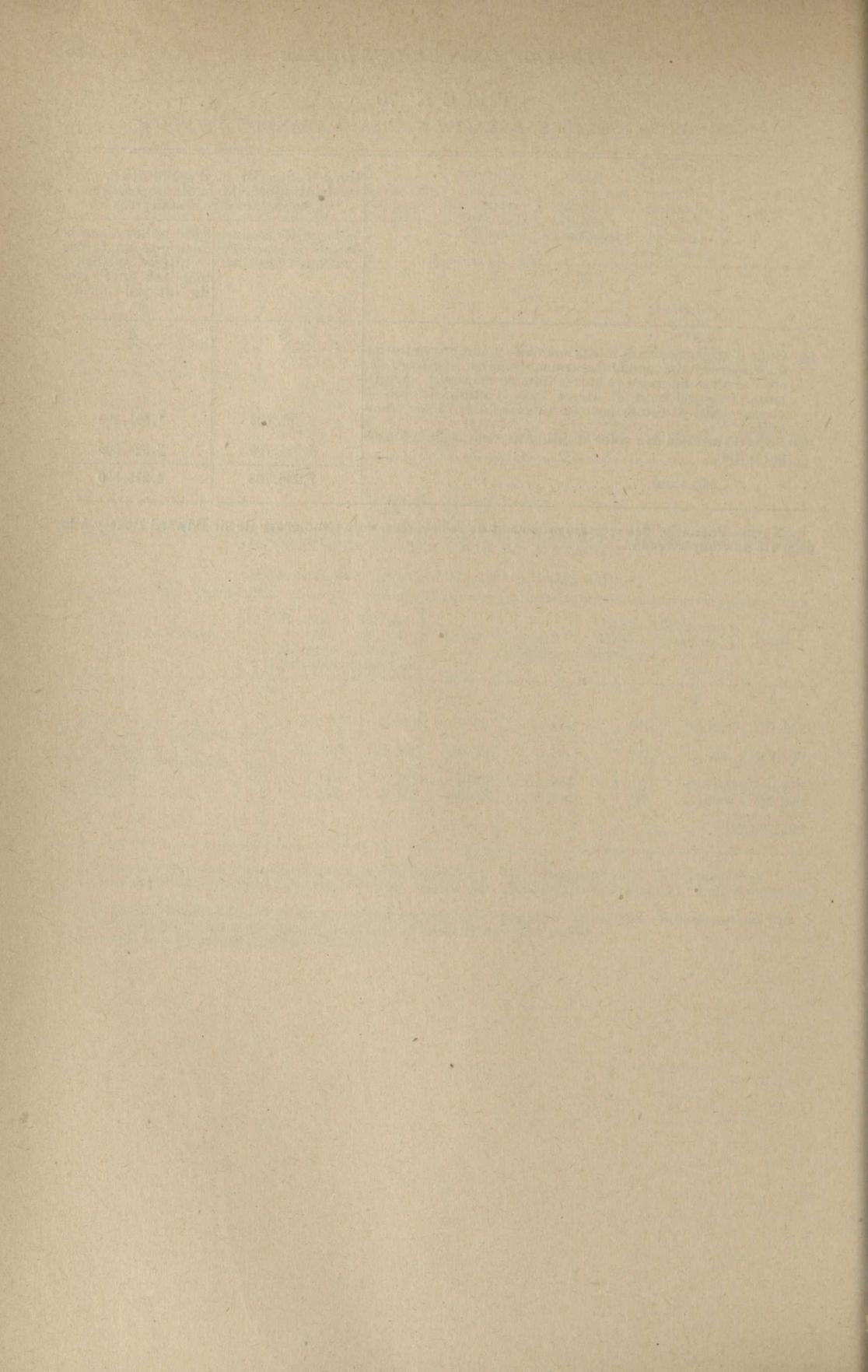
Intérêt à 5 p. 100 sur \$93,000,000—\$4,650,000.

PIÈCE N° 70

ÉCONOMIES ESTIMÉES IRRÉALISABLES SANS ABANDON DE VOIES

	Frais d'entretien et d'exploitation, avec service diminué, des lignes proposées comme devant être désaffectées	
	5,013 milles compris dans le projet du Pacifique-Canadien	2,915 milles compris dans le projet du Pacifique-Canadien mais non dans celui du National-Canadien
	\$	\$
(a) Coût d'un service trois fois la semaine, y compris entretien du matériel, mouvement des trains, (salaires, combustible, etc.) service des gares et autres frais de transport, surveillance, frais généraux et autres frais d'administration—3 voyages aller et retour pour 52 semaines à \$1.75 par train-mille.....	2,737,008	1,591,590
(b) Frais d'entretien des voies et des bâtiments évalués à \$900 par mille.....	4,511,700	2,623,500
Coût total.....	7,248,798	4,215,090

NOTE.—Pour effet des recettes provenant de ces sources, voir témoignage de sir Edward Beatty à la page 613 du compte rendu.



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° 18

Présidents conjoints:

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

TÉMOINS:

- M. D. L. Howard, adjoint du directeur général des communications, Compagnie du Pacifique-Canadien.
Le capitaine R. W. McMurray, directeur du service de la navigation sur la côte de la Colombie-Britannique, Compagnie du Pacifique-Canadien.
M. E. P. Flintoft, C.R., avocat général du Pacifique-Canadien.
M. W. M. Neal, vice-président des lignes de l'Ouest, Compagnie du Pacifique-Canadien.

PIÈCES PRODUITES

No 71. Rapport du comité mixte institué pour rechercher les moyens d'effectuer des économies, soit par la fusion, soit par la coordination des services télégraphiques du Pacifique-Canadien et du National-Canadien.

No 72. Procès-verbal de la réunion mixte du 1er mars 1935 du comité des messageries du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. (Non imprimé).

No 73. Allocution de sir William Wood, vice-président du chemin de fer *London, Midland & Scottish*, sur la rationalisation des groupements ferroviaires dans le Royaume-Uni.

No 74. Allocution de M. W. L. Waters sur la rationalisation des chemins de fer anglais, faite devant l'*American Society of Mechanical Engineers*, division des chemins de fer.

No 75. Etat présenté par sir Edward Beatty, G.B.E., sur les économies à effectuer par la coopération, devant la Commission royale sur le transport.

No 76. Sommaire de l'examen par M. S. W. Fairweather de la Pièce n° 49 du Sénat devant la Commission royale du transport.

No 77. Examen par sir Henry Thornton devant la Commission royale sur le transport d'une économie approximative de 60 millions de dollars à effectuer par la fusion.

No 78. Comparaison des calculs du National-Canadien et du Pacifique-Canadien sur les économies possibles à effectuer du chef de l'unification.

No. 79. Mémoire sur les ajustements proposés par le National-Canadien, lequel fait partie d'un rapport du comité mixte sur les télégraphes, déposé comme Pièce n° 71.

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.

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

Le jeudi 2 juin 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'hon. C.-P. Beaubien.

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

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Graham): Messieurs, la séance est ouverte.

M. BIGGAR: Nous devons entendre M. Neal, mais nous ferions peut-être bien d'entendre tout d'abord deux témoins de moindre importance.

D. L. HOWARD est appelé.

M. Biggar:

D. Monsieur Howard, quelles sont vos fonctions au Pacifique-Canadien?—R. Celles d'adjoint du directeur général des communications.

D. Vous allez nous entretenir du sommaire des économies, Pièce 49, relatives au télégraphe, n'est-ce pas?—R. Oui. C'est le document I, page 452 du compte rendu.

D. Voulez-vous nous dire comment vous arrivez au chiffre du document I de la Pièce 49?—R. J'ai préparé le document I en collaboration avec d'autres employés du service des communications, et nous avons adopté cette donnée après un examen attentif des établissements, répartis dans tout le pays, des deux chemins de fer, de leurs bureaux principaux ou d'agences et de leurs bureaux-succursales, et aussi des dépenses générales et de surveillance. Comme on le verra, les économies approximatives nettes au sein du service commercial furent portées à \$798,133.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Où voyez-vous cela?—R. Au milieu du document I, page 452. Cette donnée se compare à l'économie prévue de \$625,000, au sein du service commercial, indiquée à la Pièce 20 du National-Canadien, pages 540 et 541 du compte rendu.

M. Biggar:

D. A savoir, partie de la Pièce 42 des délibérations, mais en réalité c'est le document 20?—R. Le tableau est à la page 541.

D. Oui?—R. Nos calculs visaient en sus, document I, une économie possible de \$149,635 au télégraphe du chemin de fer en regard de quoi il ne se trouve aucune économie comparable dans les données du National-Canadien. Il semble toutefois que dans les données de ce dernier le calcul des économies d'entretien des installations disséminées par le pays, porté à \$80,000, page 541, sous le titre "Exploitation et entretien" laisserait une somme de \$60,000 comme réduction possible applicable au télégraphe ferroviaire. Cela se trouve au milieu de la page 540, immédiatement au-dessous des milles de poteaux et de fils. Cet article montre une économie possible d'environ \$140,000 par année mais celle du télégraphe commercial apparaît comme étant de \$80,000. Je présume donc que les \$60,000 pourraient être attribués aux télégraphes. Ces \$60,000 vont de pair avec nos dépenses d'entretien désignées sous la rubrique "Service ferroviaire", document I, comme étant de \$71,332.

D. Page 452?—R. Oui. Je ne trouve rien à la pièce du National-Canadien qui traite du chemin de fer. Les données fournies au document I. . .

D. Avant de passer à autre chose dites-nous ce qu'est l'exploitation des chemins de fer dans leurs rapports avec le télégraphe?—R. C'est l'exploitation reliée au service des messages télégraphiques ferroviaires.

D. A savoir la circulation des trains?—R. Non; cela, c'est le service des trains. Le service des messages télégraphiques, à savoir, le service des messages entre les services, entre les employés d'une ville et ceux d'une autre ville et qui s'appelle le service des communications du chemin de fer, distinct et séparé du service des trains. Ceci ne comprend pas le mouvement ou les ordres relatifs aux trains ni rien de tel.

D. Oui?—R. Nous avons établi, comme je l'ai dit, le chiffre de \$947,768, document I, page 452, après examen minutieux par les employés de ce service, j'entends du Pacifique-Canadien, et en nous basant sur les renseignements fournis par le livre bleu, sur la pleine connaissance de la situation dans notre propre compagnie et sur la connaissance très précise des affaires du National-Canadien. Incidemment et avant d'obtenir ces chiffres, on a examiné l'idée d'une fixation plutôt d'essai à une réunion mixte avec les employés du service télégraphique du National-Canadien et on y a convenu qu'il serait très facile d'atteindre un chiffre beaucoup plus élevé que \$947,000. Toutefois et après cette réunion mixte, on a prié les fonctionnaires du Pacifique-Canadien de dresser un calcul modéré basé sur l'étude de la situation en 1930, sur les chiffres de 1930, et nous avons adopté le chiffre de \$947,000 tel qu'indiqué. Ce chiffre, comme je l'ai déclaré, est beaucoup plus bas que celui que nous jugions pouvoir atteindre à la première réunion mixte avec le National-Canadien.

D. Quand eut lieu cette réunion mixte?—R. Une semaine avant le début de notre examen, soit réellement en décembre 1931. Nos recherches se sont poursuivies sur une partie de 1932, sur janvier 1932.

D. Qui assistait à cete réunion?—R. A la première?

D. A la réunion mixte dont il est question?—R. Je ne me rappelle pas tous les noms. Je sais que notre directeur général, M. Neal, y était ainsi que M. Galloway, du National-Canadien, et d'autres représentants de notre service télégraphique. J'y étais aussi comme représentant de notre compagnie; je ne puis vous fournir les noms des autres personnes présentes.

D. Combien étiez-vous en tout?—R. Six environ, oserai-je dire; trois de chaque chemin de fer.

L'hon. M. Parent:

D. Vous ne vous êtes jamais réunis depuis 1932?—R. Oh! oui. J'y arrivais, monsieur le sénateur.

M. Biggar:

D. Occupons-nous de cette réunion. Quelle en fut la raison; qu'est-ce qui l'a occasionnée?—R. On a jugé à propos, la Commission Duff s'organisant, de faire un inventaire. C'était plutôt une réunion convoquée en vue de se sentir les coudes pour examiner la situation en général. J'ignore si l'on pourrait dire que ce fut une réunion appelée à amener des résultats définitifs. C'était plutôt une initiation aux questions que nous savions devoir se présenter dans un avenir rapproché.

D. Avez-vous gardé quelque souvenir des données initiales tout au moins auxquelles on en est arrivé?—R. Ce furent des chiffres purement approximatifs, comme je l'ai dit; je doute qu'on puisse les appeler officiels, car il ne fut pas signé de rapport. Les personnes présentes à cette réunion n'ont pas signé de rapport établissant un accord quelconque sur ces chiffres.

D. Je le comprends.—R. Nous convinmes provisoirement d'une économie d'un million et demi.

[M. D. L. Howard.]

D. Y eut-il alors quelque divergence d'opinions, de l'une ou l'autre part, sur ces chiffres?—R. Je n'oserais pas dire qu'il y ait eu divergence d'opinions; il a pu y avoir quelque incertitude.

D. Des réserves?—R. Des réserves, oui; mais je n'oserais pas dire des divergences d'opinions. Le sentiment était plutôt général parmi nous qu'il existait un domaine bien défini que les deux compagnies désiraient de tout cœur aborder et explorer. Il n'y eut d'opposition ni de l'une ni de l'autre; nous étions plutôt ensemble, si je puis dire. C'est du moins l'idée que j'en ai gardée.

D. Pouvez-vous nous dire pourquoi vous avez réduit ce chiffre approximatif de \$1,500,000 à celui de \$1,000,000 environ?—R. Il m'est plutôt difficile de le dire, d'autant plus qu'en préparant nos données tels qu'elles apparaissent au document I nous désirions fort les établir à un niveau assez bas. Nos calculs provisoires furent absolument modérés.

D. A la loupe?—R. Oui. Nous voulions jouer serré afin que si l'on nous demandait des explications, nous n'eussions pas trop de difficultés à les fournir.

D. Le sénateur Parent vous a interrogé sur les réunions subséquentes?—R. Oui.

L'hon. M. Dandurand:

D. Voulez-vous nous dire en passant ce que furent les données fournies au ministre des Chemins de fer et sur lesquelles ce dernier a basé sa décision de présenter à la Chambre un bill appelé à fusionner les services de télégraphe?—R. Je n'ai aucune donnée à ce sujet. La question ne nous concernait pas. Le comité dont j'ai parlé était un sous-comité traitant exclusivement des économies. Nous n'avons eu à fournir aucunes données. Je présume que celles qui apparaissent ici et qui furent soumises à la Commission Duff furent les données utilisées.

M. Biggar:

D. Vous parlez d'une époque subséquente à 1932?—R. Oui.

L'hon. M. Gordon:

D. Vous connaissez la situation à North-Bay? Il existe un bureau de télégraphe à chaque station; et à North-Bay même il y a un immeuble où chaque compagnie possède un bureau de télégraphe.—R. Oui.

D. Avec l'unification vous n'auriez, j'imagine, qu'un bureau?—R. Vous pouvez parler de l'unification des services télégraphiques?

D. Oui.—R. Nous n'aurions qu'un bureau de ville.

D. Auriez-vous un bureau de ville et un autre à la gare?—R. Celui de la gare s'occupe des ordres relatifs aux trains et de tout ce qui vise les trains.

D. Pourtant tous acceptent les télégrammes envoyés par le public?—R. Oui, c'est un service créé pour la commodité du public mais ces bureaux ne sont pas considérés comme constituant dans tout le sens du mot des bureaux purement commerciaux. Dans une ville aussi importante que North-Bay nous avons des bureaux commerciaux distincts; dans d'autres endroits moins considérables nous autorisons nos agents à effectuer les deux services télégraphiques parce que la demande ne justifie pas le maintien d'un bureau de ville. Mais à North-Bay chaque compagnie a un bureau commercial séparé et distinct du bureau de la gare.

D. Je me suis souvent demandé si cela était nécessaire car il est facile d'expédier ou de téléphoner vos télégrammes à l'une ou l'autre de ces stations.—R. North-Bay est avantageusement situé. La gare est au cœur de la ville et ce que vous dites serait commode.

D. C'est le cas pour les deux.—R. C'est pourtant une chose précieuse pour la commodité du public que le télégraphe. Le désir des employés supérieurs du télégraphe est d'amener le télégraphe à la population et non la population au télégraphe, c'est pourquoi on établit des succursales ou des bureaux de ville dans

plusieurs de ces centres. Cependant pour faire face au volume d'affaires que nous aurions à North-Bay et pour le transfert du trafic au T. & N.O. au nord de cette ville, nous ne pourrions satisfaire à ce service en même temps qu'à celui des trains car ce dernier est trop considérable; les affaires y sont trop volumineuses pour être traitées en même temps que le télégraphe ferroviaire.

D. Même avec l'unification alors, les bureaux de télégraphe du cœur de la ville, les bureaux de ville, comme vous les appelleriez, seraient simplement combinés en un seul?—R. Nous n'en ferions qu'un unique bureau.

D. Et il n'y aurait pas de mise de fonds?—R. Bien peu, pour le transfert du matériel.

D. Ce serait peu de chose?—R. Vous connaissez l'endroit monsieur le sénateur. Il n'y a qu'un simple mur entre nous. Le transport du matériel d'un bureau dans un autre et la démolition du mur occasionnerait peu de travail. Cette initiative serait logique.

Vais-je maintenant répondre à la question du sénateur Parent?

M. Biggar:

D. Oui.—R. Vous m'avez demandé s'il y avait eu des études de la situation après celle de 1930, comme l'indique le document I.

L'hon. M. Parent:

D. En effet.—R. Peu après l'estimation qui apparaît au document I, il fut institué un comité mixte de trois membres du service des communications du Pacifique-Canadien et de trois membres du service télégraphique du National-Canadien avec instruction de faire un examen économique en vue de montrer les résultats à obtenir de (1) de la fusion des deux services de télégraphie, (2) de la coordination des deux services de télégraphie. Après une analyse de plusieurs semaines sur le même terrain que celui envisagé dans la préparation du document I, le comité mixte dressa un rapport en février 1933.

D. Je prends pour acquis que le document I vise 1932?—R. Non. Le document I vise 1930. Il fait partie de l'examen convenu. Je puis déclarer avant d'aller plus loin et pour éviter toute confusion que notre examen de février 1933, consigné au rapport que nous avons déposé, visait 1932 et non 1930. La raison du changement d'année à l'examen fut que 1932 était plus rapproché, et qu'entre 1930 et 1932, années de crise, il s'était effectué, on l'a prétendu du moins, de grosses économies que les données sur 1930 n'indiquaient pas. Il fut donc convenu de part et d'autre, pour obtenir un calcul à jour, d'examiner 1932 et de présenter un rapport basé sur cette année-là.

Nous l'avons fait. Le rapport fut déposé en février 1933, comme je l'ai dit. L'économie prévue par la fusion et couchée dans ce rapport atteint \$1,011,000 par année.

M. Biggar:

D. Sur les services commerciaux et ferroviaires?—R. Sur le télégraphe commercial et tout l'entretien; certaines opérations ferroviaires ne pouvaient entrer au tableau, mais elles étaient très peu importantes.

D. Toutes ces données visaient donc en grande partie les services commerciaux?—R. Presque toutes visaient les services commerciaux. Pardon, il s'y trouvait un état réel des services ferroviaires. L'entretien représente une donnée très réelle.

D. Mais il vous fallait compter l'entretien des services commerciaux, n'est-ce pas?—R. Naturellement plus les services sont nombreux, plus vous avez de frais d'entretien. Une bonne partie du matériel va de toute évidence au service ferroviaire, et il faut l'entretenir.

D. En effet.—R. Je l'ai dit, l'économie était de \$1,011,000 par année.

[M. D. L. Howard.]

L'hon. M. Parent:

D. L'obtenait-on surtout par la réduction du nombre d'employés?—R. Oui, pour une part. Je traiterai ce point très en détail plus tard.

D. Parfait.—R. Je vais certainement y venir. Les économies par coordination indiquées dans ce rapport sont de \$220,000 par année.

D. Ces \$220,000 sont-ils les mêmes que ceux obtenus par ce que nous appelons coopération?—R. Oui. Pour effectuer la fusion projetée on prévoyait une mise nécessaire de fonds de \$101,500 par année pendant vingt ans; et pour effectuer la coordination il faudrait dépenser en capital \$24,600 par année pendant vingt ans.

L'hon. M. McRae:

D. Puis-je demander des explications? Comment se fait-il que les mises de capital s'étendent sur tant d'années?—R. C'était un pur calcul d'amortissement. Il faut un certain capital pour effectuer ces modifications, réunir ces deux services, je parle des terminus et de tous les raccordements nécessaires. Il y faudrait \$1,000,000.

D. Et vous amortissez cette dépense?—R. Oui, à vingt ans avec les intérêts pour ces vingt ans.

M. Biggar:

D. Soit \$1,000,000 avec la coopération?—R. Non, avec la fusion. Les \$24,600 visaient la coordination.

Comme je l'ai dit, ce rapport était commun, agréé et signé par les représentants des deux compagnies.

Avant d'aller plus loin et pour revenir au rapport, je dois dire que pour ce million de capital dont j'ai parlé, les versement sont calculés à \$101,500 par année pendant vingt ans. En d'autres termes, nous devons dépenser \$101,000 annuellement pour obtenir une économie de \$1,000,000. Voilà ce que je désire établir. Il en serait de même naturellement sous la coopération.

D. Sur une plus petite échelle?—R. Oui.

L'hon. M. Buchanan:

D. A quoi s'appliquerait la mise de capital?—R. Si je prends un exemple particulier, monsieur le sénateur, la situation vous apparaîtra plus clairement. Dans une ville comme Toronto nous avons des bureaux de télégraphe très vastes et très complets distants l'un de l'autre d'environ trois ou quatre pâtés de maisons. Pour les unifier il faudrait les réunir; or, le coût de transport d'un bureau de ce genre à un autre serait très considérable. Réparti sur l'ensemble ce coût représenterait une bonne part de ce capital. De même pour certains raccordements quand une ligne irait d'un système à l'autre et qu'il faudrait la raccorder à une autre; et le transfert des fils et la pose des câbles. C'est une entreprise considérable, mais il s'agit de mettre l'outillage en état pour pouvoir fonctionner comme tout unique.

M. BIGGAR: Si le président m'y autorise, je dirai au Comité qu'il n'y a pas grande divergence ou conflit apparent sur la possibilité d'économiser \$1,000,000 sur les télégraphes. Le Comité désire-t-il entendre le reste des détails?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. BEAUBIEN): Je ne le crois pas très utile; vous?

L'HON. M. PARENT: Non.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. BEAUBIEN): A moins que le témoin n'ait quelque déclaration particulière à faire au Comité. Les deux chemins de fer sont d'accord sur une économie d'environ \$1,000,000.

Le TÉMOIN: J'aimerais fort déposer copie de ce rapport commun pour la gouverne du Comité, si on le désire.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): L'idée en est excellente.

L'hon. M. Parent:

D. Le rapport est-il long?—R. Environ cinq pages de texte à deux espaces.

D. La lecture en est-elle trop longue pour le faire entrer au compte rendu?

L'hon. M. BLACK: Pas n'est besoin d'en entendre davantage.

L'hon. M. COTÉ: Le N.-C. vous a-t-il déclaré n'avoir pas modifié ses vues?

M. BIGGAR: Non.

L'hon. M. Parent:

D. Pourriez-vous abrégé considérablement vos déclarations afin de les insérer au compte rendu sous une forme plus concrète que le rapport?

M. BIGGAR: Il n'y a pas de divergence réelle d'opinions sur le montant. L'unique divergence était juridique et elle a déjà été signalée au Comité.

M. Biggar:

D. Avez-vous quelque chose à ajouter à ce sujet?—R. Non. J'ai d'autres renseignements qui peuvent servir au Comité. Je vous ai promis de parler de la main-d'œuvre; j'y viens avec votre autorisation. Le Comité désire-t-il que je dépose le rapport commun?

M. BIGGAR: Oui, s'il vous plaît. Ce sera la Pièce n° 71.

Le TÉMOIN: Les termes "fusion" et "coordination" que j'ai employés étaient contenus dans les instructions que le sous-comité a reçues du comité exécutif et ils furent employés dans le rapport.

M. Biggar:

D. Le comité de 1933?—R. Oui, monsieur. Je l'ai dit, les instructions visaient le fusionnement et la coordination des deux services.

L'hon. M. Murdock:

D. Est-ce la même chose que l'unification?—R. Oui, monsieur. En fait, on parlait d'unification d'un côté et de coopération de l'autre dans le sens donné à ces termes dans cette enquête. On n'envisageait aucun transfert de matériel à une nouvelle compagnie; on cherchait seulement les économies à obtenir d'une administration unifiée d'un côté ou d'une coopération avec une administration distincte de l'autre.

L'hon. M. PARENT: Monsieur le président, j'ai jeté un simple coup d'œil sur cette pièce projetée. Elle constitue, à mon avis, plus qu'une pièce que peut-être personne du Comité ne regardera. Elle me semble mériter d'entrer au compte rendu, et je vais en demander lecture, ce qui permettra au Comité de l'écouter; puis on l'imprimera au compte rendu.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Pourquoi en exigez-vous la lecture?

L'hon. M. PARENT: Parce que l'on pourrait poser des questions très précieuses, vu qu'elle traite de coordination et de fusion.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Le témoin aborde justement la différence entre la fusion et la coopération.

L'hon. M. PARENT: Je désire savoir s'il traite du même sujet.

Le TÉMOIN: Pour l'instant, je parle du rapport.

L'hon. M. COTÉ: Je partage l'idée qui veut que le mémoire soit considéré comme témoignage et non comme pièce.

L'hon. M. BLACK: Si je saisis bien, le témoin témoigne déjà.

Le TÉMOIN: Je ne me proposais pas de parler du rapport dans mon témoignage. Je fais allusion, en passant, à ses passages principaux.

L'hon. M. PARENT: Je demande au témoin s'il peut résumer ce rapport.

Le TÉMOIN: Je me demande si ce serait préférable.

[M. D. L. Howard.]

M. BIGGAR: Je pourrais peut-être le faire.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Nous eussions pu nous le faire lire au lieu de cette discussion.

M. Biggar:

D. Voulez-vous traiter des autres sujets que vous avez en vue de me remettre ce rapport, monsieur Howard?—R. Depuis la préparation des données du document "I" en 1932, les conditions ont fort peu changé, et les changements survenus ne réduiraient pas réellement les économies prévues. Par ailleurs toutefois il y a eu des changements de circonstances qui modifieraient considérablement ces économies. Ainsi depuis 1932 les deux compagnies ont dépensé en capital sur la radiodiffusion, le télégraphe de Bourse et ailleurs, et depuis 1932 cette dépense a atteint, au Pacifique-Canadien \$1,200,000, et au National-Canadien, \$950,000. On peut raisonnablement présumer qu'une bonne partie de ce capital eût pu s'économiser par l'unification du matériel. Environ \$50,000 par année s'ajoutèrent inutilement aux frais télégraphiques.

D. Oui?—R. Ce relevé-ci va traiter de la main-d'œuvre. Dans les cinq ans de 1933 à 1937, 335 employés en tout ont quitté le service de communications de cette compagnie par mises à la retraite, démissions ou décès. Dans le même temps 205 nouveaux employés sont entrés. Si le même pourcentage est entré au service du National-Canadien dans le même temps, il est entré en tout dans les services de communications des deux chemins de fer 468,000 employés.

L'hon. M. Black:

D. Combien?—R. Quatre cent soixante-huit.

D. Mille?—R. Ai-je dit mille?

D. Oui.—R. Je vous demande pardon. Quatre cent soixante-huit.

Le nombre total d'employés à congédier, d'après le rapport commun de 1932 était de 445 dont 91 inspecteurs et 354 autres,—et on a jugé d'un commun accord qu'il faudrait cinq ans pour réunir les deux services. On constatera que la question de la main-d'œuvre serait réglée au cours de l'unification. C'est dire que si nous prenons les cinq ans qui vont de 1933 à 1937, période que personne ne jugera avoir été des meilleures, il est entré plus d'employés qu'il n'en faudrait congédier. On a noté qu'il faudrait dépenser \$1,015,000. La plus grosse part de cette somme irait à la main-d'œuvre. Il apparaît donc que la main-d'œuvre ne constitue pas un problème bien sérieux en l'occurrence.

Quelque temps après la soumission en 1933 du rapport dont j'ai déposé copie...

Le très hon. M. Meighen:

D. Un détail ici, monsieur Howard. Il faudrait cinq ans, dites-vous, pour terminer l'unification?—R. Oui, monsieur.

D. Mais dans vos prévisions de mise de capital votre projet prévoyait une dépense réelle de \$101,000 pendant vingt ans?—R. Oui.

D. Voulez-vous dire que vous continuerez à dépenser du capital aux fins d'unification pendant quinze ans après la consommation de l'unification?—R. Le \$1,000,000 se dépenserait dans les cinq ans.

D. Oh! il ne s'agit que d'amortissement?—R. Oui.

Quelque temps après la soumission de ce rapport commun, le sous-comité fut convoqué de nouveau pour établir les dépenses en comptes comparables. Ce qui veut dire que chacune des deux compagnies avait disséminé dans ses comptes certains articles qui ne semblaient pas s'accorder. Il n'y avait aucun doute, je ne crois pas qu'il se soit élevé aucun doute, sur la somme globale atteinte, mais pour rendre le relevé plus compréhensif nous nous sommes réunis pour disposer toutes les dépenses aux mêmes numéros des comptes afin de s'y reconnaître plus facilement. Cette initiative servait le double but de montrer que

les données utilisées dans le premier rapport commun étaient exactes car il nous fallait, à eux et à nous, dévoiler toutes les dépenses engagées, leur raison d'être et tout. Ce fut un examen très étendu. Ce rapport fut aussi signé conjointement; il n'altérerait nullement le résultat, je veux dire les dépenses globales de chaque compagnie.

M. Biggar:

D. Avez-vous fourni la date de ce rapport?—R. 1934. Il a suivi le rapport de 1933.

D. Oui?—R. Il s'est produit depuis 1932 des changements dans la situation qui modifient quelque peu le tableau que je vous ai exposé. En 1932 les employés et le haut personnel ont subi une réduction de salaire de 10 p. 100, et les économies que nous avons démontrées dans ce rapport conjoint reposaient sur les salaires réellement versés. En d'autres termes, si le 10 p. 100 n'eût pas été versé aux employés, il eût accru les économies de cette année-là. En 1937, la déduction moyenne effectuée sur le tarif fondamental fut de 7 p. 100, et alors la différence de situation aujourd'hui, basée sur le même calcul, y ajouterait environ \$25,000.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Trois p. cent?—R. Trois pour cent. L'amplitude prise par la radiodiffusion et les progrès atteints dans ce service depuis 1932 ont occasionné de lourdes charges aux deux compagnies, je veux dire aux deux services de communications télégraphiques.

M. Biggar:

D. Voulez-vous parler des dépenses qui feraient maintenant l'objet d'économies?—R. En effet, sous un régime d'unification.

D. Pourquoi? J'aurais cru que la radiodiffusion vous eût rapporté beaucoup. Mais elle vous occasionne aussi de grandes dépenses, n'est-ce pas?—R. Très considérables pour les deux compagnies. Nous touchons tous deux de gros revenus de cette source et nous dépensons beaucoup pour assurer ce service. Ce service s'effectuant de compte à demi, vu que nous avons chacun la moitié du service à assurer, nous avons établi à travers le Canada des lignes de radiodiffusion sur un plan parallèle et avec des bureaux distincts excepté dans un ou deux cas d'importance mineure. Avec l'unification une bonne part de cette dualité de service disparaîtrait naturellement: en effet les bureaux distincts s'élimineraient à plusieurs endroits et les lignes aboutiraient à un unique bureau où un unique personnel les desservirait.

L'hon. M. Buchanan:

D. Ces installations de radiodiffusion existent aux mêmes endroits pour les deux compagnies?—R. Oui. Ils existent présentement par tout le Canada, exception faite des territoires exclusifs. Les bureaux répéteurs se multiplient sur le réseau de chaque compagnie par tout le pays; nous constatons que nous avons un bureau répéteur et que l'autre compagnie en a un aux mêmes endroits pour le même travail.

M. Biggar:

D. Y a-t-il autre chose qui dérangerait les données de 1932, 1933 et 1934?—R. Incidemment, j'estime qu'il est possible d'économiser quelque \$35,000 dans ce domaine.

D. \$35,000 en plus?—R. Oui.

Le très hon. M. Meighen:

D. En sus de l'économie sur les mises de fonds?—R. Oui. Il y aurait économie à agir ainsi parce que les dépenses de capital occasionnées pour ces bureaux ne seraient pas nécessaires. Les prévisions de 1932, celles auxquelles

[M. D. L. Howard.]

j'ai surtout fait allusion, n'envisageaient pas les abandons de lignes. Ils n'entraient pas au tableau; nous ne les avons pas mis en ligne de compte. On ne nous avait pas demandé de le faire. Notre tâche consistait simplement à examiner les économies possibles sous les deux régimes tels qu'établis et dans les conditions telles qu'elles existaient en 1930. Or, en 1930, il n'était pas question d'abandon de lignes, et alors nous n'avons pas considéré ce point de vue. Si nous tentions de faire une estimation en chiffres ronds à ce sujet, nous dirions qu'il serait possible d'économiser en sus \$40,000 à \$50,000 sur 5,000 milles ou \$16,000 à \$20,000 sur 2,000 milles. Je constate que ce sont là les chiffres utilisés jusqu'ici dans vos délibérations.

M. Biggar:

D. Ces chiffres s'ajouteraient aux économies annuelles?—R. Oui.

D. Y a-t-il eu d'autres modifications d'ordre permanent?—R. C'est tout ce qui se présente à mon esprit pour l'instant, colonel, dans le domaine des changements d'ordre permanent.

D. Maintenant, vous désirez discuter la déclaration de M. Fairweather, pages 219 et 220 du compte rendu, à l'effet que le National-Canadien consentait à s'unir au Pacifique-Canadien si ce dernier voulait assumer la moitié des risques?—R. Oui.

D. Qu'avez-vous à dire d'une telle proposition?—R. Je dirais pour la gouverne du Comité que mes connaissances télégraphiques sont d'ordre absolument pratique. Je n'oserais faire aucune suggestion d'ordre juridique...

D. Non; nous ne vous le demandons pas.—R. Il s'agit d'appliquer des principes d'ordre pratique à ce que nous constatons. Que cette application soit régulière juridiquement, je l'ignore. J'ai lu la déposition de M. Fairweather, pages 219 et 220 du compte rendu, où il déclare que le National-Canadien a offert de s'aligner avec le Pacifique-Canadien si ce dernier voulait assumer la moitié des risques qu'ils pourraient courir sous le régime du contrat du *Montreal Telegraph*. Pour ce que j'en sais, cette offre ne fut jamais faite; de plus et après un examen soigné de la question je n'ai pu trouver le nom d'aucun membre du haut personnel à qui cette proposition a été faite. La question des obligations du National-Canadien du chef de ce contrat fut étudiée à maintes reprises, et s'il devait en sortir quelque avantage je serais aise de déposer deux lettres échangées par les directeurs généraux des deux services, en décembre 1934 et janvier 1935, où l'on trouve les attitudes définitives prises alors.

L'hon. M. Parent:

D. Ces lettres ne sont pas encore au dossier?—R. Non.

D. Voulez-vous les lire au Comité?—R. Elles sont assez longues car elles embrassent toute l'affaire. Cette lettre-ci est du 21 décembre 1934:

M. D. E. Galloway,
Vice-président adjoint,
Télégraphe du National-Canadien,
Toronto.

CHER MONSIEUR GALLOWAY,—A propos de notre entretien du 5 décembre à la gare Windsor relativement aux possibilités "d'exploitation en commun des services télégraphiques des deux chemins de fer", entretien auquel ont pris part les personnes suivantes:

Pour votre compagnie:

MM. E. E. FAIRWEATHER, GALLOWAY, TEMPLE et ARMSTRONG.

Pour le Pacifique-Canadien:

MM. FLINTOFT et NEIL,

Nous fûmes tous d'accord, je crois, à l'effet que l'économie maximum à obtenir de n'importe quel projet de coopération ou de coordination qui exclurait une exploitation en commun sous une direction unifiée se bornerait au montant établi dans le rapport du comité du 27 février 1934 relatif à la "coordination".

Ce devrait être 1933, je crois.

M. BIGGAR: Oui; le rapport est daté du 27 février 1933.

Le TÉMOIN: (Continuant sa lecture):

Une telle économie n'atteindrait pas le but que poursuivent nos deux compagnies, et alors nous concluons que l'expression "exploitation en commun" devrait s'interpréter dans son sens intégral et signifier l'unité de direction et la mise en commun du matériel, des services et des recettes, le tout calculé sur un pied satisfaisant de part et d'autre. Nous avons aussi convenu que les économies à effectuer sous "l'exploitation en commun" interprété dans son sens intégral, ou dans son application pratique, seraient les mêmes que toutes les économies couchées dans le rapport du comité mixte sur la "fusion", en présumant que les compagnies s'entendraient sur leurs obligations respectives en matière d'entretien des réseaux et des futures dépenses de capital.

Dans le rapport du comité mixte relatif aux économies à envisager sous la "fusion" et sous la "coordination", les résultats ont montré que si l'on prend 1932 comme base les économies annuelles sous la "fusion" seraient de \$1,011,000.00, et sous la "coordination", de \$220,000.00. Les représentants du National-Canadien sur le comité ont fait certaines mises au point qui, si l'on en tenait compte, auraient réduit quelque peu les économies obtenues sous la "fusion" et qui pour cette raison ne dérangeraient pas les conclusions générales.

Les représentants du National-Canadien à la réunion du 5 décembre é mirent l'idée que l'entente conclue entre la *Montreal Telegraph Company* et les intérêts civils (corporatifs) de votre compagnie excluait la possibilité de réaliser "l'exploitation en commun" en se basant sur ce que les mêmes embarras se présenteraient sous la "fusion". En contrecarrant ce point de vue je déclarai qu'à mon avis et en admettant même quelque embarras possible dans l'application d'un projet de "fusion", il ne pouvait surgir d'embarras dans l'application d'un projet d'"exploitation en commun" car avec l'"exploitation en commun" le télégraphe du National-Canadien serait dans la même situation que maintenant au point de vue de ses obligations envers la *Montreal Telegraph Company*.

Mes raisons de croire que l'"exploitation en commun" comprise dans son sens intégral pouvait s'effectuer avec succès, compte non tenu de l'attitude à prendre à l'endroit de la *Montreal Telegraph Company*, reposent sur les considérations suivantes:

1. La consolidation de tout le matériel du service télégraphique actuel du National-Canadien, et l'acceptation par cette compagnie de toutes les obligations assumées à l'endroit de la *Montreal Telegraph Company* telles qu'établies dans l'accord ne semblent pas avoir présenté d'embarras.
2. Il me semble que si l'"exploitation en commun" s'appliquait tout de suite et se perpétuait jusqu'à 1978, il ne deviendrait nullement nécessaire de rien ajouter au matériel ni de rien améliorer en sus de ce qui a déjà été fait. De même, que les services télégraphiques du National-Canadien demeurent ce qu'ils sont présentement ou qu'ils tombent sous l'"exploitation en commun" effectuée avec notre compagnie, il est évident qu'il faudrait conclure quelque accord en 1978 pour permettre à la

Compagnie de chemin de fer de s'organiser suffisamment pour la mise en marche des trains. La *Montreal Telegraph Company* se trouverait empêchée d'assurer un service télégraphique commercial compétitif assez complet à cause du manque de raccordements en dehors de ses propres lignes, et elle serait placée dans l'alternative de vendre ou louer son matériel ou de cesser d'exister. Le National-Canadien, sous une exploitation en commun avec notre compagnie, serait alors dans une situation très avantageuse, étant donné que pour ses services de communications commerciales elle serait indépendante de la *Montreal Telegraph Company*, exception faite sur un certain nombre de points sans importance.

3. A mon avis, votre compagnie a ses services télégraphiques à Toronto dans un immeuble qui n'est pas la propriété de la *Montreal Telegraph Company*. Je présume que les immeubles de cette dernière à Montréal, Ottawa et Toronto doivent être utilisés par le locataire pour fins d'exploitation, bien que la limite de cette utilisation ne soit pas nommément stipulée. Il me semble qu'avec l'"exploitation en commun" il serait possible d'effectuer certains services dans ces immeubles, au besoin, sans pour cela nuire aux bénéficiaires à dériver de cette "exploitation en commun".

D'autres considérations peuvent peut-être s'invoquer que j'ignore et qui entrent dans le problème. Je vous sou mets cependant ces vues conformément à l'entente intervenue entre nous et avec l'espoir qu'elles puissent constituer une base d'entretiens futurs destinés à nous fournir une solution satisfaisante à vous et à moi du problème en cause.

Bien à vous,

Le directeur général des communications,

(signé) W. D. NEIL.

La réponse du service télégraphique du National-Canadien à cette lettre était ainsi conçue :

347, rue Bay, Toronto 2, Ont.

Le 9 janvier 1935.

M. W. D. Neil,
Directeur général des communications,
Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien,
Montréal, P. Q.

Cher monsieur Neil,—Je regrette que ma réponse à votre lettre du 21 décembre sur la possibilité d'une exploitation en commun des télégraphes du National-Canadien et du Pacifique-Canadien ait été légèrement retardée à cause des congés de Noël et du Jour de l'An.

Si je me souviens bien de notre entretien à notre réunion mixte du 5 décembre, il était entendu que vous m'écrieriez pour me communiquer vos vues sur les moyens d'effectuer l'unification de nos services télégraphiques respectifs, étant donné les difficultés dont nous nous étions entretenus à propos de l'accord avec la *Montreal Telegraph*.

Je n'ai pas l'impression que nous nous soyons entendus à notre réunion sur les économies de réalisation possible sous un régime de coopération ou de coordination, car nous n'avions pas étudié sérieusement cette question, notre attention s'étant presque entièrement arrêtée sur l'accord avec la *Montreal Telegraph*; je ne puis non plus accepter votre point de vue à l'effet que les économies à effectuer par la coordination "seraient loin d'atteindre le chiffre que nos deux compagnies ambitionnent." Comme je comprends la situation, il s'agit d'une sorte d'entente

qui assurera le plus d'économies possibles aux deux compagnies non seulement pendant la durée de l'accord avec la *Montreal Telegraph*, mais pour toujours, et la question de savoir comment résoudre le problème de l'accord avec la *Montreal Telegraph* nous a causé le plus d'embarras.

En calculant les économies prévues par la fusion et la coordination telles que couchées dans le rapport du comité mixte du 27 février 1933, je note que vous invoquez les chiffres bruts des économies et prétendez que les mises au point que nos représentants ont jugées essentielles ne dérangent pas le calcul général. Cependant je désirerais vous faire remarquer que les chiffres acceptés par notre section du comité dans le rapport commun basé sur 1932, après avoir fait la part des frais d'exploitation sur le coût de la fusion ou de la coordination, étaient:

Fusion	\$785,000
Coordination	216,000

Et vous reconnaissez, j'espère, que dans la situation actuelle et avec les économies effectuées depuis 1932, les économies obtenues sous un régime ou sous un autre seraient considérablement moindres que ces chiffres.

Quant aux raisons que vous invoquez pour croire que l'"exploitation en commun entendue dans son sens le plus large pourrait s'effectuer avec succès sans qu'il soit tenu compte du sort que nous ferons au contrat avec la *Montreal Telegraph Company*", je ne puis tout d'abord apercevoir aucune différence entre la fusion telle qu'envisagée par le comité mixte et l'exploitation en commun car si la même économie doit s'effectuer dans l'un ou l'autre cas le même matériel doit être réuni et il doit être fait face aux mêmes problèmes quant au contrat avec la *Montreal Telegraph*.

Votre premier argument parle de la consolidation du matériel qui constitue présentement les services télégraphiques du National-Canadien et de ce que l'acceptation des obligations assumées en vertu du contrat avec la *Montreal Telegraph* par notre compagnie consolidée ne présentait aucunes difficultés. Je répondrai que notre compagnie consolidée a assumé les obligations du contrat passé avec la *Montreal Telegraph*, des obligations n'ayant rien ajouté aux charges déjà existantes, alors que dans le cas présent le Pacifique-Canadien n'a exprimé aucun consentement à ce que la nouvelle compagnie consolidée projetée assume ces obligations.

Je ne saisis pas très bien votre deuxième argument mais s'il fait allusion à notre suggestion émise à notre réunion mixte, à savoir qu'à compter de la date de l'application effective de l'exploitation en commun l'outillage extérieur de la *Montreal Telegraph Company* ne devrait pas s'améliorer mais que toutes les additions et améliorations devraient s'effectuer à même l'outillage du Pacifique-Canadien, je ne puis que vous rappeler que l'avis général à la réunion mixte fut que, même si cette idée était d'application possible pour l'installation extérieure, elle ne le serait pas pour l'installation intérieure aux bureaux d'agence. Puis-je noter que les économies à obtenir du chef de la fusion le seraient presque entièrement par suite de la consolidation des bureaux d'agence et non par l'élimination des poteaux et des fils faisant double emploi. La fusion, si l'on tient à réaliser une économie maximum, entraînerait nécessairement le bouleversement des installations des bureaux en service, de sorte que la "fusion" ou "l'exploitation en commun" donneraient des résultats identiques, et que les difficultés qui s'opposent à l'accord au sujet de la *Montreal Telegraph* devraient quand même être résolues d'après le plan d'exploitation en commun que vous proposez.

Quant à votre troisième argument, je dois dire, qu'à mon avis, le bail de la *Montreal Telegraph Company* ne contient aucune disposition qui nous oblige à continuer notre exploitation dans ses immeubles; mais à l'expiration du bail, nous sommes tenus de remettre à la compagnie ses installations télégraphiques en bon état, de façon qu'elle puisse les exploiter efficacement, y compris toutes les améliorations y apportées depuis la date de la location.

Je répète, qu'à mon avis, la première chose qui s'impose est de trouver une solution à l'accord avec la *Montreal Telegraph*, mais je tiens à vous assurer que nous sommes désireux de procéder avec cette question aussi rapidement que possible. Je vous serais donc bien obligé de me communiquer plus explicitement la solution que vous proposez, et je m'empresserai de discuter toute la question avec vous à la date qui vous conviendra.

Bien à vous,
(Signé) L. D. E. GALLOWAY,
Le vice-président adjoint.

M. Biggar:

D. Cette lettre explique-t-elle toute la situation?—R. Oui.

L'hon. M. Parent:

D. Quelle est la date de cette lettre?—R. Elle est datée du 9 janvier 1935. Je dois ajouter, mais sur ce point je puis me tromper, que ce projet fut laissé en plan par suite de circonstances qui se sont produites relativement à un projet de loi qui était en voie de préparation à cette époque en vue de mettre l'entente en vigueur.

M. Biggar:

D. C'est-à-dire six mois auparavant, le 25 juin 1934. Les Débats de la Chambre des communes, page 4232, révèlent que le ministre des Chemins de fer a retiré le projet de loi à cette date.—R. J'accepte cette correction.

D. Est-ce tout ce que vous avez à dire au Comité au sujet des télégraphes?—R. Telle était la position des deux compagnies à cette époque.

D. Je me demande si j'ai discuté complètement les observations de M. Fairweather. A cette époque les deux compagnies avaient des points de vue un peu différents. Le National-Canadien prétendait que la mise en commun des services télégraphiques comportait la fusion des biens tangibles, tandis que nous maintenions que tout ce que nous proposons ou tout ce qui était nécessaire était une exploitation en commun, et que le National-Canadien, à l'expiration de son bail avec la *Montreal Telegraph Company*, en 1979, serait en meilleure posture que si les deux systèmes continuaient d'être exploités séparément. Naturellement, la question porte sur un point de droit sur lequel je n'ai pas compétence pour me prononcer.

Le très hon. M. Meighen:

D. Le principal argument de la lettre de M. Galloway est que les économies réalisables découleraient de certains bureaux en service.—R. Les plus importantes économies, oui.

D. Oui, les principales économies; et que ces économies entraîneraient un certain bouleversement des installations. Est-ce exact?—R. Oui. Pour obtenir une pleine mesure d'économie nous devrions maintenir un seul bureau, au lieu de deux, dans les grands centres, comme à Toronto.

D. Est-ce que ce bouleversement du matériel imposait une responsabilité additionnelle à la *Montreal Telegraph Company*? Est-ce que le National-Canadien avait le droit d'utiliser de cette façon la propriété de la *Montreal Telegraph Company*, et de la remanier?—R. Je dois dire, monsieur le sénateur,

que le matériel de la *Montreal Telegraph Company*, tel que canalisations souterraines, a disparu. L'installation est complètement transformée tous les dix ou douze ans. D'autre part, de nouveaux développements se produisent sans cesse dans l'exploitation télégraphique. Cette entente fut conclue vers la fin du siècle dernier. Il serait extrêmement difficile aujourd'hui d'identifier l'outillage télégraphique de la *Montreal Telegraph Company*, c'est-à-dire l'outillage qui sert dans le cours ordinaire d'une exploitation télégraphique. En d'autres termes, je crois que le Pacifique-Canadien pourrait très difficilement identifier telle ou telle partie de l'outillage de 1880. Je pense qu'il a aujourd'hui disparu.

D. En somme votre déposition se résume à ceci: toute modification, nouvelle construction ou tout rajustement qu'on pourrait apporter dans les bureaux en service de la *Montreal Telegraph Company* ne serait rien d'autre que ce qu'on a déjà fait une douzaine de fois?—R. Exactement. C'est mon interprétation de l'entente intervenue en 1879 ou 1880, et qui expire en 1979. Cette entente prévoit le retour de la propriété avec toutes les améliorations qui y ont été apportées. Je crois que la seule propriété que le National-Canadien pourra remettre sera les améliorations apportées en dehors des immeubles. La propriété primitive aura complètement disparu.

L'hon. M. Coté:

D. Dites-vous que ce transfert ne comprendrait pas les remplacements?—R. Oh! oui, aux termes de l'accord.

D. Si ce transfert comprend les améliorations, il comprend aussi les remplacements, et les valeurs de la compagnie demeurerait intactes.—R. Les valeurs de la compagnie y gagneraient dans une large mesure, car, alors que le capital initial de la *Montreal Telegraph Company* était de \$2,000,000, la valeur des actions se chiffre aujourd'hui à \$3,000,000, et il n'y a aucun doute que les améliorations apportées à la propriété ont probablement doublé ce montant de \$3,000,000. Pour le même territoire que celui que desservait la *Montreal Telegraph Company* primitivement, les améliorations apportées par le National-Canadien au cours des années, ont au moins doublé sa valeur. Je ne connais pas les détails, mais cette déclaration, est en substance, exacte.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Nous ne pouvons pas régler cette question ici.—R. Non, mais la *Montreal Telegraph Company* dessert le territoire le plus densément peuplé du Canada. Son réseau embrasse celui de l'ancien Grand-Tronc. Naturellement, les services télégraphiques dans ce territoire se sont considérablement développés.

Le très hon. M. Meighen:

D. La question se résume à ceci, et je tiens à connaître votre sentiment à cet égard, savoir: quel que soit le mode d'exploitation en commun des deux réseaux télégraphiques, le National-Canadien serait non pas moins, mais plus indépendant, en 1978, du fait qu'il pourra alors se dispenser complètement de la compagnie de télégraphe?—R. Précisément. En d'autres termes, bien qu'on ait dit ici que les améliorations seraient apportées à la propriété du Pacifique-Canadien, il ne s'ensuit pas nécessairement qu'on ne les considère pas comme faisant partie de la propriété de la compagnie qui les possède. Des centaines de milles de notre ligne appartiennent à d'autres compagnies. Nous leur permettons de poser leurs fils sur de vastes étendues de territoire desservi par notre compagnie. Nous ne payons pour cela aucun loyer; ces fils demeurent la propriété de l'autre compagnie. De 1,200 à 1,500 milles de ligne du réseau téléphonique transcanadien sont posés sur nos poteaux d'un bout à l'autre du pays. C'est tout comme si vous mettiez votre propriété sur la propriété d'une autre personne, que vous la louiez ou l'affermiez, mais vous pouvez toujours l'identifier. Par exemple, si le National-Canadien désirait poser un fil entre Toronto

[M. D. L. Howard.]

et Montréal demain, et désirait s'affranchir de toute obligation à l'endroit de la *Montreal Telegraph Company* aux termes du bail, à supposer qu'il soit exploité en commun, le National-Canadien pourrait poser ce fil sur les poteaux et les supports du Pacifique-Canadien, mais le fil serait toujours là, et les isolateurs et les fils de raccordement nécessaires à l'installation demeureraient toujours la propriété du National-Canadien.

M. Biggar:

D. Est-ce tout ce que vous avez à communiquer au Comité sur ce sujet?—
R. Au sujet du projet de loi dont il a été question, ce bill, si je ne me trompe, avait un double objet. Il s'agissait d'établir une société pour acquérir les propriétés télégraphiques des deux compagnies, ou permettre à cette autre organisation de fonctionner, peut-être séparément, sous une direction unique. Il n'était pas question de fusion des deux compagnies.

L'hon. M. Parent:

D. Qu'est-ce au juste que la *Montreal Telegraph Company*?—R. Cette compagnie est probablement la première entreprise télégraphique établie au Canada. Elle a exploité une ligne télégraphique entre Québec, Montréal, Ottawa, Windsor...

D. L'ancien Grand-Tronc?—R. Exactement. Elle était exploitée comme société indépendante distincte et ne faisait pas partie du réseau du Grand-Tronc.

D. Elle n'en fait pas non plus partie aujourd'hui?—R. Oui. Elle ne fonctionne plus activement.

D. Elle est aujourd'hui une filiale du National-Canadien?—R. Non. Le National-Canadien, aux termes d'un accord, a affirmé toutes les propriétés de la *Montréal Telegraph Company* pour une période de 99 ans. La *Montreal Telegraph Company*, telle que présentement constituée, est tout simplement une société de portefeuille. Ses seuls revenus, comme l'indique son bilan, proviennent du loyer que lui paie le National-Canadien.

D. Les actionnaires sont-ils des Canadiens?—R. Je le crois. J'ai la feuille par devers moi. Les titres de cette compagnie sont inscrits à la Bourse de Montréal, et je pense que tous les administrateurs sont des Canadiens.

D. Pourriez-vous nous donner les noms des administrateurs?—R. Les noms qui apparaissent sur la feuille que j'ai en mains sont: H. E. Rawlings, président, James B. Paterson, vice-président, George F. Benson, Lt.-col. William Leggat et C. F. Size, tous de Montréal. Le secrétaire-trésorier est M. M.-P. Domville.

L'hon. M. Parent:

D. Quel est le capital social?—R. La valeur au pair des titres est de \$40 par action, et le capital nominal et émis se chiffre à \$2,000,000.

D. Combien d'actions ont été émises?—R. Cinquante mille. Le montant de \$2,000,000 représente la valeur d'émission à \$40 par action.

L'hon. M. McRae:

D. Quel est le revenu?—R. Le revenu, d'après l'entente, est de 8 p. 100, plus un montant de \$5,000 qui représente, je crois, les appointements du secrétaire.

L'hon. M. Gordon:

D. 8 p. 100 sur quoi?—R. Sur \$2,000,000. La dépense du National-Canadien est de \$165,000.

M. Biggar:

D. Je crois que nous devrions terminer cette question des télégraphes. Je vais vous poser une question qui n'a pas été soulevée. D'après la correspondance que vous avez lue, il est évident que certaines difficultés sont survenues entre le National-Canadien et la *Montréal Telegraph Company*?—R. Oui.

D. M. Fairweather a laissé entendre que ces difficultés auraient pu être évitées, que la proposition ait été faite en commun ou non, si le Pacifique-Canadien et le National-Canadien avaient pris à leurs charges les obligations dont le National-Canadien était grevé.—R. Oui, en assumant la moitié du risque.

D. Eût-il eu quelque objection si la proposition avait été formulée?—R. Je vais répondre de mon mieux.

D. Est-ce que la décision en cette affaire était entre vos mains ou relevait-elle de quelqu'un d'autre?—R. Cette décision relevait de quelqu'un en haut lieu. Mais je tiens à ajouter une explication. A cette époque, l'exploitation en commun des services télégraphiques était une question d'une brûlante actualité. Dans les milieux intéressés, nous étions d'avis que c'était la solution logique du problème. Nous nous efforcions d'en venir à une entente, en ayant toujours présente à l'esprit la nécessité d'assurer au public un système de communications télégraphiques de la plus haute efficacité. Nous avons pu fournir un bon service dans les endroits où il n'y avait pas concurrence,—c'est-à-dire dans les centres importants non concurrents, car nous pouvions réaliser quelques bénéfices,—et certains endroits, comme Lethbridge et Medicine-Hat, étaient dotés d'un excellent service télégraphique. Les deux compagnies convinrent de faire évaluer les propriétés par des experts indépendants, et trois spécialistes, dont un de l'*American Telegraph and Telephone*, un de la compagnie *Western Union* et un de la *Postal Telegraph Company* passèrent plusieurs mois à faire l'examen des propriétés des deux compagnies parties au différend afin d'établir une valeur équitable aux taux du jour.

D. A quelle époque?—R. Leur rapport fut soumis en 1934.

D. Oui?—R. Ils examinèrent les propriétés et présentèrent le rapport en question.

D. Voulez-vous traiter de ce qui a trait à la *Montreal Telegraph Company*?—R. Ce rapport intéresse cette compagnie en ce qu'il groupe les propriétés contrôlées ou possédées par la National-Canadien, ce qui comprend nécessairement la *Montreal Telegraph Company*.

D. Quelle fut l'objection opposée à la proposition dont a parlé M. Fairweather?—R. Il ne s'en trouverait aucune, sauf que si vous prenez une valeur de la *Montreal Telegraph* et la portez comme valeur du National-Canadien, en nous demandant de prendre un risque sur cette valeur, la pleine valeur que vous indiquez n'existe pas véritablement. Permettez que je fasse une comparaison de choses de tous les jours. Vous possédez un lot, et j'en possède un autre. Votre lot est grevé d'une hypothèque pour 50 p. 100 de sa valeur. Survient un tiers qui désire construire sur nos deux lots. Nous tenons tous deux à tirer profit du marché. Mais vous me dites: "Je vous prie d'assumer 50 p. 100 de l'hypothèque sur mon lot et de l'appliquer comme recette". En peu de mots, telle est, à mon avis, l'état de la question.

D. Est-ce que vous avez tout dit ce que vous aviez l'intention de dire sur cette question des services télégraphiques?—R. Je crois que c'est tout ce que j'ai à dire.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Est-ce que toutes les lignes du National-Canadien appartiennent aujourd'hui à la *Montreal Telegraph*?—R. Oh! non; seulement celles qui font partie du territoire de l'ancien Grand-Tronc.

D. Dans le territoire occupé au moment de l'affermage?—R. Précisément.

[M. D. L. Howard.]

L'hon. M. Buchanan:

D. Je reviens à cette dépense de capital pour l'établissement d'une installation d'émission. Vous avez dit que la duplication eût pu être éliminée dans une large mesure s'il y avait une administration unique?—R. Oui, monsieur.

D. Cela eût-il été possible par coopération entre les deux compagnies? Je veux dire que vous maintenez les mêmes services que le service télégraphique du National-Canadien, à Edmonton.—R. A Edmonton, nous avons un arrangement coopératif, de même qu'à Saskatoon et Regina, en vertu duquel les répéteurs sont installés dans le même bureau.

D. Voilà un exemple de ce que j'avais à l'esprit. Aurait-on pu effectuer cet arrangement par coopération d'un bout à l'autre du pays, en vue d'éviter la duplication des services?—R. Il faut envisager la situation dans son ensemble. Il serait impossible d'exploiter une partie de l'installation en coopération sans causer un bouleversement des autres services découlant de cette installation.

D. A supposer que les deux compagnies collaborent, en prenant Calgary et Edmonton comme exemples, est-ce que le Pacifique-Canadien n'aurait pas pu assurer le service de Calgary, tandis que le National-Canadien eût assuré celui d'Edmonton?—R. Oui, monsieur le sénateur.

D. Et si l'on avait suivi ce principe de coopération par tout le pays, on eût épargné des sommes considérables sur l'installation de facilités d'émission?—R. Oui.

Le très hon. M. Meighen:

D. Aurait-on pu procéder de la sorte, et si on ne l'a pas fait, pourquoi?—R. La technique d'émission est en pleine évolution. Ni l'une ni l'autre des deux compagnies ne voulait se trouver prise au dépourvu et dans l'impossibilité de maintenir ses services durant cette période d'évolution. En conséquence, chacune s'efforça d'établir un système complet, car nous ne savions pas où la radiodiffusion nous mènerait et dans la plupart des phases importantes de l'exploitation nous avions une duplication du matériel respectif de chaque compagnie. Nous sommes toutes deux en mesure de fonctionner avec la plus haute efficacité.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Et de vous faire mutuellement concurrence?—R. Et de nous faire concurrence, au besoin. Dans l'exploitation télégraphique il n'y a pas de concurrence parce que le commerce est contrôlé et réglé entre les deux compagnies quant aux recettes et aux services.

L'hon. M. Black:

D. C'est-à-dire par une entente?—R. Précisément.

D. De sorte que vous êtes aujourd'hui sur un même pied?—R. Dès les premiers temps les recettes et les services furent partagés sur une base de 50 p. 100. C'était là la solution logique. Une entreprise qui doit desservir tout un pays doit non seulement assurer les services mais être en mesure d'en assurer le fonctionnement continu. C'est ainsi qu'une des dispositions de l'accord prévoit l'utilisation d'un double réseau de lignes.

L'hon. M. Parent:

D. Pour revenir à la *Montreal Telegraph Company*, voulez-vous nous dire à quelle date cette entreprise fut constituée en corporation?

L'hon. M. DANDURAND: C'est une très vieille société.

Le TÉMOIN: Elle fut constituée en société en 1847.

L'hon. M. Parent:

D. A cette époque elle était exploitée exclusivement par le Grand-Tronc?—R. Non, monsieur le sénateur. Le Grand-Tronc, pour ce que je sais, n'a jamais eu la haute main sur la *Montreal Telegraph*. C'était une société indé-

pendante qui fonctionna comme telle jusqu'à l'entente avec la *Great North Western* en 1878 ou 1879. La *Great North Western* était aussi une société de télégraphe indépendante, possédée et dirigée par la *Western Union*, et l'entente intervenue en 1878 fut garantie par la *Western Union*.

D. Une compagnie américaine?—R. Oui. J'oublie la date, mais à un moment donné la *Canadian Northern* acquit la *Great North Western Company*, et elle assuma par cette acquisition les obligations de la *Montreal Telegraph Company*.

L'hon. M. McRea:

D. Si je saisis bien le sens de votre témoignage, vous prétendez que par la fusion des réseaux télégraphiques, les deux réseaux ainsi fusionnés seraient en meilleure posture pour transiger avec la *Montreal Telegraph Company* dans quarante ans, à l'expiration du contrat?—R. Assurément.

D. Je suppose que l'évaluation des deux réseaux établit nettement la valeur de la *Montreal Telegraph Company*?—R. Oui. Cette évaluation est établie par sections.

D. Je crois qu'il serait important de consigner cette évaluation au dossier, si elle est disponible; si, plus tard, cette question prête à discussion, nous aurons devant nous la valeur estimative des deux réseaux, ainsi que la valeur estimative de la propriété de la *Montreal Telegraph Company*. Avez-vous cette documentation par devers vous?—R. Oui. Je ne suis pas autorisé à déposer cette évaluation pour ce qui concerne le National-Canadien, mais notre compagnie sera heureuse de déposer un état de la valeur à laquelle elle estime ses propriétés.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Comment déposeriez-vous ce document?

L'hon. M. McRAE: Nous pourrions l'obtenir du National-Canadien. Ils ont dû l'inscrire comme entrée séparée.

M. BIGGAR: Je crois que c'est tout.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Avez-vous quelque chose à ajouter à votre témoignage?—R. Non, monsieur le président, à moins qu'on ne désire savoir autre chose.

L'hon. M. COTÉ: Pourquoi ne pas demander à M. Fairweather si sa compagnie aurait objection à déposer l'état de la valeur de ses propriétés télégraphiques? Ce témoin ne peut parler au nom du National-Canadien. Il peut produire cette estimation en tant que sa compagnie est concernée.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Si je comprends bien, cette estimation a été préparée en commun?—R. Elle fut préparée par un comité mixte, composé de fonctionnaires de compagnies des Etats-Unis, tous très compétents. Ils ont fait une estimation pour les deux compagnies.

D. En commun?—R. Non, de chaque compagnie séparément, et ils ont dressé un rapport distinct sur la valeur de chaque propriété.

L'hon. M. Parent:

D. Ce rapport est-il disponible?—R. Nous sommes prêt à le déposer en ce qui concerne notre compagnie.

M. BIGGAR: Le National-Canadien n'a pas d'objection de son côté. Le Comité désire-t-il que ce document soit imprimé?

L'hon. M. DANDURAND: Nous aimerions en prendre connaissance.

M. BIGGAR: Je le garderai en ma possession, et les membres du Comité pourront l'examiner. J'en ferai l'examen, et j'aviserai le Comité si je juge qu'il contient certains faits qui doivent lui être communiqués.

[M. D. L. Howard.]

Avant que nous appelions le témoin suivant, le capitaine McMurray, je ferais bien, je crois, de passer en revue les points saillants du témoignage de M. Howard. Tout d'abord, le sénateur Parent a demandé que nous examinions la Pièce 71, le rapport conjoint du 27 février 1933. J'ai dit que j'en ferais le résumé. Ce rapport contient les noms des représentants du Pacifique-Canadien et du National-Canadien pour chaque section; il relate ensuite que ces messieurs se sont réunis du 23 au 27 janvier 1933 à l'hôtel Place Viger, à Montréal. Il est déclaré que l'étude de la question devait être abordée sous cinq chefs distincts, et les principes généraux de cette étude sont énoncés. Les quatre pages qui suivent contiennent le compte rendu de la discussion de ces principes du point de vue de la coordination et de la fusion. Le rapport contient ensuite une annexe des économies réalisables par amalgamation et par fusion, telles qu'établies par ce comité. Les tableaux se partagent en cinq parties:

1. Bureaux commerciaux des embranchements et bureaux indépendants. Economies estimées: par fusion, \$274,000; par coordination, \$115,000.
2. Bureaux en service ou bureaux principaux. Economies estimées: par fusion, \$565,000; par coordination, \$95,000.
3. Entretien des installations. Economies estimées: par fusion \$75,000; par coordination \$10,000.
4. Surveillance et frais généraux. Economies estimées: par fusion, \$97,000; par coordination, nulles.
5. Tous autres frais d'exploitation. Economies estimées: par fusion, nulles; par coordination, nulles.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Qu'entendez-vous par coordination?

M. BIGGAR: Nous interprétons la coordination comme nous l'avons interprétée lorsque nous avons discuté la coopération. Le total des économies réalisables par la fusion est fixé à \$1,011,000, contre \$220,000 par coordination.

Le rapport contient aussi trois commentaires des représentants du National-Canadien. Le premier a trait aux loyers payés aux compagnies-mères. Les représentants du National-Canadien affirment que ces loyers qui se chiffrent à \$86,000 d'après le projet de fusion, et à \$31,000 d'après le projet de coordination, ne constituent pas effectivement une économie, car ils forment, dans une très large mesure, une valeur intangible. Le deuxième commentaire porte sur les économies effectuées en 1932, année au cours de laquelle le relevé fut fait. Ce commentaire est conçu en ces termes:

D'après le projet de fusion, ces économies, réalisables par le National-Canadien, et comprises dans les économies résultant de la fusion dans la mesure de \$38,000, ne pourraient pas être réalisées et le chiffre des économies sus-mentionné devrait être diminué en conséquence. D'après le projet de coordination, il y aurait lieu de réduire ce chiffre de \$13,000.

Le troisième commentaire intéresse la coordination des bureaux commerciaux des embranchements et les bureaux indépendants, là où les services télégraphiques commerciaux des deux compagnies occupent les mêmes locaux que les services de voyageurs des chemins de fer et des messageries. Il se lit:

Si, d'après le projet de coordination des chemins de fer, il était décidé d'établir des bureaux communs à ces endroits, une économie additionnelle de \$65,000 par année pourrait être réalisée par la coordination des services télégraphiques.

Le TÉMOIN: Monsieur Biggar, voulez-vous me permettre de faire une observation à ce sujet?

M. BIGGAR: Assurément, monsieur Howard.

Le TÉMOIN: En ce qui concerne la section du Pacifique-Canadien, je dois dire que notre compagnie n'a pas donné son assentiment à cette partie du rapport. Ce sont là des réserves exprimées par le National-Canadien, et auxquelles nous n'avons pas agréé.

M. BIGGAR: J'ai dit clairement que ces commentaires avaient été faits par les représentants du National-Canadien.

L'hon. M. BLACK: La différence nette n'est que d'environ \$30,000, n'est-ce pas?

M. BIGGAR: Non, monsieur le sénateur. Elle est de \$86,000 plus \$38,000, d'après le projet de fusion, et de \$65,000 dans l'autre cas.

L'hon. M. ROBINSON: Ce chiffre de \$65,000 se rattache au projet de coordination.

M. BIGGAR: Le rapport ajoute:

En présentant ce rapport, le comité mixte ne s'est pas tracé la tâche d'en venir à une conclusion au sujet d'une politique de fusion ou de coordination, mais il s'est chargé tout simplement d'établir une documentation quant aux résultats possibles d'après l'un et l'autre projet.

L'hon. M. COTÉ: Je crois que nous épargnerions du temps si M. Howard exprimait son avis sur les réserves faites par le National-Canadien.

L'hon. M. PARENT: Lorsque j'ai demandé que ce document soit déposé je songeais que si nous devons tirer des conclusions, nous pourrions trouver utile d'avoir devant nous un rapport qui démontre que ces représentants avaient formulé certaines conclusions relativement à la fusion et à la coordination. Ainsi, un principe qui vaut pour les lignes de télégraphe peut valoir aussi pour d'autres services. Si ces représentants ont pu en venir à une entente au sujet de la coordination des services télégraphiques, je ne vois pas pourquoi la coopération serait impossible dans d'autres cas.

L'hon. M. COTÉ: Cet argument s'applique également à la fusion.

L'hon. M. PARENT: Précisément.

M. BIGGAR: Il est un autre point sur lequel j'attire l'attention du Comité. J'ai reçu une communication de la *Montreal Telegraph Company*, adressée aux coprésidents de ce Comité à la date du 19 mai 1938. Ce document est signé par M. Rawlings, président de la compagnie, et il est ainsi conçu:

Relativement à cette partie du témoignage de M. Fairweather, tel que rapporté par les journaux, où il a dit: "Nous sommes même allés jusqu'à entamer des négociations officieuses avec la *Montreal Telegraph Company*, mais nous n'avons pas pu faire un pas. Cette compagnie croyait avoir en mains une fructueuse affaire", je dois dire, au nom des administrateurs de notre compagnie que:

Dans l'après-midi du vendredi 13 avril 1934, à la suite d'un rendez-vous fixé quant au jour et à l'heure, j'ai reçu la visite de l'honorable C. P. Fullerton, accompagné de deux autres messieurs. Ces derniers, sans avoir avisé du motif de leur visite, s'informèrent de la proposition que la *Montreal Telegraph Company* pourrait faire, afin de permettre au Gouvernement fédéral d'opérer la consolidation des compagnies de télégraphe du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, et à laquelle la *Montreal Telegraph Company* formait un obstacle.

J'ai répondu à l'honorable Fullerton que la *Montreal Telegraph Company* n'avait aucune proposition à soumettre, mais qu'elle accueillerait celle du Gouvernement fédéral, et que je communiquerais avec M. Fullerton, après avoir consulté le conseil d'administration de notre compagnie.

[M. D. L. Howard.]

A la suite d'une réunion de ce dernier, tenue le 19 avril 1934, au cours de laquelle la question fut mise en délibération, j'ai adressé la lettre dont copie est ci-jointe à l'honorable Fullerton, et à laquelle il n'a pas répondu.

Après avoir adressé cette lettre à l'honorable Fullerton, j'eus, avec M. F. K. Morrow, un entretien dont la substance fut communiquée au conseil d'administration de la compagnie le 26 décembre 1934, date à laquelle j'ai écrit à M. Morrow, comme l'atteste la copie ci-jointe de ma lettre, mais je n'ai reçu aucune réponse.

Vous admettez, je crois, que le témoignage de M. Fairweather n'est pas tout à fait conforme aux faits, qu'il laisse une fausse impression, et que j'ai cru devoir remettre les choses au point.

A la suite des deux entretiens sus-mentionnés, j'ai préparé un mémoire complet dont vous pourrez consulter copie, si vous le désirez.

Bien à vous,

Le président,

(Signé) H. E. RAWLINGS.

La première annexe est une copie de la lettre du 20 avril 1934 adressée par M. Rawlings à l'hon. C. P. Fullerton. Elle est conçue en ces termes:

MONSIEUR LE JUGE,

J'ai rapporté au conseil d'administration de la compagnie, à sa réunion mensuelle ordinaire, tenue hier, le 19 courant, l'entretien que nous avons eu au cours de l'après-midi du vendredi 13 courant, relativement au bail de *The Great North Western Telegraph Company* détenu par notre compagnie, en tant qu'il concerne le projet de fusion des compagnies de télégraphe du Pacifique-Canadien avec celles du National-Canadien.

Je suis en mesure de vous dire, en réponse à votre demande, que les administrateurs n'ont aucune proposition à formuler, mais qu'ils étudieront avec bienveillance toute proposition que vous voudrez bien leur faire et qu'ils jugeront équitable à l'endroit de leurs actionnaires et qu'ils pourront, comme telle, soumettre à leur approbation.

Le conseil d'administration se réserve le droit de consulter d'abord les conseillers juridiques de la compagnie, et vous serez tenu d'assumer le paiement de tous honoraires d'avocats que la compagnie pourra avoir à acquitter, quelle que soit votre proposition et/ou son principe.

L'hon. M. DANDURAND: Ceci ne mène à rien, sauf à nous démontrer qu'aucune proposition n'a été faite.

M. BIGGAR: Cette lettre est suivie d'une copie d'une lettre du 26 novembre 1934, adressée à M. F. K. Morrow en sa qualité de régisseur des Chemins de fer Nationaux du Canada, et contenant un mémoire que M. Rawlings a préparé d'après ses propres dossiers, et qui se passe de commentaires. Ce mémoire porte la date du 20 décembre 1934, et il est ainsi conçu:

Le conseil d'administration a discuté la question de l'achat proposé par la compagnie de télégraphe du National-Canadien du bail que détient notre compagnie sur la *Great North Western Telegraph Company*, et le sentiment général est que le conseil s'en tienne aux termes de la lettre que notre président a adressée au juge Fullerton à la date du 20 avril.

Toutefois, le conseil est favorablement disposé à étudier toute proposition équitable visant l'achat du bail de la compagnie dans des conditions analogues à celles qui ont été accordées à l'*American Union Telegraph Company*, et al, lors de l'achat de la *Dominion Telegraph Company*.

J'ai montré cette lettre à M. Rand qui représente ici le National-Canadien et il m'a déclaré qu'il ne jugeait pas nécessaire d'appeler des témoins à cet égard. A moins que le Comité n'en juge autrement, je suis aussi de cet avis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils ont mis un temps considérable à franchir ce premier pas.

M. BIGGAR: Apparemment.

(Le capitaine R. W. McMURRAY est appelé.)

M. Biggar:

D. Vous traiterez de navires, capitaine McMurray?—R. Oui.

D. Quelle position occupez-vous dans l'administration du Pacifique-Canadien?—R. Je suis directeur du service de navigation du Pacifique-Canadien sur la côte du Pacifique.

D. Depuis quand occupez-vous ce poste?—R. J'occupe le poste de directeur depuis plus de quatre ans. Auparavant, j'avais été surintendant de la navigation de la compagnie durant neuf ans. Antérieurement, j'ai navigué durant vingt-quatre ans. Avant de quitter le service en mer j'étais chargé de la direction du service de l'Atlantique de la compagnie.

L'hon. M. Black:

D. Vous avez dû commencer votre carrière dès le berceau.—R. C'est à peu près le cas.

M. Biggar:

D. Vous traiterez, je suppose, du montant de \$41,500 qui apparaît au haut de la page 451 du compte rendu?

L'hon. M. HUGGESSEN: Non. Il s'agit du montant apparaissant à la page 416 n'est-ce pas?

M. BIGGAR: Précisément. J'avais le mauvais item. Il s'agit des navires côtiers de la Colombie-Britannique, le quatrième item de la page 416, du côté droit du sommaire.—R. Oui, \$450,000.

D. Comment ce montant a-t-il été calculé?—R. Cet estimé fut établi par mon prédécesseur, le capitaine Neroutsos, et il est basé sur l'exploitation en 1930. J'ai vérifié cet estimé, et je le trouve exact.

D. Il est basé sur la substitution d'un seul service aux deux services qui étaient en exploitation à cette époque?—R. Dans une certaine mesure, oui.

D. Et depuis, cet unique service a été supprimé, n'est-ce pas? J'entends le service du National-Canadien?—R. Oui, dans un cas particulier.

D. Mais il en reste encore une partie?—R. Oui.

D. Avez-vous quelque chose à ajouter sur la façon dont cette estimation de \$450,000 a été établie?—R. Oui.

Le très hon. M. Meighen:

D. Est-ce que les détails du n° 4, à la page 416, ont été donnés ailleurs au cours de quelque autre témoignage, ou avez-vous un mémoire à présenter?—R. Je puis vous dire comment il a été établi.

L'hon. M. Dandurand:

D. Mais il ne constitue plus un élément pouvant justifier cette estimation de \$450,000.—R. Il entre encore dans une très large mesure dans cette estimation.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Dans quelle mesure?—R. Je crois qu'on pourrait encore aujourd'hui réaliser une économie de \$400,000, ce qui se compare favorablement à l'estimation du National-Canadien. Il est porté à la page 511 des Témoignages. Le National-Canadien prétend qu'une économie de \$500,000 pourrait être réalisée annuellement.

[Capitaine R. W. McMurray.]

M. Biggar:

D. Vous feriez bien de nous dire d'abord comment ce montant de \$450,000 a été établi, et dans quelle mesure il doit être modifié, en tenant compte de la partie du service qui a été supprimée.—R. Je dois exposer brièvement la situation des services de navigation sur la côte du Pacifique. C'est ce que je ferai, si vous le permettez.

R. Entendu.—R. Les deux compagnies de chemins de fer exploitent des services de navigation sur la côte du Pacifique. Le National-Canadien maintient deux services durant toute l'année, l'un de Vancouver à Prince-Rupert, l'autre de Vancouver et Prince-Rupert aux îles de la Reine Charlotte. Le National-Canadien maintient ces deux services depuis de nombreuses années. Depuis quelques années seulement, le National-Canadien a étendu son service à l'Alaska durant les mois d'été. A l'heure actuelle, la flotte du National-Canadien comprend cinq navires. De son côté, le Pacifique-Canadien maintient huit services durant toute l'année, avec un service supplémentaire durant l'été. La flotte du Pacifique comprend quinze navires. En sus des services susmentionnés, les deux compagnies maintiennent un service de péniches entre la terre ferme et l'île Vancouver. En 1909, le Pacifique-Canadien inaugura un service quotidien aller et retour, durant toute l'année, entre Vancouver, Victoria et Seattle. Deux navires furent affectés à ce service, qui est encore en existence. Jusqu'en 1930, le Pacifique-Canadien était seul à assurer un service quotidien régulier sur ce parcours. En 1930, le National-Canadien mit un nouveau navire en service sur ce parcours. Dans l'estimé des économies qui auraient pu être réalisées par l'unification, d'après l'exploitation en 1930, on a présumé que ce dernier service pourrait être supprimé.

D. Quel est le nom de ce navire?—R. Le *Prince David*.

D. Nous donnerez-vous les chiffres des économies?—R. L'économie qui eût pu être réalisée par la suppression de ce service se fût chiffrée à \$201,000; ce montant comprend l'exploitation du navire et des quais nécessaires à son fonctionnement.

D. Comment établissez-vous ce montant?—R. Nous connaissons exactement la période de fonctionnement de ce navire, et nous avons basé notre calcul des frais de fonctionnement sur nos propres frais.

L'hon. M. Hugessen:

D. Durant combien de temps ce navire fonctionnait-il?—R. En 1930, du 12 août à la fin de l'année. Il ne fut supprimé qu'en 1931. Le navire continua de fonctionner en 1931, mais l'estimé est basé sur l'exploitation de 1930. Le navire fut retiré le 15 septembre 1931.

L'hon. M. Dandurand:

D. De sorte que ce navire n'entre plus en ligne de compte?—R. Non, pas ce navire en particulier.

L'hon. M. Horsey:

D. Est-ce que quelque autre navire faisant ce trajet entre en ligne de compte?—R. Non, pas ce navire en particulier. L'année suivante un autre navire fut mis en service, c'est-à-dire un dans chaque direction, mais ils furent tous deux retirés à l'automne de 1931.

D. Y a-t-il d'autres navires à l'heure actuelle?—R. Non, pas sur ce parcours.

M. Biggar:

D. Allez.—R. Le Pacifique-Canadien maintient également depuis l'inauguration du service côtier, en 1901, un service de voyageurs et de transport postal de la Colombie-Britannique à Skagway, en Alaska. Ce service fonctionne durant l'hiver, assurant deux voyages par mois au milieu de l'hiver et trois voyages

par mois durant l'automne et le printemps. Depuis quelques années, durant le plus fort de la saison touristique, le Pacifique-Canadien fournit un service deux fois par semaine. Jusqu'en 1930 le National-Canadien n'avait pas de service sur ce parcours, mais cette année-là un nouveau navire fut mis en service entre la côte et l'Alaska, en même temps que ses navires circulant entre Vancouver et Prince-Rupert étaient mis en service vers l'Alaska. En 1930, par conséquent, le National-Canadien avait trois navires se rendant en Alaska, comme le Pacifique-Canadien, avec cette différence, que ces trois navires constituaient notre service régulier. Dans l'estimé des économies réalisables d'après l'exploitation de 1930, on a présumé que ce service additionnel vers l'Alaska pourrait être supprimé. Deux navires eussent été supprimés, avec une économie d'exploitation de \$127,000.

L'hon. M. Parent:

D. Prétendez-vous que jusqu'en 1930, le Pacifique-Canadien, alors seul à maintenir un service et ayant la haute main sur toute la situation, réalisa de plus forts revenus après que le National-Canadien eût commencé son exploitation?—R. Pas du tout.

D. Dites-vous alors que par suite de la concurrence vos recettes étaient moins élevées?—R. Non.

D. Ce n'est pas ce que vous voulez dire?—R. Non. Le Pacifique-Canadien n'est pas seul à maintenir un service vers l'Alaska; nous subissons la concurrence de compagnies américaines. Le chiffre que j'ai cité représente simplement une économie additionnelle qui aurait pu être réalisée par la suppression des nouveaux services établis par le National-Canadien en 1930.

L'hon. M. Horsey:

D. Cette économie a déjà été réalisée?—R. Non.

D. Je croyais que ce navire avait été supprimé?—R. Ce navire fut supprimé durant l'année en question, mais il en reste un autre à l'heure actuelle. La suppression de ce service additionnel vers l'Alaska se chiffrait à \$127,000. On a aussi estimé que de plus amples économies pourraient être effectuées par la consolidation des services de péniches entre la terre ferme et l'île Vancouver.

D. Péniches à wagons?—R. Précisément. Ces péniches servent à transporter les wagons à l'île Vancouver.

Le très hon. M. Meighen:

D. Des wagons de chemins de fer?—R. Les wagons de chemins de fer sont transportés par péniches à travers le détroit.

L'hon. M. Robinson:

D. A quel endroit ces wagons sont-ils débarqués?—R. Le terminus des péniches à wagons du National-Canadien est situé à Port-Mann, en amont du fleuve Fraser, un peu au delà de New-Westminster. Leur service s'étend de ce point jusqu'à Victoria et d'autres endroits sur l'île. Le terminus des péniches à wagons du Pacifique-Canadien est situé dans le port de Vancouver. On a supposé que d'après le plan d'unification ces deux services de péniches seraient consolidés et que les barges auraient comme terminus le port de Vancouver. Ceci eût permis de réaliser une économie de \$104,000, avec la suppression du service additionnel de même que d'une flotte de péniches. Le remaniement des personnels, d'après le projet d'unification, eût aussi permis de réaliser une économie de \$18,000.

L'hon. M. Parent:

D. Est-ce que ceci ne pourrait pas être réalisé par coopération?—R. Non, monsieur le sénateur.

[Capitaine R. W. McMurray.]

D. Et pourquoi pas?—R. Il serait extrêmement difficile de consolider les personnels à cet endroit par coopération. Est-ce que vous parlez du dernier item de \$18,000? Il s'agissait dans ce cas d'une simple consolidation des personnels.

D. Je vous demande, si, par coopération, vous n'auriez pas pu réaliser la même économie?—R. Certainement, non.

D. Et je vous demande pourquoi?—R. Par coopération?

D. Oui.—R. Il y a le facteur concurrence. S'il y a concurrence, vous ne pouvez compter que sur une très faible mesure de coopération. Dans le cas qui nous occupe, je ne vois pas comment on pourrait effectuer des économies. De fait, il serait impossible de réaliser des économies par coopération entre les deux compagnies de navigation.

D. Vous dites non?—R. Oui.

D. Mais vous n'expliquez pas votre "non". Vous ne nous dites pas pourquoi vous dites "non."

L'hon. M. Murdock:

D. Un service part de Port-Mann et l'autre de Vancouver.—R. Par coopération vous auriez toujours deux compagnies de chemins de fer distinctes. Je suis chargé de l'exploitation d'un service de navigation, que j'administre de mon mieux, et je m'efforce d'exploiter nos navires de concert avec une compagnie de chemins de fer, et de façon à satisfaire les exigences qu'imposent les correspondances de certains trains. Il est extrêmement difficile d'administrer une compagnie de navigation qui doit tenir compte de l'arrivée et du départ de trains. Or, puisqu'il est si difficile de satisfaire une compagnie de chemins de fer, il devient absolument impossible d'en satisfaire deux.

M. Biggar:

D. Parfaitement. Vous deviez traiter des changements qui se sont produits depuis 1930.—R. Certains changements se sont produits depuis 1930. Le principal changement est la suppression du service Vancouver-Victoria-Seattle du National-Canadien, en 1931. Le National-Canadien a cessé ses opérations sur ce parcours. Cependant le National-Canadien maintient encore son service vers l'Alaska, c'est-à-dire trois navires qui fonctionnent de concert avec ces services ferroviaires. Nous maintenons également trois navires vers l'Alaska.

Ainsi, en 1929, l'année de trafic maximum, nous maintenions trois navires vers l'Alaska durant le trafic intense de l'été. Ces trois navires ne fonctionnaient pas à plein rendement; ils transportaient de bonnes charges, mais ils ne fonctionnaient pas à pleine capacité. S'ils ne fonctionnaient pas à pleine capacité durant l'année de trafic maximum, il est naturel de présumer qu'ils ne le font pas davantage aujourd'hui.

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous venez de parler de l'année de trafic maximum 1929?—R. L'année de trafic maximum fut 1929, et durant cette année-là nous avions trois navires en service vers l'Alaska et ces navires ne fonctionnaient pas à pleine capacité.

L'hon. M. Black:

D. Il n'y avait alors que trois navires?—R. Oh! non. Il n'y avait que trois navires du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. Buchanan:

D. Avant 1930, alors que le National-Canadien inaugura un service vers l'Alaska, comment écoulait-il ses voyageurs? Par les lignes américaines?—R. J'espère que ces voyageurs étaient orientés vers les nôtres.

D. A l'heure actuelle le National-Canadien n'a pas de service entre Vancouver et Victoria?—R. Non, monsieur.

D. Est-ce que le National-Canadien écoule ses voyageurs par vos navires vers Victoria?—R. Oui, monsieur.

D. Et c'est ce qu'il faisait avant la mise en service de ces navires en 1930?—R. Oui.

M. Biggar:

D. Vraiment?—R. La situation, en ce qui concerne l'Alaska, n'a presque pas changé depuis 1930; et d'après le plan d'unification, deux des trois navires additionnels à destination de l'Alaska auraient pu être supprimés, ce qui eût permis de réaliser une économie annuelle dans l'exploitation et l'entretien, de \$100,000. La situation quant aux péniches n'a pas changé depuis 1930.

D. De sorte que dans les circonstances actuelles vous pourriez toujours réaliser une économie de \$100,000 dans les services à destination de l'Alaska?—R. Oui.

D. Et quelle économie comptez-vous pouvoir réaliser dans le service des péniches à wagons?—R. La consolidation des péniches à wagons produirait une économie additionnelle de \$97,000.

D. Nous pouvons dire \$200,000 en chiffres ronds?—R. Oui.

D. Et quelle économie comptez-vous réaliser sur les quais?

L'hon. M. Hugessen:

D. Avant que vous passiez à autre chose, est-ce que la consolidation des services de péniches à wagons comporterait la suppression d'un des terminus à Vancouver?—R. Non. Nous supprimerions, je crois, le terminus de Port-Mann et tous les services de péniches à wagons seraient dirigés sur Vancouver.

M. Biggar:

D. Oui?—R. Mais il y a plus. J'ai dit que par l'unification, nous éliminerions deux navires à vapeur. D'autre part, si les compagnies continuent leurs opérations comme à l'heure actuelle, en tant que compagnies distinctes, il faudra vraisemblablement acheter, dans un avenir rapproché, deux nouveaux navires pour le service de l'Alaska. Il n'y a pas de doute là-dessus, car les navires des deux compagnies commencent à se faire vieux. Ils furent construits en 1910, et il faudra probablement les remplacer dans quatre ou cinq ans. Le coût de deux nouveaux navires, dans cinq ans, serait, je suppose, d'environ \$3,000,000. A l'heure actuelle ce coût atteindrait environ \$5,000,000, mais nous espérons que les prix reviendront à la normale. Ainsi, si les compagnies continuent leurs opérations séparément, on devra faire une dépense de \$3,000,000 dans quatre ou cinq ans. Je crois raisonnable d'imputer un intérêt de 4 p. 100 sur cette somme, ce qui porte le service de l'intérêt à \$120,000 par année,—une autre économie qui pourrait être réalisée, sinon immédiatement, du moins dans le cours de quelques années. Les navires qui seraient mis en service sur la côte, à un coût de \$3,000,000, commencent à se déprécier dès qu'ils entrent en service. Je crois qu'il n'est que juste d'imputer une dépréciation de 3 p. 100 sur ce dernier montant, ce qui représente une somme de \$90,000. Le total est de \$210,000, et c'est là, à mon avis, un estimé modéré des économies qui pourraient être effectuées.

D. Oui?—R. De sorte que même aujourd'hui, vous auriez, grâce à l'unification, une économie de quelque \$400,000.

D. C'est-à-dire que de ce chiffre vous déduiriez le coût d'un navire. Est-ce qu'il ne serait pas nécessaire d'acheter un navire, même si l'unification était mise en vigueur?—R. Non. Je supprime entièrement deux navires. Nous avons présentement six navires, et quatre suffiraient pour le service; de sorte

[Capitaine R. W. McMurray.]

que nous pourrions continuer nos opérations avec les navires que nous avons. Si l'unification devait être opérée demain, je mettrais immédiatement deux navires au rebut.

D. Et c'est de cette façon que vous établissez le chiffre des économies attendues de l'unification?—R. Oui.

D. Est-ce tout?—R. Oui.

L'hon. M. Buchanan:

D. Vous parlez des remplacements qu'opérerait le Pacifique-Canadien?—R. Je parle des remplacements des deux compagnies.

D. Le National-Canadien aurait-il aussi à remplacer des navires?—R. Sans doute. Si le National-Canadien doit continuer d'assurer le même service qu'il donne actuellement, il lui faudra acheter un autre navire.

D. La période de cinq ans s'applique donc aux deux compagnies?—R. Oui.

L'hon. M. Coté:

D. J'aimerais poser une question au témoin. J'aimerais savoir si vous avez le nombre des passagers transportés par les six navires, c'est-à-dire les trois du National-Canadien et les trois du Pacifique-Canadien en Alaska?—R. Non, je n'ai pas cette statistique. Le calcul est tablé sur la présomption que les trois navires primitifs du service de l'Alaska transporteront tous les passagers qu'ils pourraient obtenir. Nous savons qu'ils ont transporté tous les passagers qui se sont présentés en 1929, et qu'ils eussent pu en transporter un nombre additionnel. Nous présumons, en conséquence, qu'ils les eussent aussi tous transportés au cours des années d'exploitation des autres navires.

L'hon. M. Robinson:

D. Je me demande si le trafic vers l'Alaska accuse une augmentation?—R. Il est encore bien en deçà de ce qu'il fut en 1920 et au cours des années antérieures.

M. BIGGAR: Je vous remercie.

M. FLINTOFT: Si le Comité veut bien me le permettre, je déposerai un mémoire écrit.

M. BIGGAR: Oui; peut-être pourriez-vous présenter un mémoire écrit.

M. FLINTOFT: C'est précisément ce que je propose.

M. BIGGAR: Dois-je rappeler M. Howard?

L'hon. M. BLACK: Tandis que nous attendons M. Howard, monsieur le président, vous me permettrez de m'enquérir des séances des autres comités.

L'hon. M. DANDURAND: Cet après-midi les travaux du Sénat seront remis à lundi soir, et lorsque nous aurons terminé l'audition des témoignages, ce soir, nous pourrons consacrer la semaine prochaine au travail du Sénat et des autres comités avant d'entendre M. Fairweather.

M. BIGGAR: En attendant l'arrivée de M. Howard, nous pourrions entendre M. Neal.

M. FLINTOFT: J'étais à l'extérieur, mais j'apprends qu'on a proposé l'ajournement.

L'hon. M. DANDURAND: On n'a pas proposé l'ajournement. Si je comprends bien, le prochain témoin sera le dernier que nous entendrons.

M. FLINTOFT: Oui, monsieur le sénateur.

L'hon. M. DANDURAND: Nous ajournerons la séance du Sénat cet après-midi afin de compléter l'audition des témoins. J'espère que nous pourrions finir avant six heures. Vous pourriez peut-être nous renseigner sur ce point.

M. FLINTOFT: J'espère terminer cet après-midi. Je désire me conformer à votre désir, monsieur le sénateur, et si nous ne pouvons finir cet après-midi, nous sommes naturellement à vos ordres pour continuer ce soir.

L'hon. M. DANDURAND: Nous pourrions peut-être gagner un quart d'heure en commençant immédiatement.

M. FLINTOFT: Puis-je vous demander ce que vous avez dit au sujet de l'ajournement? Je crois que vous avez mentionné un ajournement.

L'hon. M. DANDURAND: L'honorable sénateur Black a demandé quand nous reprendrions le travail du Sénat. J'ai dit que nous remettrions l'agenda pour aujourd'hui à lundi soir, afin que nous puissions terminer l'audition des témoins du Pacifique-Canadien, et que nous consacrerions toute la semaine prochaine aux séances du Sénat et des autres comités, de façon à pouvoir entendre les témoignages des experts du National-Canadien au cours de la semaine prochaine.

M. FLINTOFT: Avec votre permission, monsieur le sénateur, j'aimerais pouvoir discuter ce projet, à votre convenance, cet après-midi ou ce soir. J'hésite à exprimer un avis à ce sujet, mais j'aimerais discuter ce projet avec vous, si vous voulez bien me le permettre. Si nous devons procéder de la manière que vous venez d'indiquer, nous serons considérablement embarrassés. Naturellement, le travail du Sénat doit être accompli, mais je tiens à dire respectueusement que nous sommes désireux d'en finir le plus tôt possible avec cette enquête.

L'hon. M. DANDURAND: Je dois attirer votre attention sur le fait que tous les témoignages rendus par les témoins du Pacifique-Canadien au cours des neuf dernières séances devront être étudiés. Il ne serait pas juste pour les parties en cause, ou même pour le Comité, d'aborder ces témoignages sans une préparation suffisante. Je crois que les témoignages des fonctionnaires du National-Canadien ne seront pas aussi détaillés que ceux qu'ont rendus les fonctionnaires du Pacifique-Canadien, mais il serait injuste de demander aux représentants du National-Canadien de témoigner sans préparation suffisante et d'avoir à s'en tenir à des généralités. Il leur faudra plusieurs jours pour étudier les témoignages qui ont été rendus, et durant ce temps, le Sénat pourra continuer son travail. Je ne vois pas comment on puisse procéder autrement.

M. FLINTOFT: Je ne savais pas qu'il s'agissait d'un différend entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. Si vous vous souvenez, M. Fairweather a pris...

L'hon. M. DANDURAND: Quatre séances?

M. FLINTOFT: Cinq séances du matin et trois de l'après-midi. Il a terminé son témoignage, si je ne me trompe, le matin du 17.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Quand avez-vous commencé après cela?

M. FLINTOFT: Le lendemain.

L'hon. M. DANDURAND: Je dois dire, M. Flintoft, d'après l'expérience que nous avons de ce Comité, qu'il eût été préférable que le Pacifique-Canadien eût comparu en premier lieu, en vue des questions discutées. Mais nous avons procédé autrement, et M. Fairweather fut questionné sur ce qui paraissait être le principe de l'argumentation du Pacifique-Canadien, à savoir les économies qui pourraient être réalisées par l'abandon de 5,000 milles de lignes. Nous l'avons maintenu dans les limites de cette question, et maintenant le Pacifique-Canadien déclare que c'en est une d'importance secondaire, et que les économies doivent être réalisées dans tel ou tel service de l'exploitation. En conséquence, les experts du National-Canadien devront examiner les déclarations des témoins du Pacifique-Canadien, puisque ce sont les seuls experts que le Comité puisse appeler à témoigner afin de pouvoir former ses conclusions.

M. FLINTOFT: D'abord, monsieur, on ne nous a pas fourni les détails de l'estimation du National-Canadien. Nous lui avons communiqué notre estimé il y a deux semaines, et il fut publié dans le compte rendu des Témoignages il y a deux semaines. Si le National-Canadien doit avoir deux semaines pour y trouver des points faibles,—si je puis me servir de cette expression, le moins qu'on puisse faire sera d'ajourner pour une autre semaine lorsque le National-

Canadien aura fini, afin de permettre au Pacifique-Canadien de préparer sa réponse.

L'hon. M. DANDURAND: Cette décision relève naturellement du Comité.

M. FLINTOFF: J'expose mon cas, monsieur le sénateur, et c'est tout. Je présente mon cas en toute déférence. Mais je prétends que cet ajournement, en tenant compte des travaux du Sénat et d'autres considérations, est beaucoup trop long.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour ce qui concerne le Sénat, nous n'avons pas à ajourner une semaine.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai insisté auprès des ministres hier pour qu'ils nous transmettent d'importants projets de loi, et je crois que nous pourrions occuper toute la semaine. Nous n'avons pas à fixer une date précise pour le commencement des témoignages des experts du National-Canadien. N'oublions pas que ce projet d'unification a été porté devant le Parlement, par l'entremise du Sénat, par le Pacifique-Canadien. Il lui incombait donc de prouver sa cause. C'est ce qu'il a fait, et je n'exprime aucun avis sur ce point. Il a produit ses experts qui nous ont communiqué une foule de faits des plus intéressants, et qui ont fait certaines comparaisons avec les déclarations faites par le National-Canadien devant la commission royale. Il incombait au Pacifique-Canadien d'établir ses prétentions, puisque c'est le Pacifique-Canadien qui réclame l'unification. Le Pacifique a fait certaines déclarations devant notre Comité. Il nous reste à juger au mérite de la thèse du Pacifique-Canadien. Je suis persuadé que M. Flintoff ne s'attend pas que nous terminions l'enquête maintenant, sur le seul exposé du Pacifique-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Assurément, non.

M. FLINTOFF: Il n'en est nullement question. Nous désirons naturellement que l'enquête la plus approfondie soit faite. Nous sommes d'avis que plus l'enquête sera poussée, meilleure sera notre cause. Mais je prétends que si vous traitez cette enquête comme un différend entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, et que si vous suivez la procédure habituelle en de tels différends, que le National-Canadien devrait procéder immédiatement, comme dans le cas de tout litige judiciaire. Toutes nos déclarations de caractère général sont contenues dans la Pièce numéro 42 qui a été déposée le 18 mai. Nos projets d'abandon de lignes se trouvent tous dans cette pièce. Assurément, si ces projets méritaient étude, ils eussent dû être étudiés avant aujourd'hui. Nous avons siégé,—ceci soit dit sans amertume, car je sais que les honorables sénateurs ont hâte d'en finir,—l'après-midi et le soir.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. GRAHAM): Nous aussi, M. Flintoff.

M. FLINTOFF: Je sais, monsieur le sénateur, et je sympathise avec vous, sachant ce que cela signifie. Mais qu'on veuille ajourner durant une semaine,—et de fait ce serait plus d'une semaine, ce serait effectivement douze jours,—afin de permettre au National-Canadien de trouver des points faibles dans notre exposé...

L'hon. M. ROBINSON: Ne croyez-vous pas que si votre thèse présente des points faibles nous devrions les trouver?

M. FLINTOFF: Assurément. Je suis parfaitement d'avis que cette enquête soit poussée à fond.

L'hon. M. DANDURAND: Le Comité n'a siégé que du mardi au jeudi, de sorte qu'une partie de l'ajournement d'aujourd'hui à mardi prochain ne peut être considérée comme favorisant le National-Canadien. Les représentants du Pacifique-Canadien ont eu neuf séances et ont rendu d'importants témoignages basés sur d'imposantes documentations. Je crois, qu'afin de permettre au National-Canadien de fournir une réponse, à la fois au point et concise, nous devons accorder à ses experts un temps suffisant pour étudier tous les documents qui

ont été consignés au dossier. Mon ami M. Flintoft dit qu'il s'agit d'un différend entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. Il se trompe grandement. Le Pacifique-Canadien a amorcé toute cette affaire, et le Comité ne peut s'adresser à d'autres experts qu'à ceux du National-Canadien. Lorsque le sénateur Beaubien a saisi le Sénat de la question, j'ai dit que nous n'avions pas à aller chercher des experts à l'extérieur, puisque nous les aurions au Comité dans la personne des experts du National-Canadien et ceux du Pacifique-Canadien. Nous avons entendu M. Fairweather pour le compte du National-Canadien. Je ne sais pas combien de témoins ont comparu pour le compte du Pacifique-Canadien, mais je crois que c'est probablement dix ou douze. Nous ne pouvons faire autrement; à mon avis, que de fournir l'occasion à ceux qui ont conféré de ces questions avec les représentants du Pacifique-Canadien de dire "nous admettons ceci", nous rejetons cela". Il leur faudra un certain temps pour se préparer à exposer leurs conclusions. Je crois qu'il n'est que juste de leur accorder une semaine, et nous emploierons cet intervalle à expédier la besogne du Sénat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas d'idée déterminée quant à la procédure à suivre, mais je suis bien convaincu d'une chose. Je ne crois pas que M. Flintoft ait dit qu'il s'agissait d'un différend entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. En tout cas, s'il l'a dit, je ne partage pas son avis.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne partage pas non plus cet avis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je trouve vraiment extraordinaire et déplorable que cette enquête, qui se résume à une question d'affaires, ait pris une telle tournure, c'est-à-dire que le National-Canadien présente une thèse et que le Pacifique-Canadien en présente une autre diamétralement opposée. Du point de vue des chemins de fer, c'est tout simplement une question d'affaires, — le gouvernement peut être diversement concerné, — et je ne comprends pas comment il se fait que tous les experts du National-Canadien pensent dans un sens et ceux du Pacifique-Canadien dans un autre. Et je tiens à ce que cette situation soit tirée au clair avant que nous terminions. Comment se fait-il que sur une simple question d'affaires les représentants du Pacifique disent une chose et ceux du National-Canadien en disent une autre? Les intérêts des deux parties, en tant que compagnies de chemins de fer, sont identiques, à supposer que toute mesure qui puisse être mise en vigueur soit équitable pour les deux. Mais nous sommes en présence d'une compagnie qui objecte aux déclarations de l'autre, et on va même jusqu'à laisser entendre que le Comité devrait exercer le rôle de tribunal entre les deux parties au différend. Je ne puis concevoir pareil état de choses. Pour ce qui regarde le travail du Sénat, je crois que nous pourrions épuiser l'ordre du jour mercredi. Ne pourrions-nous pas ajourner jusqu'à mercredi?

L'hon. M. DANDURAND: Nous pourrions remettre cette décision, car je ne suis pas en mesure de me prononcer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il doit y avoir un motif de cette opposition entre les deux compagnies, mais j'avoue que je ne le saisis pas.

L'hon. M. DANDURAND: Je puis dire à mon honorable ami que les comités ont dix bills à l'étude.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, mais tous ne sont pas importants.

L'hon. M. DANDURAND: Certains sont importants, et d'autres doivent nous être transmis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'en sais rien.

L'hon. M. COTÉ: Nous ne devons pas nous mettre en une telle posture, qu'après les témoignages des représentants du National-Canadien il soit impossible d'opposer une réplique.

L'hon. M. CASGRAIN: Il doit y avoir une réplique.

[Capitaine R. W. McMurray.]

L'hon. M. DANDURAND: Je commence à me rendre compte que nous serons ici jusqu'au premier juillet.

L'hon. M. COTÉ: Si nous ajournons durant douze jours et que les témoins du National-Canadien occupent une dizaine de jours nous serons bien près du premier juillet.

L'hon. M. DANDURAND: Nous pourrons continuer cet après-midi, et nous efforcer d'entendre les derniers témoins du Pacifique-Canadien cet après-midi et ce soir. Nous nous ajournerons ensuite *sine die* et nous aviserons à ce que nous pourrions faire la semaine prochaine.

L'hon. M. PARENT: La situation me paraît assez claire. Notre leader, le sénateur Dandurand, vient d'expliquer que le but de l'ajournement est de permettre au Sénat d'expédier ses affaires courantes. Comme ministre de la Couronne, il attend d'autres projets de loi. Nous pourrons continuer l'audition des témoins du National-Canadien lorsque nous aurons accompli une partie de notre autre travail. Mais l'ajournement proposé n'a pas pour but spécifique de donner au National-Canadien l'occasion de contredire les dépositions des témoins du Pacifique-Canadien.

Le Comité s'ajourne à 3 h. 15 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 3 h. 35 de l'après-midi.

M. BIGGAR: Avant que nous commençons, monsieur le président, il est deux ou trois choses que nous devrions régler. M. McDonnell a fait allusion, dans son témoignage, à un procès-verbal commun, et un membre du Comité m'a prié de déposer ce procès-verbal. Ce document intéresse les messageries. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de le faire imprimer, mais je l'ai par devers moi pour ceux qui désirent le consulter. Il s'agit simplement de confirmer le témoignage.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Voulez-vous exposer brièvement la teneur de ce document?

M. BIGGAR: Ce document traite des discussions qui eurent lieu entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien relativement à la mise en commun des services de messageries. Il est signé par les représentants des deux compagnies. Je ne crois pas qu'il suscite de sérieuses divergences d'opinion, de sorte qu'il suffit que nous l'ayons ici pour référence.

L'hon. M. MURDOCK: Nous communiquera-t-on copie de l'entente intervenue entre la *Montreal Telegraph Company* et la compagnie de chemin de fer?

M. BIGGAR: Nous pourrions nous procurer cette copie du National-Canadien. On ne l'a pas demandée.

Le procès-verbal sera donc la Pièce n° 72.

Le Comité m'a aussi demandé des copies du mémoire de M. W. L. Waters sur la rationalisation des chemins de fer britanniques, ainsi qu'un discours de sir William Wood sur l'exploitation des groupements ferroviaires dans le Royaume-Uni, laissant à la discrétion du Comité de les faire imprimer ou non.

Le discours de sir William Wood fut prononcé en octobre 1933, et nous en avons obtenu une copie polycopiée par l'intermédiaire du Haut Commissaire du gouvernement britannique pour le Canada. Au lieu d'en faire polycopier d'autres copies pour les membres du Comité, il a été imprimé dans la même forme que nos témoignages, de sorte qu'il peut fort bien être inclus dans nos délibérations. Si le Comité n'y voit pas d'objection ce document sera la Pièce n° 73.

Puis le document de M. Waters est une causerie faite devant l'*American Society of Mechanical Engineers*, division des chemins de fer, section du Métro-

politain, à New-York, le 11 mai 1938. Nous en possédons, grâce à la bienveillance de M. Waters, trente copies destinées aux membres du Comité. Il compte neuf pages avec, en sus, une page de commentaires. Ces commentaires ne figurent pas sur les copies remises auparavant aux membres du Comité. Je l'ai dit, le document ne compte que neuf pages que le Comité aimerait peut-être à faire imprimer.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Avez-vous assez de copies?

M. BIGGAR: Nous n'avons que trente copies. L'autre est déjà imprimée et est au compte rendu.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): La causerie de M. Waters est, à mon avis, un document fort important.

L'hon. M. MURDOCK: J'en propose l'impression au compte rendu.

M. BIGGAR: Ce sera donc la pièce n° 74.

L'hon. M. PARENT: C'est le document intitulé "Rationalisation des chemins de fer britanniques par M. W. L. Waters"?

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. PARENT: C'est le document dont, grâce à la bienveillance de M. Waters, on a distribué trente copies au Comité?

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. PARENT: Il n'est donc pas mauvais de le déposer comme pièce. Nous l'avons déjà en mains.

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Il peut se prêter à la critique.

Le très hon. M. MEIGHEN: De la part des adversaires de la rationalisation?

L'hon. M. DANDURAND: J'avais l'impression qu'au début de l'enquête nous avions décidé de ne pas comparer la situation des chemins de fer aux Etats-Unis, en Angleterre et en France. Je consens à laisser inclure le document comme pièce.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne voulais pas laisser entendre que vous vous y opposiez; mais vous aviez parlé de critique.

L'hon. M. DANDURAND: Il peut s'en faire; je ne sais.

L'hon. M. HUGESSEN: A mon avis, la personne désignée pour le critiquer serait le sénateur Beaubien car, page 6, je note que le salaire annuel moyen des employés des chemins de fer britanniques est monté de \$380 en 1913 à \$890 en 1936, soit plus que la proportion canadienne.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous y sommes tous favorables.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Par ailleurs, vous y trouverez autre chose que vous n'accepterez probablement pas mais que j'accepterai avec empressement.

L'hon. M. PARENT: Ce document entre donc au dossier?

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur le président, nous sommes tous d'accord avec vous par endroits.

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

M. BIGGAR: Puis le Pacifique-Canadien m'a prié de déposer copie de quelques pages de la déposition de sir Edward Beatty du 19 février 1932 devant la commission royale. Elle se trouve à la page 2401 et aux pages suivantes du compte rendu de la commission royale.

L'hon. M. DANDURAND: Traite-t-elle de ce que sir Edward hésitait à nous communiquer?

[Capitaine R. W. McMurray.]

M. BIGGAR: Au contraire, elle me semble vraiment être une confirmation. C'est pourquoi on désirait en faire une pièce.

L'hon. M. PARENT: Qui a demandé la production de ce document?

M. BIGGAR: Le Pacifique-Canadien. Page 494 de notre compte rendu, j'ai dit qu'il avait été considéré comme pièce à ce moment, mais il ne fut pas marqué. Ce sera la Pièce n° 75. Simplement pour vérification.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Est-il très long?

M. BIGGAR: Non: cinq pages.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Nous devrions le faire imprimer.

M. BIGGAR: Parfait.

Je passe à un autre sujet qui viendra sur le tapis aux séances futures du Comité, — Pièce n° 42. J'ai cru nécessaire de faire connaître au Comité ce qui est advenu de cette estimation de \$56,000,000 devant la Commission Duff.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): L'estimation de qui?

M. BIGGAR: M. Fairweather a déposé cette estimation. La discussion qu'elle a soulevée n'a pas fait l'objet d'un rapport sténographié; ce ne fut qu'une note. Elle va de la page 18 à la page 31 du rapport de la Commission Duff. Elle fut déposée à ce que l'on a appelé un entretien particulier au cours d'une tournée de l'Ouest d'Ottawa à Vancouver le 8 décembre 1931. Il vaudrait mieux l'appeler la Pièce n° 76.

Je crains que nous n'ayons à expliquer au Comité ce qu'en dit sir Henry Thornton. Ce qu'il en a pensé de plus important se trouve aux pages 667 à 669 du rapport de la Commission Duff. Un peu plus de deux pages. La date en est du 4 janvier 1932. Nous devrions, à mon avis, en faire la Pièce n° 77.

Vient aussi un autre court passage,—c'est la seule fois que sir Henry Thornton y ait fait allusion;—je crois devoir le lire. Environ dix lignes, pages 741 et 742. Lord Ashfield dit:

Il me faut avouer que je me trouve présentement quelque peu embarrassé; vous pourriez peut-être dissiper cet embarras sans qu'il me faille interroger sir Henry.

Il s'adressait à M. Hungerford.

L'hon. M. PARENT: Est-il possible que le Lord se soit trouvé embarrassé?

M. BIGGAR: Je crois qu'il le fut.

Il me faut bien avouer que je me trouve présentement quelque peu embarrassé; vous pouvez peut-être me tirer d'embarras sans qu'il me faille interroger sir Henry. J'ai plutôt conclu des paroles de cet après-midi de sir Henry que pendant quelques années, et du chef de la coopération dans le transport des voyageurs, il pourrait s'effectuer une économie de \$60,000,000 par année.

Sir HENRY THORNTON: Non; puis-je glisser un mot? Je n'ai rien dit de tel.

Lord ASHFIELD: Qu'est-ce qui constituait ces \$60,000,000?

Sir HENRY THORNTON: J'ai dit que si les deux chemins de fer se fusionnaient, on avait calculé que théoriquement on pourrait économiser \$60,000,000 dès la première année pour ensuite aller en augmentant jusqu'à atteindre le maximum en cinq ans. C'était là un chiffre théorique que les services statistiques des deux chemins de fer avaient, je crois, accepté.

Le très hon. M. MEIGHEN: A-t-il expliqué ce que signifiait cette "économie théorique"? Je ne saisis pas bien.

M. BIGGAR: Pas plus qu'il n'apparaît au passage antérieur de son témoignage, que je n'ai pas lu. L'idée est que sir Henry Thornton croyait, le 4 janvier,

que ce chiffre avait été calculé de concert par les services statistiques des deux chemins de fer. En quoi il faisait erreur.

Ce qui me reste à rappeler est la correspondance que j'ai entretenue avec M. Rand pour le compte du National-Canadien, car le Comité doit apprendre la semaine prochaine comment aborder cette question.

L'hon. M. DANDURAND: Ne pourriez-vous pas nous donner le témoignage du dernier témoin?

M. BIGGAR: Je désire éviter de le faire à la fin de la journée.

L'hon. M. DANDURAND: Pourtant nous nous ajournons à une date indéfinie.

M. BIGGAR: Je n'ai pas encore pris plus de dix minutes. Je puis finir en cinq minutes.

Le très hon. M. MEIGHEN: A moins de nécessité absolue, passons à autre chose. Nous voulons être libres à six heures. J'ignore qui va lire ce document d'ici à la prochaine réunion.

M. BIGGAR: Il peut s'écouler dix jours d'ici là.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'est-ce que cela fait?

L'hon. M. ROBINSON: Ne pouvons-nous pas l'aborder tout de suite?

M. BIGGAR: Le 27 mai, en prévision de la discussion qui pourrait s'élever, j'écrivis ce qui suit à M. Rand:

Il me semble maintenant évident que le Sénat aura à étudier la question de savoir si oui ou non il est possible d'économiser beaucoup plus par l'unification ou la consolidation que par tout autre procédé d'allègement de la situation ferroviaire. En conséquence, le point de départ non seulement de l'estimation du Pacifique-Canadien de \$75,000,300 mais de celle aussi de \$60,000,000 de sir Henry Thornton et de celle de \$56,000,000 de M. Fairweather, ces dernières pour une année normale, viendra sur le tapis. Nul doute que toutes ces estimations ne se résument à une seule. Nul doute aussi que certains des éléments qui entrent dans le chiffre global ne doivent être considérés comme conjecturaux. Il sera cependant et de toute évidence important que la nature des données-bases et que les prévisions qui constituent le fond de chaque élément doivent être mises en pleine lumière; je crois aussi que l'on gagnerait du temps si, comme je l'ai laissé entendre hier dans une conversation, les éléments de cette analyse étaient préparés longtemps d'avance.

Si l'on pouvait me communiquer les détails dès qu'ils seront prêts, l'avancement de cette enquête s'en trouverait facilité.

J'ai reçu de M. Rand la réponse suivante datée du 30 mai:

Si je comprends bien la nature de l'enquête menée par le Comité du Sénat, elle consiste à étudier toutes les données relatives à la question des chemins de fer présentement placée devant le pays. Au nombre de ces données se trouveraient toutes propositions déposées devant le Comité comme constituant des mesures pratiques d'arriver à une solution. Une seule proposition de cette nature fut communiquée au Comité, à savoir: celle de sir Edward Beatty. Etant donné les détails techniques compliqués de l'administration des chemins de fer qu'elle embrasse, l'analyse critique de cette proposition doit de toute évidence être conduite par les personnes renseignées sur la situation générale des chemins de fer au Canada. Les employés supérieurs du National-Canadien étudient présentement les données de cette proposition dans l'attente d'être invités par le Comité à lui fournir cette assistance.

Par ailleurs, le National-Canadien n'a encore fait aucune proposition, et encore moins celle favorisant l'unification. L'unique point de vue de l'enquête qui puisse exiger une analyse des \$56,000,000 que vous désignez

consiste en ce que les délibérations sont en réalité un concours entre les deux chemins de fer et que le chiffre de \$56,000,000 doit être regardé comme une chose admise qu'il convient de forcer le National-Canadien d'accepter si les témoignages que le Comité pourra entendre de la bouche de ses employés supérieurs mettent en doute la validité de la proposition de sir Edward dans une mesure au moins qui justifie d'une ou d'autre façon les arguments invoqués en sa faveur.

J'oserai affirmer que c'est là une conception absolument fautive des fonctions et de la nature de l'enquête. Dans une lettre de ce jour à M. Flintoft dont voici copie j'ai dit l'attitude générale adoptée par le National-Canadien à propos des \$56,000,000. Puis-je ajouter que tout témoignage que les hauts fonctionnaires du National-Canadien puissent rendre devant le Comité sera présenté non sous forme de plaidoirie spéciale mais sous forme d'étude rationnelle et critique d'un projet d'une telle importance pour le pays qu'il mérite l'examen le plus serré qui soit possible.

Pour ces raisons je ne puis apercevoir le bien-fondé des données ou des estimations qui donnent lieu au calcul en cause; mais si l'on désire avoir tous les détails, on les trouvera dans le mémoire joint à l'estimation déposée devant la Commission Duff, Pièce 42, dans la présente enquête, et dans l'opinion qu'en a donnée M. Fairweather devant la Commission Duff et qui apparaît au témoignage rendu par ce dernier devant le Comité. Maintenant la citation se rapporte à une proposition faite par moi à M. Flintoft et à M. Rand le 26 mai. Elle était à l'effet que les Pièces 42 et 49 devraient être examinées ensemble et dans plus de détails qu'on n'en trouve dans la déclaration de sir Edward Beatty faite en chiffres ronds devant le Comité. L'effet de ma proposition fut que M. Flintoft avait rédigé un état comparatif détaillé des données contenues dans ces deux pièces et l'avait soumis à M. Rand comme il appert de la copie d'une lettre qu'il m'a adressée le 28 mai; il y proposait que M. Rand soumit cet état aux hauts fonctionnaires du National-Canadien et que ces derniers me communiquassent avant le mardi suivant les suggestions ou les critiques, s'il s'en trouvait, qu'ils jugeaient à propos de faire à leur sujet; il écrivait:

Au besoin, nos hauts fonctionnaires seront disposés à discuter la question avec les vôtres pour obéir au désir du Comité.

Le "désir du Comité" constituait un malentendu. Le Comité n'a exprimé aucun désir, bien que jeudi dernier j'aie déclaré au Comité avoir exprimé ce désir; toutefois, l'allusion à cette déclaration de ma part fut omise pour une raison quelconque dans les notes à cause du bruit ou pour toute autre raison du genre.

La réponse de M. Rand à M. Flintoft portait la date du 30 mai; elle disait:

J'ai votre lettre du 28 courant.

Je n'ai connaissance d'aucune demande de la part du Comité du Sénat adressée à votre compagnie ou au National-Canadien à propos d'un état comparatif plus détaillé des \$75,373,000 et des \$56,230,000 dont parle votre lettre. Une telle comparaison fut effectuée dans le document présenté au Sénat par sir Edward Beatty, et votre mémoire actuel semble constituer un développement de ce document. Cette compilation de documents vous est naturellement permise et la demande que vous m'adressez est en réalité à l'effet que le National-Canadien s'associe avec vous pour établir cette comparaison. Nous ne pouvons de toute évidence y consentir. L'impression serait que nous regardons les deux données comme ayant été préparées dans un même esprit, ce qui est faux. Les données de sir Edward furent déposées comme comportant un caractère pratique de réalisation. Elles sont sérieusement déposées aujourd'hui comme

apportant une solution au problème des chemins de fer, et le devoir essentiel du Comité est de rechercher le caractère vital de cette proposition, je veux dire la possibilité de son application pratique. Tout naturellement c'est vers les données sur lesquelles repose la solution du problème que tendent les témoignages rendus devant le Comité, et dans la mesure où le Comité le désirera nous apporterons notre coopération à l'analyse de ces témoignages et à la présentation de notre avis sur leur bien ou mal fondé.

Par ailleurs, le chiffre de \$56,000,000 ne fut pas signalé à la Commission Duff comme étant de réalisation pratique, et le National-Canadien l'a rejeté comme tel. Qui plus est, les détails qu'il comporte et le plaidoyer en sa faveur qui accompagnait sa présentation originelle sont déjà sous les yeux du Comité; on le constatera par un examen soigné de leur teneur et du témoignage qu'a déjà rendu M. Fairweather. La comparaison se ferait alors entre un projet soumis présentement comme étant d'ordre pratique d'un côté, et de l'autre comme étant une estimation théorique qui, prise dans sa portée réelle, dans ses propositions d'ordre physique et dans l'éloge qu'on en fait, ne fut jamais présentée sous les couleurs d'une suggestion pratique. Je suis sûr que vous ne voudriez pas qu'en m'associant à cette comparaison je ne fîsse pas implicitement compte de la différence essentielle indiquée.

Il est possible qu'une telle attitude fût dans l'esprit du colonel Biggar dans l'entretien qu'il a eu avec nous le 26 de ce mois, bien que sa lettre adressée à moi-même le 27 de ce mois ne traite pas la question de cette façon. Pour cette raison je vous envoie copie de cette lettre adressée au colonel Biggar. Je propose que tout ce que nous puissions faire pour obtenir une donnée comparative détaillée soit d'utiliser celle préparée par le Pacifique-Canadien pour ce qu'elle vaut. Ce sera la Pièce n° 78?

(W. M. Neal est appelé à témoigner.)

M. Biggar:

D. Monsieur Neal, quelles sont vos fonctions actuelles au Pacifique-Canadien?—R. Celles de vice-président des lignes de l'Ouest qui vont de Port-Arthur à l'île Vancouver.

D. Vous avez, j'imagine, grandi au Pacifique-Canadien?—R. Oui, monsieur; j'ai eu cet avantage d'entrer au Pacifique-Canadien à 15 ans à Toronto où je passai deux années et demie de 1902 à 1904 pour aller ensuite dans l'Ouest où j'ai passé onze ans à exercer diverses fonctions. En 1915, je passai à l'Est où je demurai douze ans et demi pendant lesquels j'ai obtenu un congé de deux ans et demi pour devenir membre du Bureau de guerre des chemins de fer canadiens pendant les années de la guerre. A mon retour je devins directeur des opérations à titre de gérant général adjoint pour la province de Québec, puis pour la province d'Ontario, puis surintendant des lignes du Nord ontarien; enfin je fus deux ans et demi adjoint de M. Grant Hall, à Montréal. Depuis dix ans et même depuis près de onze ans, je suis de retour dans l'Ouest.

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

D. Est-ce là le Bureau des chemins de fer dont vous avez parlé?—R. Il s'agit du Bureau de guerre des chemins de fer canadiens.

M. Biggar:

D. Quel était le caractère général de cet organisme? Certains d'entre nous peuvent l'avoir oublié.—R. Il est né en 1917. J'étais alors surintendant du transport pour les lignes de l'Est où je surveillais et dirigeais le transport des troupes et le reste pour le compte du Pacifique-Canadien. J'appris, à l'époque,

[Capitaine R. W. McMurray.]

du vice-président senior du Pacifique-Canadien que le gouvernement d'alors avait pris contact avec le comité exécutif des chemins de fer et lui avait montré la nécessité de s'entendre pour améliorer les conditions de transport des chemins de fer canadiens. On avait pris la même initiative aux Etats-Unis. Les chemins de fer devaient prendre l'initiative, faute de quoi le gouvernement allait lui-même prendre les chemins de fer en mains et en assumer l'exploitation. Ces derniers firent donc leur choix et décidèrent de se grouper de leur propre initiative; c'est alors que je fus désigné pour être secrétaire général de ce Bureau de guerre des chemins de fer canadiens et qu'on m'en confia l'organisation. Je m'acquittai de ma tâche; je mis sur pied un système de rapports et constituai des comités dont je choisis moi-même le personnel et que les bureaux exécutifs des chemins de fer approuvèrent. Rappelez-vous que le Canada comptait alors plusieurs chemins de fer et non seulement deux comme présentement.

L'hon. M. Parent:

D. En quelle année était-ce?—R. En octobre 1917, sénateur Parent. Ce bureau fonctionna ainsi jusqu'au retour au pays de toutes les troupes, alors qu'on lui enleva ses attributions, fin 1919. Ce bureau surveillait le transport des chemins de fer, bien qu'avec le temps il se soit occupé d'opérations des chemins de fer autres que le transport des troupes, comme c'est d'ordinaire le cas pour ces organismes. Je crois que l'un de ses travaux les plus précieux fut celui d'aider à l'établissement d'un organisme qui existe encore et qu'on appelle le Bureau n° 1 de rajustement des chemins de fer canadiens qui fait fonction de tribunal d'appel décidant en dernier ressort dans tous les différends ordinaires du travail qui s'élèvent entre les chemins de fer et toutes les catégories d'employés de ces derniers.

LE PRÉSIDENT: (le très hon. M. Graham): Il a rendu de grands services aussi en abrégeant le parcours des marchandises.

LE TÉMOIN: C'est que, monsieur, nous avons trempé dans toutes les formes de transport. Les chemins de fer canadiens se sont placés absolument sous le contrôle de ce bureau. Notre principal objectif fut de hâter le transport des troupes, du matériel et des fournitures de guerre.

L'hon. M. Buchanan:

D. Le bureau comprenait-il exclusivement des membres des comités exécutifs? Comptait-il des représentants de l'Etat?—R. Ses membres actifs étaient tous des représentants des chemins de fer, si ce n'est que l'une des personnes à qui j'adressais mes rapports en ma qualité de secrétaire général était l'hon. M. Reid, alors ministre des Chemins de fer. Je le rencontrais chaque semaine et lui rendais compte de tout. Les efforts réunis des chemins de fer, sous l'égide de ce bureau, activèrent le transport des troupes et du matériel de guerre et servirent dans d'autres domaines. Avec votre autorisation je vais vous donner un exemple de l'un de ses travaux. A la création de ce bureau, les exportations de guerre du Canada se trouvaient dans une très mauvaise situation à cause d'une rareté extrêmement aiguë de wagons; et puis vers cette époque il y avait prépondérance de wagons chargés dirigés vers le Sud. De leur côté, les chemins de fer américains étaient encombrés et refusaient absolument de nous retourner nos wagons.

M. Biggar:

D. En dépit du dollar par jour d'amende?—R. Oui, en dépit de cette amende d'un dollar. Les wagons leur valaient, j'imagine, \$25 par jour. Nous nous adressâmes d'abord aux autorités gouvernementales des Etats-Unis mais, hélas avec un bien piètre résultat. Finalement, je me rendis à Ottawa où je causai de la situation avec le Dr Reid qui, à son tour, poursuivit l'affaire par voie diplomatique et par agences gouvernementales; en fin de compte on en vint à une entente qui nous valut le retour régulier au Canada de wagons vides américains ou canadiens, peu importait lesquels—et par ce moyen la pénurie de wagons cessa pour tout le temps de la durée de la guerre.

D. Votre situation, en l'occurrence, fut que vous avez acquis quelque expérience directe en ce qui semblait tendre à l'unification?—R. Oui, monsieur, ce fut un effort combiné. J'eus ainsi l'occasion de connaître la situation ferroviaire du Canada du chef d'un contact personnel étroit,—j'en parle uniquement comme d'un simple fait,—que peut-être aucun autre fonctionnaire de chemin de fer au Canada ait jamais eu. Les choses se sont ainsi passées.

D. Vous avez entendu tout ce qui s'est dit ici sur ces estimations. Pouvez-vous nous parler en termes généraux de ce genre de calculs en utilisant votre expérience en matière de chemins de fer?—R. Oui, monsieur. Je dois reconnaître que je me suis trouvé embarrassé moi-même,—à ce propos, puis-je déclarer, monsieur, qu'avant de me présenter devant vous pour témoigner aujourd'hui, je ne me suis nullement mêlé, si ce n'est de façon bien faible et bien superficielle, aux discussions sur les rapports de la Commission Duff ni à l'étude du projet d'unification.

Naturellement, étant versé en matières de chemins de fer et ayant vécu et voyagé par tout le pays, j'étudie la situation ferroviaire continuellement. Mais je n'ai pas réussi à saisir parfaitement la différence entre ce qui a été appelé des conjectures, soit de source intelligente ou de la part de personnes instruites, ou de toute autre,—et les estimations, car franchement, au Pacifique-Canadien, nous ne prenons rien au hasard; nous ne pouvons pas procéder de cette façon. En affaires, c'est un principe ordinaire que celui de faire des prévisions. Il faut en faire et elles doivent être faites comme résultat des connaissances et de l'expérience, associées au jugement, et en allouant dûment pour une variété de facteurs.

L'hon. M. Buchanan:

D. Cela s'applique-t-il aux rapports concernant les récoltes?—R. Oui. Une de nos occupations en ce temps-ci de l'année est de chercher à deviner ce que seront les récoltes. Plus tard, nous en faisons une estimation. Je parle au point de vue d'un membre du conseil exécutif qui doit obtenir des renseignements précis de ses subalternes afin de pouvoir prendre des décisions. J'ai à prendre ces décisions moi-même et il faut que les renseignements soient exacts. Dans notre service technique où des estimations sont effectuées pour \$500 ou \$500,000 ou plus, peu importe la somme, on prend les plus grandes précautions. On y tient compte de tous les divers facteurs qui peuvent influer sur l'estimation en question. Le coût des matériaux, la tendance probable des prix entre le temps où l'estimation est faite et quand, le cas échéant, l'achat est effectué, la somme de travail, le coût de la main-d'œuvre, la nature du travail, l'endroit des travaux, et leur situation, et le reste, toutes ces choses doivent être prises en considération. Je ne puis pas recevoir de l'ingénieur une estimation qui plus tard prouvera qu'il a fait erreur dans une proportion de 50 p. 100. Il peut se tromper légèrement, mais à cause de ses connaissances et de son expérience je m'attends à le voir bien près du chiffre réel.

L'hon. M. Calder:

D. Qu'arrive-t-il s'il ne l'est pas?—R. Dans toute mon expérience avec des ingénieurs en chemins de fer, je les ai toujours trouvés très particuliers dans leurs estimations. Ils sont si soigneux et prennent tant de temps qu'ils pourraient éprouver la patience d'un Job. Dans une seule circonstance ai-je trouvé,—c'est un exemple qui servira de réponse à votre question, sénateur Calder, et cela porte sur une longue période d'années,—un ingénieur qui a commis une très grave erreur relativement à certains chiffres qu'il avait préparés, couvrant une entreprise plutôt dispendieuse. Et il était si loin de la réalité et fit preuve d'un tel manque de sens de proportion et de responsabilité que j'ai dû le placer dans un poste moins responsable. C'est le seul cas dans toute mon expérience où j'ai vu un ingénieur se tromper à un si fort degré. Toute institution commerciale doit compter sur des prévisions exactes. Maintenant, au sujet de votre question concernant les récoltes, sénateur Buchanan, je désirerais vous dire ce que je fais sous forme d'illus-

tration, parce que je veux insister sur l'exactitude des procédés à employer pour arriver aux estimations. Et c'est une chose très importante en matière de transport surtout dans l'ouest du Canada. Depuis plusieurs années, tous les ans j'ai pris l'habitude de faire un voyage pour visiter personnellement les emblavures. Ordinairement, je fais ce voyage vers les deux dernières semaines de juillet, parce que dans ce temps-là je puis réunir des renseignements qui me feront connaître définitivement ce que sera la récolte, où elle sera prise et dans quelle ordre elle viendra à maturité, soit au sud du Manitoba ou au sud de la Saskatchewan, et le reste. Nous devons conclure des arrangements à l'avance, voir à la distribution des locomotives, à la distribution des wagons et des fourgons de queue et des fournitures, et des hommes dans les rotondes, et le reste. A ce temps-ci de l'année, vouloir exprimer une opinion sur quelques-uns des détails susdits serait simple supposition. L'année dernière, selon mon habitude, j'ai visité les terres à blé et vers le 25 juillet,—et cela va vous intéresser, sénateur Buchanan,—on m'a demandé à mon retour à Montréal ce que devait être la récolte de blé dans l'ouest du Canada. Et j'ai répondu 160 millions de boisseau. Elle a été effectivement entre 159 et 160 millions de boisseaux. J'avais pris mes renseignements à la suite d'un examen personnel, en parlant avec les cultivateurs, les préposés d'élevateurs, nos propres agents et avec tous ceux à qui je pouvais m'adresser au cours de mon voyage. On m'a aussi demandé quel pourcentage le Pacifique-Canadien...

L'hon. M. PARENT: Monsieur Biggar, puis-je vous demander ce que vous attendez de ce témoin? Tout cela ne renseigne pas le Comité. Venez-en donc aux faits, si vous voulez bien.

Le TÉMOIN: Je cherche à démontrer l'exactitude des prévisions comparative-ment aux conjectures. Et j'allais dire...

L'hon. M. HUGESSEN: Passons outre, monsieur Neal.

M. Biggar:

D. Vous avez entendu les témoignages relativement à cette série particulière d'estimations que nous avons eus?—R. Oui.

D. Ces estimations sont-elles du genre de celles qui ont servi de base à votre ligne de conduite?—R. A mon retour de l'Ouest à Montréal, je me suis mis en communication avec les membres du Comité et dans la mesure où j'ai vu vérifier ces renseignements avec eux, et dans la mesure où j'ai pu en juger, la même méthode d'estimation a été utilisée par les divers hauts fonctionnaires dans leurs services respectifs que celle que nous utilisons ordinairement pour faire des prévisions comme celles dont je viens de parler.

D. Vous avez entendu la proposition contenue dans la lettre que je viens de lire à l'effet que les économies énumérées dans cette estimation sont,—j'oublie le mot...

Le très hon. M. MEIGHEN: Théoriques.

M. BIGGAR: Irréalisables, impraticables.

Le TÉMOIN: Ayant suivi les témoignages, comme je l'ai fait, et connaissant ces hauts fonctionnaires comme je les connais, et ayant eu en maintes circonstances l'occasion de vérifier les résultats de leurs calculs dans d'autres domaines, je dois dire bien sincèrement que j'ai une grande confiance dans leur bon jugement, leur expérience et leur aptitude en matière d'estimations. Ce sont des hommes pratiques, des statisticiens. Je ne connais absolument rien des statistiques mais je suis au courant des questions correspondantes.

L'hon. M. DANDURAND: Pourquoi M. Neal est-il venu ici? Pour nous faire certaines déclarations?

M. BIGGAR: Pour traiter de la situation générale. Il était pour faire une récapitulation générale; telle était l'idée.

L'hon. M. DANDURAND: Je me demande si le témoin va revenir sur tous les témoignages pour dire: "Je suis en faveur de ceci." Je suis sûr d'avance qu'il n'est pas pour récuser les déclarations qui ont été faites ici par les hauts fonction-

naires du Pacifique-Canadien. Appuiera-t-il ces déclarations sur de nouveaux faits ou dira-t-il simplement qu'il a confiance en ces hommes? Inutile de dire que les administrateurs du Pacifique-Canadien ont confiance dans les hommes de leur personnel. Je sais exactement ce que le témoin se propose de couvrir.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'oserais dire, d'après une ou deux lettres dont j'ai entendu parler longuement, que les hauts fonctionnaires du National-Canadien envisagent toutes les estimations comme étant théoriques et incertaines. Je suis heureux d'entendre parler de leur vrai caractère.

L'hon. M. DANDURAND: Il est question des chiffres de la compagnie, de ses \$56,000,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si c'est tout ce que l'on veut dire par "théoriques", c'est différent.

L'hon. M. DANDURAND: Nous avons eu un certain nombre d'exposés tous basés sur des estimations.

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement. Mais la question est de savoir comment ces estimations ont été faites. Il faut connaître aussi la compétence des hommes qui les ont préparées. Ceci est d'importance vitale.

L'hon. M. DANDURAND: Je me demande si le témoin va simplement exprimer sa confiance dans les hommes qui ont préparé ces estimations pour le Pacifique-Canadien?

L'hon. M. PARENT: C'est justement ce que je veux savoir. Tout le monde sait que M. Neal est l'un des hommes les plus intelligents du Pacifique-Canadien.

Quelques hon. SÉNATEURS: Très bien, très bien.

Le TÉMOIN: Merci.

L'hon. M. PARENT: Mais s'il n'a rien à ajouter à ce qui a été dit par les autres témoins, s'il doit donner sa bénédiction à tous ces hommes, nous n'avons pas besoin de lui du tout. Nous admirons ses traits...

Le TÉMOIN: De nouveau, je vous remercie.

L'hon. M. PARENT: ...mais s'il n'a rien de neuf à nous apprendre, nous n'avons pas besoin de l'entendre.

Le TÉMOIN: Il se peut que mon exposé préliminaire fût un peu trop long. Je m'efforçais de démontrer l'exactitude des procédés que nous employons pour nos estimations.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Vous vouliez démontrer que les chiffres présentés par votre compagnie n'étaient pas le fait d'une simple conjecture?—R. Exactement. Puis-je continuer?

M. Biggar:

D. Continuez.—R. Ayant remarqué au cours de vos délibérations qu'il y avait des variations, en certains cas, ascendantes et dans d'autres descendantes, dans les estimations primitives, j'ai demandé à nos fonctionnaires de me fournir des renseignements susceptibles d'aider les membres de votre Comité à en arriver à de justes conclusions. Vous avez dû remarquer vous-mêmes ces variations. Comme je l'ai dit il y a un instant, je ne suis pas un statisticien, mais j'accepte les chiffres préparés par nos statisticiens. Ils m'ont donné l'état que je désirerais lire au Comité, avec votre permission sans doute. J'ai demandé à nos fonctionnaires de me préparer un tableau de ces déductions et augmentations et elles sont dans l'ordre suivant. Ces détails concernent l'estimation originale de sir Edward Beatty de \$75,373,000.

L'hon. M. Horsey:

D. Une estimation préparée à date?—R. Oui, une sorte de révision. En premier lieu, les déductions...

[M. W. M. Neal.]

L'hon. M. Murdock:

D. Ceci est différent de ce que nous avons eu au dossier jusqu'ici?—R. Ceci est une récapitulation sous une forme consolidée des témoignages déjà rendus.

D. Nous n'avons pas cela au dossier.—R. Pas sous la forme actuelle.

A—Dédutions

1. Economies résultant de la coopération et des mesures coopératives déjà en vigueur ou approuvées, estimées de concert à (page 136).....	\$1,771,000
2. Réduction des économies prévues de 7,574,454 à 6,649,836 train-milles (voyageurs) comme résultat de la modification de la première estimation et du rajustement <i>pro rata</i> des wagons-milles (voyageurs) (Pièce n° 63).....	1,255,000
3. Réduction d'un tiers du côté des économies prévues dans les dépenses des wagons-buffets à cause d'économies sous le régime de mise en commun non comprises dans les économies estimées de concert et mentionnées dans l'item n° 1 susdit et réduction des wagon-milles (buffets) associée à une réduction des train-milles (voyageurs) mentionnée dans l'item n° 2 ci-dessus (témoignage de M. Liddy).....	306,000
4. Réduction des économies prévues dans les frais généraux en supposant que le retour au volume du trafic de 1930 n'exigerait, sous une direction séparée, que 90 p. 100 des dépenses de 1930 (témoignage de M. Liddy).....	428,000
5. Réduction des économies prévues au chapitre des frais du trafic en supposant que le retour au volume du trafic de 1930 n'exigerait, sous une direction séparée, que 83 p. 100 des dépenses de 1930. Ceci inclut l'élimination des frais de radio du National-Canadien. (Le 83 p. 100 dans le cas actuel est calculé de la même manière que les 90 p. 100 mentionné dans l'item n° 4 ci-dessus.).....	981,000
6. Réduction des économies prévues dans le service côtier de la Colombie-Britannique, vu l'abandon partiel du service du National-Canadien depuis 1930 (témoignage du capitaine McMurray).....	43,000
7. Réduction des économies du service de messageries due à la réduction du nombre de train-milles (voyageurs) mentionnée dans l'item n° 2 ci-dessus (témoignage de M. McDonnell, page 759).....	17,000
Déduction totale de l'estimation de \$75,373,000.....	\$4,801,000

Au verso il y a des augmentations dont on devrait tenir compte, c'est-à-dire des augmentations dans le chiffre de l'estimation.

B—Augmentations

1. Recette supplémentaire provenant de la répartition des recettes entre les lignes, disons la moitié de l'estimation du National-Canadien de \$3,000,000 (page 512) pour laquelle rien n'a été alloué dans l'estimation du Pacifique-Canadien (témoignage de M. Jefferson, page 744).....	\$1,500,000
--	-------------

2. Réacheminement sur les lignes unifiées du trafic du Pacifique-Canadien via Détroit pour augmenter le remorquage du réseau porté à la moitié de \$2,272,000 (page 514), soit une augmentation de la recette brute moins les frais estimés de manutention, compris dans l'estimation du National-Canadien mais non dans celle du Pacifique-Canadien (témoignage de M. Jefferson, page 746.....	1,136,000
3. Augmentation des économies prévues du côté des train-milles (marchandises) de 5,301,323 à 8,000,000 (témoignage de M. O'Brien)	2,464,000
4. Augmentation des économies en intérêts sur les dépenses pour matériel roulant devenu non nécessaire par suite de l'unification (témoignage de M. Liddy).....	3,956,000
Total des augmentations.....	\$9,056,000

Il a été signalé au cours du témoignage de M. Liddy qu'en plus des économies en intérêts sur le matériel roulant (item n° B4 ci-dessus) il y aurait aussi économie du côté de l'amortissement du coût de ce matériel roulant s'élevant à environ \$4,500,000 par année. Cet item n'a pas été compris dans le tableau ci-dessus pour la simple raison que l'économie, qui fait définitivement partie des économies annuelles, ne serait pas réalisée en argent avant le renouvellement du matériel roulant, ce qui dépasserait la période de cinq ans. On a mentionné d'autres occasions importantes de pratiquer des économies, mais nous n'avons pas voulu les réduire en chiffres.

M. Biggar:

D. Vous n'avez pas inclus dans votre récapitulation, monsieur Neal, la déduction de lignes?—R. J'ai cela ici dans le mémoire, monsieur.

D. Vous allez aborder le sujet?—R. Oui, monsieur.

Dans la note relative à la récapitulation des économies prévues, page 442 du compte rendu il a été mentionné que "Ces économies ne comprennent pas (sauf pour ce qui concerne le matériel) l'économie en intérêt sur les frais d'établissement qui sera moins élevé pour un chemin de fer unifié que pour deux chemins de fer exploités séparément." D'un autre côté il n'a pas été pourvu aux frais d'intérêt sur les dépenses d'établissement relatives aux propriétés nécessaires à l'unification pour la simple raison que ces dépenses ne seraient pas effectuées à moins qu'il ne soit démontré que l'on pourra réaliser assez d'économies

Prenant tous les témoignages en considération il n'y a aucune raison de croire qu'une estimation raisonnable des économies réalisées par suite de l'unification d'après le niveau de 1930 serait inférieure à \$75,373,000, chiffre communiqué à la commission royale de 1932.

Le vif intérêt qu'a manifesté le Comité dans l'effet que pourrait avoir sur notre estimation une décision possible de modifier l'étendue des abandons ou de ne rien abandonner, nous a obligé à considérer les modifications possibles à apporter à nos calculs. M. Liddy a déclaré que la méthode la plus simple et la plus exacte pour arriver à ces chiffres est de calculer le coût d'entretien des lignes que l'on se propose d'abandonner d'après les barèmes acceptés pour les embranchements et d'ajouter le coût, un service de trois trains mixtes par semaine sur les lignes en question. Il a démontré que si seules les lignes qui figurent à la fois dans les estimations du National-Canadien et du Pacifique-Canadien présentées à la commission royale sont abandonnées, l'estimation totale des économies serait réduite

d'environ \$4,215,000, soit à \$71,158,000 et que si aucune des lignes mentionnées dans la pièce n° 50, n'était abandonnée, l'estimation originale serait réduite de \$7,248,000, soit à \$68,125,000.

M. Liddy a fait remarquer que ces deux ajustements concernant l'abandon de certaines lignes n'allouent rien pour le cas où un nouvel arrangement des services de trains sur plusieurs lignes parallèles, si aucune ligne n'est supprimée, deviendrait nécessaire pour éviter les frais d'un service de trains mixtes trois fois par semaine compris dans les réductions mentionnées ci-dessus.

De plus, les réductions de \$4,215,000 et de \$7,248,000 mentionnées ci-dessus ne tiennent pas compte du fait qu'elles doubleraient jusqu'à concurrence de \$624,000 les économies résultant des abandons coopératifs qui forment une partie de la somme de \$1,771,000 déduite sous l'item ci-dessus A1.

Les membres du Comité ont posé plusieurs questions au sujet des modifications qu'il serait nécessaire d'apporter à l'estimation pour obtenir les économies possibles dans les conditions de 1937. Il serait impossible de formuler une estimation exacte sur cette dernière base sans recourir aux calculs compliqués décrits par les divers témoins. J'ai demandé à nos hauts fonctionnaires s'ils ne pouvaient pas en arriver à une estimation assez exacte pour aider le Comité à en venir à une conclusion quant à l'effet produit sur l'estimation de \$75,373,000 par la réduction du volume du trafic depuis 1930. Ils me font observer que les dépenses combinées des chemins de fer en 1937 étaient de \$79,643,000, soit 20.7 p. 100 de moins qu'en 1930 et que si l'on pouvait supposer que toutes les économies d'unification possibles en 1937 avaient baissé dans la même proportion que la réduction des dépenses des deux chemins de fer exploités séparément, l'économie prévue de \$75,373,000 serait réduite à \$59,740,000. Sous ce rapport, il ne faut pas oublier que le niveau des salaires de 1937 était sensiblement inférieur au niveau des salaires tant en 1930 qu'en 1938.

Comme on peut en juger par les témoignages, le Pacifique-Canadien n'admet pas que les conditions de 1937 ou 1938 peuvent être acceptées comme normales. Nous croyons encore que l'année 1930 peut être envisagée comme une année normale et, par conséquent, nous avons la ferme opinion que l'estimation originale de \$75,373,000 peut être interprétée comme étant l'économie annuelle qu'il serait possible de réaliser par suite de l'unification dans des conditions normales.

L'hon. M. Parent:

D. Dans des conditions normales pourvu que vous supprimiez une certaine partie des lignes?—R. En tenant compte des remarques que je viens de faire.

M. Biggar:

D. Maintenant, monsieur Neal, cela complète vos notes et votre récapitulation au sujet des estimations?—R. Oui. Je n'ai pas de commentaires à ajouter.

M. BIGGAR: Monsieur le président, on suggère de demander à M. Neal de parler de la question de la main-d'œuvre. Le Comité désirerait peut-être entendre ce qu'il a à dire sur ce point.

Le très hon. M. Meighen:

D. Avant de passer à cette question, monsieur Neal, je n'ai pas entendu beaucoup parler de ce qui m'a préoccupé.—peut-être aurais-je dû le demander à sir Edward Beatty,—je veux parler de l'effet de l'unification relativement au coût global des améliorations futures pour ce qui concerne les nouveaux frais d'établissement. Il me semble que nous avons là une occasion principale d'économie.—R. Je croyais que M. Liddy avait traité ce point dans son témoignage d'hier.

D. D'une façon générale, mais sans aucune estimation particulière. Vouddriez-vous formuler quelques commentaires sur le fait qu'à l'avenir il serait à craindre de voir une duplication de ces frais d'établissement? Ce sont les frais d'établissement qui nous ont tués dans le passé.—R. Vous avez parfaitement raison.

D. Je me demande s'il ne serait pas possible d'effectuer d'énormes économies de ce côté?—R. Je ne suis pas un financier, mais la réponse doit être évidente. Si nous avions au Canada une seule administration ferroviaire nous pourrions éviter tous ces lourds frais d'établissement qui sont le fruit de la concurrence comme celle que nous avons connue avant 1932. J'ai toujours pensé que c'était l'une des circonstances qui avaient déterminé l'enquête de la commission royale dans ce temps-là.

L'hon. M. Robinson:

D. Il y a un aspect de cette question sur lequel je voudrais bien me renseigner. Vous parlez d'une année normale, mais les conditions concernant les chemins de fer, non seulement au Canada, mais dans le monde entier, ont changé et ce qui constituait une année normale il y a quelques années peut ne plus être une année normale dans dix ans.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suis porté à approuver le sénateur Robinson.

L'hon. M. Robinson:

D. Si habiles que puissent être ces messieurs à préparer des estimations, je me demande si quelqu'un peut faire une estimation de la situation future des chemins de fer. Je suppose que vous ne trouverez pas cette tâche facile.—

R. Je voudrais bien tenter de vous répondre parce que, en faisant mes propres calculs personnels, en amateur que je suis, j'ai pris pour base l'année 1930. Un de mes amis m'a averti, dans le temps, que plus tard je considérerais cette année comme une année de grande prospérité et j'ai eu quelquefois cette impression. Mais j'ai l'assurance qu'au Canada, dans tous les cas, le volume total du trafic reviendra au niveau de 1930.

D. Le sentiment existe dans le monde entier...—R. Nous nous risquons un peu loin dans le domaine économique. Mais au Canada, surtout dans l'ouest du Canada, quand tout est dit et fait, je ne crains pas de me tromper en disant que le trafic et les conditions générales des chemins de fer montent et baissent avec la production agricole. Il n'y a aucune indication d'une réduction sérieuse des emblavures dans l'Ouest. Tant que ce facteur demeurera stationnaire le problème se résout à une question de conditions climatiques, associée naturellement à celle des marchés mondiaux. Mais ayant vu les hausses et les baisses du trafic de chemins de fer et tenant compte des changements dus à la concurrence du transport routier ou de la culture plus intense des céréales dans les pays consommateurs d'Europe, je ne vois pas pourquoi les conditions au Canada ne reviendraient pas à la normale. Je serais surpris qu'il en fût autrement.

Le très hon. M. Meighen:

D. Je suis porté à être du même avis que le sénateur Robinson: vous êtes optimiste en prenant 1930 comme une année-type en fait de trafic ferroviaire. N'êtes-vous pas destiné à lutter contre une diminution continue de votre trafic à cause de nouvelles formes de concurrence?—R. A cause de nouveaux modes de transport?

D. Oui.—R. La concurrence du transport routier a eu plus ou moins de succès jusqu'ici. Les chemins de fer ont pris du temps à se décider à faire face à cette concurrence, mais nous procédons sous forme d'enlèvement et de livraison à domicile et graduellement nous adaptons nos propres camions au trans-

port routier, et parlant pour le Pacifique-Canadien, nous avons commencé l'exploitation de certaines lignes d'autobus. Enfin, d'après mes propres observations personnelles, surtout en ce qui concerne le transport-voyageurs de long parcours, le facteur le plus important est la voiture climatisée. Cela vient des voyageurs eux-mêmes.

En tant que le Canada est concerné nous tirons nos principales recettes des produits primaires, de long parcours, surtout pour les fins d'exportation et je ne vois pas comment un camion pourrait nous faire concurrence.

Le président (l'hon. M. Beaubien) :

D. S'il est vrai que vous devez perdre du trafic,—et vous en avez perdu beaucoup...—R. C'est vrai.

D. ...n'est-ce pas une raison additionnelle pour que nous cherchions à établir l'unification et à réduire le matériel suivant les besoins du commerce?—R. Mais ce ne sont pas là les seules raisons. Vous avez parfaitement raison. J'ai eu souvent la même pensée. Si les chemins de fer ne se faisaient pas de concurrence comme ils le font nous aurions le temps de chercher à découvrir d'autres moyens de faire face à la concurrence d'autres modes de transport.

D. Et vous pourriez plus facilement vous débarrasser de votre excédent de matériel que vous conservez maintenant pour les fins de concurrence?—R. Tel serait le résultat.

L'hon. M. Coté :

D. Est-il profitable de poursuivre à un tel degré votre concurrence avec les autres modes de transport? Votre trafic en changements partiels par exemple représente une faible partie du total. Ce trafic est très rémunérateur, mais il est dispendieux.—R. Très dispendieux. De plus, à mon avis, il y a un rapport très intime entre les chargements partiels et les chargements complets qu'un homme expédie, parce que plusieurs expédient leurs marchandises par chargements partiels ou par chargements complets, et le camionneur lui aussi accepte maintenant les expéditions par chargements complets. On en a eu la preuve aux Etats-Unis et la chose fait des progrès au Canada.

L'hon. M. Horsey :

D. A propos des économies considérables en immobilisations futures, si nous avions une commission de l'extérieur qui rendrait la coopération obligatoire et qui réglerait toutes les questions relatives aux dépenses futures des deux chemins de fer de manière à éviter la concurrence excessive et le gaspillage...—R. C'est là, je crois, quelque chose qui tient des fonctions de l'*Interstate Commerce Commission*. Sir Edward Beatty en a parlé.

D. Cela ne serait-il pas aussi efficace pour mettre fin au gaspillage relativement aux immobilisations futures?—R. Non, je ne le crois pas, parce que, avec cette commission, vous avez toujours les deux éléments, et les discussions et les influences.

D. Mais la commission aurait le contrôle?—R. Oui, mais jusqu'à quel point l'exercerait-elle?

D. Ce serait son devoir.—R. Elle pourrait avoir l'autorité statutaire, mais l'affaire serait plus sûre avec une organisation centrale.

D. Elle n'aurait pas l'intérêt direct...

Le président (l'hon. M. Graham) :

D. Quelqu'un a-t-il calculé ou estimé quelles immobilisations seraient nécessaires avec l'unification?—R. Voilà une question très difficile. J'en fais mention dans ce mémoire. C'est une question que j'ai posée à notre comité. En envisageant la situation et les possibilités de l'unification, il serait nécessaire de visiter tous les endroits pour calculer si cette proposition est pratique ou non du point de vue économique, et pour voir quelles facilités seraient supprimées et quelles autres seraient modifiées. Je ne saurais vous répondre à cette phase.

D. Je comprends que c'est difficile tant que vous ne saurez pas quels changements vous devrez effectuer, quelles facilités vous allez abandonner, quelles stations il faudra supprimer et ce que vous devrez construire, comme par exemple, dans les grandes villes. Je comprends la difficulté, mais je croyais que vous aviez ces détails présents à l'esprit et que vous ne vouliez pas nous les communiquer.—R. Je vous le dirais bien franchement si j'avais les chiffres ou si je pouvais les avoir. Vous voyez, il nous faudrait parcourir tout le pays et faire des études même pour en arriver à une conjecture raisonnée.

L'hon. M. Murdock :

D. Dans votre exposé vous avez parlé de l'entrée de Détroit. J'ai soulevé cette même question il y a une couple de jours, mais je n'en sais pas plus long. C'est un fait que le National-Canadien a le Grand-Tronc ou le *Grand Trunk Western* de Port-Huron et de Détroit à Chicago, soit un parcours de 1,035 milles dans le Michigan, l'Indiana et l'Illinois. Je voudrais savoir si, sous le régime de cette unification que vous proposez, c'est votre intention d'utiliser les voies et les services du National-Canadien déjà établis et exploités entre Port-Huron et Détroit et Chicago.—R. Sous le régime d'unification, si je comprends bien, nous n'aurions plus de Pacifique-Canadien ni de National-Canadien. Nous utiliserions les facilités de la compagnie unifiée au lieu de celles de compagnies rivales.

D. Et l'entrée de Détroit serait atteinte *via* le National-Canadien?—R. C'est ce que je dirais si nous étions sous un régime unifié.

D. Un témoin proposa hier quatre régions. Dans la région "B" il proposa un parcours de 7,975 milles, dans lesquels étaient compris 1,035 milles des lignes aux Etats-Unis à l'ouest de Détroit et de Port-Huron. Maintenant, dans la même région étaient compris des endroits comme Sudbury, Schreiber, Smiths-Falls, Trenton, London, Starford et Allandale. Cette disposition serait-elle logique en vue des règlements de l'*Interstate Commerce Commission* des Etats-Unis?—R. Les chemins de fer exploitent déjà des lignes aux Etats-Unis, toutes dans une même zone.

D. Non, les lignes du National-Canadien aux Etats-Unis?—R. Vous parlez du *Grand Trunk Western*?

D. Oui. Ces lignes ne devraient-elles pas être exploitées séparément en vertu des règlements de l'*Interstate Commerce Commission*?—R. Non. Comme je l'ai dit, nous exploitons déjà des lignes aux Etats-Unis conformément aux règlements de l'*Interstate Commerce Commission*.

D. Dans l'Etat du Maine, oui.—R. Et aussi dans le Vermont et vice versa vous avez le *Canadian Central* ou le *Michigan Central* passant par le sud de l'Ontario.

D. Croyez-vous que cela serait une disposition logique pour ces 1,035 milles?—R. Je n'ai pas étudié cette question et je ne saurais dire.

M. Biggar :

D. Si nous examinons la Pièce n° 49 qui renferme l'estimation de \$75,373,000, le premier document de cette pièce qui contienne des chiffres, je crois, est le document "H" qui commence à la page 448. Alors, si j'ai compris les dépositions des nombreux témoins que nous avons entendus, il y a comparativement peu de suppositions à la base de ces chiffres du document "H" qui représentent en chiffres ronds \$64,000,000 sur ce total de \$75,000,000. Il y a seulement \$9,000,000 à déduire des \$75,300,000. Je veux savoir si j'ai raison afin que nous puissions abréger, si possible, nos délibérations.—R. Si je comprends bien la question...

D. Je vais vous demander de me parler des suppositions qui sont à la base de ces chiffres de \$64,000,000?—R. Bien, j'ai écouté les témoignages...

D. Je vais vous indiquer ce qui est, me semble-t-il, à la base de ces calculs. En premier lieu, vous êtes arrivé à un grand nombre de ces chiffres contenus

dans les tableaux du document "H" représentant une somme globale de \$64,000,000, en appliquant à tout le parcours des réseaux unifiés, moins 5,000 milles, les frais par unité du Pacifique-Canadien? Vous m'avez suivi?—R. Oui.

D. Maintenant, il semblerait—plusieurs membres du Comité ont attiré l'attention sur ce point—que si les frais par unité correspondants du National-Canadien étaient appliqués on arriverait à un résultat tout différent. Cela est vrai, n'est-ce pas?—R. Je le crois. Je crois que cela est tout à fait évident.

D. Le fait est, je crois—prenons le document "F" par exemple—que les chiffres à la base de ce remaniement du réseau, bureau principal région, district et division, sont exclusivement les chiffres découlant de l'application à l'administration des frais par unité du Pacifique-Canadien?—R. A la nouvelle administration.

D. Je veux dire qu'il n'y a aucune autre supposition?—R. Non.

D. Les frais par unité du Pacifique-Canadien sont à la base d'autres choses encore. Si je ne me trompe ils sont uniquement à la base des états tabulaires au bas de la page 451?—R. Voulez-vous répéter la question?

D. Ces économies de \$4,289,005 reposent seulement sur les chiffres supposés des frais par unité du Pacifique-Canadien?—R. Sur ces chiffres seulement.

D. Et la même chose est vraie, je crois, pour le tableau intitulé "Tous autres frais", de la page 452, qui ne sont réellement que les services des wagons-buffets et des wagons-restaurants?—R. Oui.

D. Il y a d'autres suppositions et nous pouvons traiter des chiffres particuliers qu'elles comportent.—R. Je vous demande pardon, mais M. Leslie vient de me signaler que le tableau des services des wagons-buffets était basé sur le coût combiné.

D. Ici nous ne trouvons pas de suppositions, pas de celles auxquelles nous avons référé?—R. Pas au sujet de cet item.

M. LESLIE: Je puis ajouter, monsieur Biggar, qu'en certains cas c'est un mélange.

M. BIGGAR: Je le sais. Nous arrivons à certains de ces cas où le mélange est évident.

D. Mais il y a d'autres suppositions, quatre seulement, je crois. En premier lieu, il y a la supposition que 5,000 milles de voie seront abandonnés. Nous avons étudié ce point d'une manière toute spéciale et nous avons donné tous les chiffres voulus et nous pouvons passer outre pour le présent?—R. Oui.

D. Nous avons une deuxième supposition, celle qu'il y aura une réduction du nombre de train-milles (voyageurs). Et une bonne partie des chiffres figurant dans les autres tableaux dépendent en partie de l'application des frais par unité du Pacifique-Canadien et en partie de la supposition—si c'est une supposition ou un calcul—que le nombre de train-milles (voyageurs) sera réduit comme l'indique le document "B"?—R. Je ne l'ai pas devant moi, mais si ces chiffres sont ceux de M. McNeillie, il faudra en tenir compte.

D. Puis nous avons les chiffres basés sur la supposition que le nombre de milles des trains de marchandises et des wagons de marchandises sera réduit comme l'indique le document "C" à la page 444. Et finalement vous avez, pour les fins d'un ou deux chiffres seulement, une supposition qui veut que par suite de l'unification vous obtiendrez de meilleures conditions pour le charbon utilisé par le réseau unifié que vous ne pouvez obtenir pour les deux réseaux séparés?—R. Oui.

D. Je ne puis pas trouver d'autres suppositions à la base de ces chiffres, mais je trouve une différente catégorie de choses pour certains de ces chiffres. Il y a quelques-uns de ces chiffres—et il va falloir les examiner pour voir ceux dont il s'agit—qui ne dépendent pas du tout de suppositions. Ils dépendent des rapports effectifs de gens que nous n'avons pas vus. C'est M. O'Brien, je crois, qui nous a dit avoir reçu des rapports relatifs aux économies qui pouvaient être effectuées à un certain nombre de gares?—R. Oui, c'est ce qu'il a dit, je crois.

D. Par conséquent, vous ne faites pas de suppositions du genre de celles dont je parlais, mais le comité qui a préparé cette estimation en 1932 a accepté des calculs faits par des individus que nous n'avons pas vus?—R. Parfaitement. Par exemple, quelques-uns des chiffres de M. O'Brien sont basés sur la manutention des marchandises par chargements partiels. Bien, j'ai travaillé à ces choses et je sais comment on arrive à ces chiffres. On peut raisonnablement les accepter comme exacts. Il a aussi parlé des choses que l'on apprend à la suite de l'échange de matériel.

D. Ce n'est pas exactement ce dont je parle. Mais vous avez des choses comme, par exemple, ce que disait M. O'Brien: "J'ai demandé aux hommes qui connaissaient à peu près tous les détails du service à la gare de Vancouver et on m'a dit qu'il était possible de faire une économie de \$52,500." Maintenant, en premier lieu, il est parfaitement manifeste, vous le reconnaissez, j'en suis sûr, que ce Comité-ci ne peut pas entreprendre de vérifier l'exactitude de chacune des estimations de ce genre. Nous ne pouvons pas appeler ici ces gens des gares et des têtes de lignes, soit cinquante ou quatre-vingts personnes.—R. Le Comité n'en finirait plus.

D. Exactement. Sous ce rapport, n'est-ce pas ce genre d'information sur lequel, comme membre de l'exécutif du chemin de fer, vous vous appuyez pour vos actions de tous les jours?—R. Oui. Dans le cas de Vancouver je connais les hommes qui ont fait cette estimation.

D. Mais je veux dire que c'est le genre d'information que vous avez pour en venir à une décision?—R. Oui.

D. Maintenant, je veux revenir à ces autres suppositions relatives à la réduction du nombre de train-milles (voyageurs) et des train-milles (marchandises) surtout. J'ai dit que telles étaient les suppositions à la base de ces chiffres?—R. Oui.

D. Parce que nous supposons les résultats des documents B et C. Mais quand vous examinez la base des documents B et C,—je veux dire ces réductions du nombre des voyageur-milles, des train-milles (marchandises) et des wagon-milles,—n'avez-vous pas la même chose à la base de ces chiffres que vous avez à la base des chiffres relatifs aux stations, mais le tout est groupé dans les documents B et C? C'est-à-dire que pour arriver aux chiffres des documents B et C montrant la réduction du nombre de milles, voyageur-milles, trains-milles (marchandises) et wagons-milles, quelqu'un a dû faire l'examen d'une situation particulière sous ce rapport, d'une pièce particulière ou de pièces ou d'une ligne, du tonnage qui passe sur cette ligne ou ces lignes, et autres questions de ce genre qui comportent des milliers de détails? Ai-je raison?—R. Oui, parfaitement.

D. Et le Comité peut-il étudier les milliers de détails relatifs aux cas particuliers plus facilement qu'il ne peut examiner la situation relative aux stations et têtes de lignes en quelque quarante ou cinquante endroits au Canada?—R. Non. Vous faites exactement ce que je fais moi-même.

D. Que voulez-vous dire?—R. Vous acceptez des renseignements de la part de gens,—naturellement vous ne les connaissez pas, mais je les connais et j'ai confiance en eux.

D. Mais direz-vous que le Comité peut se livrer à l'étude des nombreux faits qui sont à la base de ces chiffres relatifs au nombre de train-milles?—R. Si vous vouliez poursuivre l'étude de ces choses jusqu'aux moindres détails, le Comité se trouverait dans l'impossibilité de le faire.

D. Il en résulte, n'est-ce pas, que tout ce que nous pouvons faire ici est de déterminer si ces chiffres ont été préparés avec soin et sont dignes de notre attention particulière?—R. Oui, si on doit les trouver pratiques.

D. Voici notre position. Ce Comité-ci du Sénat représente indirectement, sinon directement, le peuple du Canada. Et le peuple du Canada est le propriétaire du National-Canadien. Voilà la position?—R. Oui.

D. Par conséquent, vous êtes ici comme le représentant d'un chemin de fer privé, cherchant à convaincre les propriétaires d'un chemin de fer rival qu'une estimation préparée par vos fonctionnaires relativement aux possibilités de l'unification est une estimation qu'ils devraient accepter en toute confiance? Voilà la situation, n'est-ce pas?—R. Oui. Puis-je faire observer qu'en étudiant ces choses-là nous ne nous plaçons pas exclusivement au point de vue du Pacifique-Canadien.

D. Mais, dans tous les cas, vous êtes ici à titre de haut fonctionnaire du Pacifique-Canadien?—R. Oui.

D. Et vous avez recommandé au Comité une estimation touchant les possibilités de l'unification. Maintenant, supposons que les représentants du Canada disent: "Voyons, monsieur Neal, nous ne sommes pas trop certains de tout cela. Quel risque êtes-vous prêts à courir, vous du Pacifique-Canadien, pour prouver que vos chiffres sont exacts?"—R. Je crois qu'ils sont exacts et je suis prêt, dans la mesure que je les ai discutés, et suivant la confiance que j'ai en eux, à les soumettre à un examen.

D. Mais je m'exprimerai autrement. Ce que vous demandez réellement aux représentants du peuple du Canada, c'est de recommander aux actionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada de conclure un accord particulier. Maintenant, le Pacifique-Canadien pourrait dire: "Nous sommes si persuadés que si nous établissons une administration unifiée avec cinq administrateurs nommés par nous, cinq administrateurs nommés par vous, et cinq administrateurs choisis par ces deux groupes, nous sommes si certains que nous pouvons convaincre ces derniers cinq administrateurs, les cinq administrateurs indépendants, que nos propositions relativement aux économies à réaliser avec l'unification sont saines et que les économies peuvent être effectivement réalisées, que nous sommes prêts à transiger avec vous en prenant pour base le fait que nos chiffres sont exacts?"—R. Telle est la fondation des déclarations de sir Edward Beatty, je crois.

D. Ce n'est pas ce qu'il a proposé, vous le savez?—R. J'ignore si je vous suis.

D. Je ne vous demande pas de vous compromettre.—R. Je serais prêt à vous donner une réponse claire dans la mesure de mon autorité à le faire. Mais je ne sais pas si j'ai bien saisi ce que vous avez dit. On a parlé de ce conseil proposé...

D. Il n'existe pas encore.—R. Je parle par hypothèse. Si nous en avons un de quinze membres, comme vous dites, qu'auraient-ils à considérer?

D. Ils vont administrer le réseau unifié.—R. Voulez-vous dire si cela serait possible?

D. Je suppose que cela a été fait, vous savez.—R. Oui.

D. Maintenant, les administrateurs représentant le Pacifique-Canadien rencontrent les autres administrateurs et leur disent: "Nous proposons de faire certaines économies et la somme globale de ces économies représente \$75,000,000." Avant cette unification, le Pacifique-Canadien est-il prêt à dire: "Si nous ne pouvons pas convaincre les administrateurs, c'est nous qui en souffrirons?"—R. Je ne vois pas que nous devons souffrir en quoi que ce soit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je croyais que vous étiez pour dire: "Si nous n'arrivons pas à ces résultats, nous en souffrirons."

M. BIGGAR: Mais l'autre façon de s'exprimer est la plus juste parce que la question, comme on la présente contre l'unification, est réellement ce qui suit: c'est fort bien de parler de la possibilité d'effectuer ces économies dans des conditions idéales, mais dans la pratique l'opinion publique ne vous permettra pas de les réaliser et vous savez que tout chemin de fer unifié sera en dernier ressort régi par l'opinion publique.

L'hon. M. PARENT: La question est à point et résume toute l'affaire en peu de mots.

L'hon. M. COTÉ: Nous avons un précédent déjà.

Le TÉMOIN: Ainsi que je le comprends, la loi a été passée? La nouvelle compagnie a été formée; les administrateurs ont été choisis et ils sont en fonction?

L'hon. M. CALDER: C'est une supposition que vous faites.

M. Biggar:

D. Vous cherchez à me suivre?—R. Maintenant, il leur incombe de réaliser les économies estimées. Ils examineront chaque projet qui leur est soumis. Ils convoqueront leurs experts et leur diront: "Nous désirons votre recommandation sur tel et tel service. Vous devez en tout temps penser à cette considération primordiale de l'intérêt public et du soin des employés." Ayant tenu compte de ces choses nous devons ensuite nous adresser à la Commission des chemins de fer, s'il s'agit d'un service public, et nous pouvons avoir l'assurance que la commission rendra une décision qui nous sera favorable.

L'hon. M. DANDURAND: C'est un autre obstacle?

Le TÉMOIN: En certains cas, oui; mais pour d'autres, non. Suivant mon expérience, quand nous avons pu convaincre la Commission des chemins de fer que personne ne devait souffrir, la commission a toujours étudié la question d'après ses mérites. Il y a d'autres choses que cette compagnie pourrait faire sans avoir à demander l'approbation de la commission et au sujet desquelles il ne serait pas question de main-d'œuvre ni de service public.

M. Biggar:

D. Mais voici la vraie question que je désire vous poser, monsieur Neal. Elle peut avoir quelque importance ou elle peut n'en pas avoir, mais elle mérite qu'on s'y arrête quelques instants. Supposons que l'on admette tous que l'unification est désirable afin de pouvoir économiser de \$50,000,000 à \$75,000,000 par année, dont une grande partie est payée en impôts. On a proposé de diviser cette économie en se basant sur ce que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont gagné au cours des années passées, et de diviser également tout reliquat de cette économie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous faites erreur.

M. BIGGAR: Je croyais avoir la bonne explication.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voici ce qui a été dit relativement à l'unification. Pour ce qui concerne les recettes représentées par les recettes globales passées des deux réseaux, pendant une période d'années à être approuvée, ces recettes devraient être divisées comme elles l'ont été dans le passé; mais pour ce qui est des recettes additionnelles, de celles qui seraient considérées comme recettes dues à l'unification, elles devraient être divisées selon les termes du factum du Pacifique-Canadien, et le National-Canadien en retirerait au moins la moitié.

L'hon. M. DANDURAND: Non; d'après une base équitable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Au moins la moitié.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Non. Les économies seraient divisées d'après une base équitable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

L'hon. M. Murdock:

D. Quand notre distingué président, le sénateur Beaubien, amorça toute cette discussion, je croyais, et d'autres aussi l'ont cru, que nous étions pour faire économiser aux pauvres contribuables canadiens la somme de \$75,000,000 par année par suite de l'unification des chemins de fer. Etes-vous prêt à donner cette garantie?—R. Moi, personnellement?

[M. W. M. Neal.]

D. Oui.—R. Je n'ai jamais eu tant d'argent de ma vie. Le Pacifique-Canadien serait prêt à donner cette garantie, je crois.

D. S'il y consent, alors c'est la réponse à la question.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je vais accepter votre billet, monsieur Neal.

M. BIGGAR: Voici comment la chose est exprimée à la page 555 du compte rendu:

Le troisième point cardinal est que chaque groupe de propriétaires devrait continuer de recevoir, après l'unification, les bénéfices nets qui, d'après l'expérience passée, leur compagnie aurait reçus si elle était demeurée indépendante,...

Le très hon. M. MEIGHEN: c'est bien cela.

M. Biggar:

...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. CALDER: Exactement.

M. Biggar:

D. Exprimons cela en chiffres. Supposons que nous ignorons les questions de titres, d'obligations, et le reste. Le Pacifique-Canadien doit payer environ \$24,000,000 en charges obligatoires avant de pouvoir déclarer un dividende,—entre \$20,000,000 et \$24,000,000,—et il manque au National-Canadien \$42,000,000 avant de pouvoir payer ses intérêts au public. Très bien. Maintenant disons que l'unification permet de réaliser une économie de \$50,000,000. Dans de telles circonstances il y aurait un solde créditeur pour le Pacifique-Canadien tandis que le déficit du National-Canadien serait sensiblement réduit, et ensuite il y aurait quelque chose à diviser également?—R. Oui, d'après cette formule.

D. Cela serait vrai...

L'hon. M. CALDER: Je ne sais trop si le témoin peut entrer dans ces détails à cette phase de la question.

L'hon. M. PARENT: Il est parfaitement capable de se protéger.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si vous acceptez ce chiffre de \$50,000,000 comme économies découlant de l'unification, sir Edward Beatty a dit que toute cette somme de \$50,000,000 serait divisée équitablement et le mot "équitablement" voudrait dire que le National-Canadien en aurait au moins la moitié.

M. BIGGAR: Cela est-il vraiment possible? Qui donc va pouvoir déterminer quelle est la proportion des recettes totales des deux chemins réunis due au régime d'unification?

Le très hon. M. MEIGHEN: Tout cela sera inclus dans l'accord. Voici la base du contrat: à même les recettes des deux réseaux il sera pris une somme représentée par les recettes combinées pendant une période et divisée entre les chemins de fer dans la proportion de leurs recettes respectives dans le passé. Disons que les recettes ont été de \$75,000,000 dans le passé et que les recettes dans un cas ont été de \$25,000,000 et dans l'autre, de \$50,000,000; la division se fera dans cette proportion. Ensuite toutes recettes supplémentaires au delà de ce \$75,000,000, disons \$50,000,000, seront divisées équitablement, à la condition, suivant l'expression de sir Edward Beatty que le National-Canadien reçoive au moins la moitié.

M. BIGGAR: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je désirerais introduire ici la possibilité que le National-Canadien reçoivent un peu plus.

L'hon. M. CALDER: Son parcours est plus considérable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. BIGGAR: Ce n'est pas une question que je pose à M. Neal. Voici simplement la situation: le Pacifique-Canadien a présenté cette estimation et il serait peut-être utile de voir dans quelle mesure le Pacifique-Canadien profiterait de l'unification.

Le TÉMOIN: Je suis à peine en état de répondre à cette question. Je ne puis pas en assumer la responsabilité.

M. Biggar:

D. J'ai posé la question assez clairement?—R. Je le crois.

L'hon. M. CORÉ: Comme je puis voir, d'après cette théorie, s'il n'y avait pas de recettes, le Pacifique-Canadien n'aurait pas d'argent pour payer l'intérêt sur ses charges obligatoires.

L'hon. M. Calder:

D. Monsieur Neal, je ne sais si vous devez répondre à cette question, mais il y a un autre obstacle à franchir si j'en juge par la preuve. Il me semble que les frais par unité sont plus élevés pour le National-Canadien que pour le Pacifique-Canadien. J'arrive à cette conclusion après avoir examiné les tableaux comparatifs qui nous ont été présentés relativement à certaines catégories de services. Ainsi que l'a démontré le colonel Biggar, votre estimation des économies à réaliser est largement basée, mais non pas entièrement, sur vos frais par unité, et si on doit économiser \$75,000,000 ou à peu près, cette économie se réalisera, de l'avis des hauts fonctionnaires du Pacifique-Canadien, dans la supposition que vos frais par unité seront applicables aux parcours des deux chemins de fer réunis. Vous avez votre obstacle ici; peut-être ne provient-il pas des hauts fonctionnaires du Pacifique-Canadien; probablement il provient du public et il vous faudra satisfaire ce public.—R. En partie, aussi...

D. Et laissez-moi ajouter ceci. Ce ne sera pas le public dans le sens ordinaire du mot. Il faudra tenir compte de certaines considérations politiques et votre conseil d'administration devra faire face à cette situation politique. Puis vient la question de savoir s'il sera possible à votre conseil d'administration d'appliquer vos frais par unité à tout le parcours au Canada.—R. Une fois que le régime d'unification sera établi, il s'ensuivra naturellement que si des méthodes de plus grande efficacité existent elles seront adoptées. Voilà ma réponse. Par exemple, si les méthodes du National-Canadien, dans certains cas, sont considérées comme les plus pratiques, elles seront adoptées comme les méthodes officielles.

D. Vous ne répondez pas à ma question.—R. Si ces méthodes sont en vigueur sur le Pacifique-Canadien, elles seront adoptées comme les méthodes officielles du nouveau réseau. Je ne vois pas ce que l'opinion publique vient faire ici.

D. Vous devez vous rappeler que si vous modifiez une certaine situation ferroviaire dans une certaine partie du Canada vous soulevez immédiatement une opinion publique qui est susceptible de s'exprimer dans le domaine politique. Il y a des gens qui doivent être élus au Parlement et ces gens veulent que certaines choses soient faites tandis que d'autres ne doivent pas être faites. Par exemple, "certaines stations ne doivent pas être fermées ou vous n'aurez pas mon appui". Voilà pratiquement la situation que votre nouveau conseil aura à envisager. Voilà la situation qui peut se présenter,—je comprends bien votre point de vue,—si vous donnez au nouveau conseil d'administration les mêmes pouvoirs que les administrateurs du Pacifique-Canadien possèdent maintenant, il pourra dire: "Peu nous importe l'élection des députés, nous serons en état d'appliquer nos chiffres de frais par unité." Mais une fois que vous prenez une forte partie des chemins de fer du Canada et commencez à vous immiscer dans les nombreux services de ces chemins de fer, vous avez alors un nouveau facteur dont il vous faudra tenir compte.

[M. W. M. Neal.]

L'hon. M. MURDOCK: En d'autres mots, la créature devient plus forte que son créateur.

Le TÉMOIN: Non, absolument.

L'hon. M. PARENT: Ou vous avez une puissance dans un Etat.

M. Biggar:

D. Il y a un point très difficile à établir dans ce que vient de dire le sénateur Calder. C'est pourquoi j'ai fait allusion à ces suppositions; à mon sens, c'est tout ce dont le Comité doit vraiment s'occuper. Pourriez-vous nous fournir d'ici à la prochaine réunion du Comité quelque tableau comparant les prix par unité du Pacifique-Canadien et du National-Canadien en autant qu'ils entrent dans votre Pièce n° 49?—R. Oui, monsieur. Je crois que tous ces prix se trouvent au compte rendu. Il s'agit simplement de les rassembler.

D. Il est difficile de faire faire ces calculs. Peut-être pourriez-vous les pousser davantage si vous le vouliez. On a discuté longuement la différence entre 1930 et 1937. Serait-il possible de faire établir la comparaison des prix par unité des deux réseaux selon qu'ils s'y prêtent pour ces deux années?—R. Oui, monsieur.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Le coefficient d'exploitation de votre compagnie l'indiquerait?—R. Il fait voir les résultats nets. Je me base sur eux quand je compare...

L'hon. M. Robinson:

D. Avez-vous une idée de ce qu'était le coefficient d'exploitation lorsque vous avez fait ces déclarations; ce que représentait l'économie de \$75,000,000?—R. Elle dépendrait des recettes.

L'hon. M. Hugessen:

D. Je crois que ce serait intéressant si vous pouviez établir d'après la base d'une économie de \$75,000,000 en 1930 ce qu'était le coefficient d'exploitation cette année-là.—R. Exactement.

L'hon. M. Robinson:

D. Ce serait facile?—R. Oui, monsieur.

Puis-je répondre au sénateur Calder? Il a soulevé un point très intéressant. Je me rends bien compte, monsieur, de ce que vous avez à l'esprit. J'ignore tout de la politique...

L'hon. M. Calder:

D. Lorsque j'ai dépouillé mon courrier ce matin j'y ai trouvé un document se terminant par une affirmation quant à la nécessité de présenter un front uni contre l'abandon de telle ou telle ligne.—R. C'est précisément de cela que M. Flintoft nous a parlé: l'inquiétude irraisonnée du public. Cela s'est déjà vu.

L'hon. M. PARENT: On ne peut s'attendre à autre chose.

Le TÉMOIN: J'allais dire qu'en considérant l'unification des chemins de fer nous devons nous rappeler que des projets analogues n'aboutissent pas immédiatement. Il se produit sans cesse des changements comme ce dont vous parlez, au Canada, et ils ne suscitent pas le ressentiment du public. Je venais de dire que nous avions réalisé certaines économies, par exemple, sur notre ligne de la rive nord du lac Supérieur, dont on avait doublé la voie en certaines parties avant la guerre lorsque le transport des grains était très considérable. Nous avons utilisé cette voie double sans aucune complication. Puis notre gare de tirage Trancona à Winnipeg n'a pas servi depuis le 15 décembre 1928, la récolte de blé n'ayant pas été assez considérable pour cela.

L'hon. M. Calder:

D. En un mot vous soutenez que l'unification ferroviaire une fois adoptée se ferait lentement?—R. Nécessairement.

D. Elle ne saurait se réaliser entièrement en moins de cinq ou dix ans, ou probablement d'une plus longue période?—R. Elle pourrait prendre une plus longue période.

D. Et vous croyez que, vu la longueur du temps qu'elle embrasserait, il n'y aurait guère de danger qu'elle agite le public?—R. Oui, monsieur. Mon avis est qu'elle ne révolutionnerait pas l'économie du pays. Je peux me souvenir qu'invariablement lorsque je venais à Ottawa pour voir le Dr Reid il avait coutume de me prévenir contre des initiatives susceptibles d'inquiéter le public.

D. Je suis le voisin du sénateur de Diamond Junction et il a toujours représenté cette division depuis sa nomination au Sénat.

L'hon. M. PARENT: Malgré...

Quelques hon. SÉNATEURS: Oh! oh!

M. Biggar:

D. Je voudrais, si possible, que la discussion se fasse sur quelque question concrète à la prochaine réunion du Comité. Nous devons d'abord étudier la possibilité d'application de ces questions, mais en outre il y a celle des chiffres. Je vous ai demandé de nous fournir les comparaisons entre ces prix par unité.—R. Oui, monsieur. Vous entendez le coût au mille, par locomotive-mille?

D. Les prix par unité sur lesquels sont basés ces tableaux du document "H".—R. Nous comprenons, monsieur.

L'hon. M. Hugessen:

D. Et vous allez nous les donner non seulement pour 1930, mais pour 1937?

M. BIGGAR: Oui.

M. Biggar:

D. Pouvons-nous maintenant obtenir un état exposant dans quelle mesure les chiffres de toutes ces estimations,—j'entends les quelque \$64,000,000,—dépendent simplement de l'application des prix par unité et dans quelle mesure ils dépendent de la réduction du parcours des wagons pour voyageurs et des wagons à marchandises, aux documents "B" et "C"?—R. Et de l'abandon des installations?

D. Nous en avons fini avec cela.—R. C'est-à-dire sur la base des 5,000 milles. Je pourrais peut-être dire, pour l'avantage des chemins de fer, qu'ils n'ont proposé que deux fois des abandons importants de lignes. Ni dans un cas ni dans l'autre ces propositions n'émanaient des chemins de fer traversant les régions qui nous occupent. L'une d'elles remonte à 1918 et l'autre résulta de l'enquête de la Commission Duff.

D. Je crois que nous avons disposé de cette supposition.—R. Outre les prix par unité il y a aussi les abandons d'installations. Nous ne les avons pas étudiés.

D. Non, et ils ne dépendent nullement de suppositions générales, mais de rapports spéciaux concernant les installations en question et il est impossible que nous les examinions?—R. Oui, monsieur.

D. Mais nous pouvons considérer dans quelle mesure l'estimation de \$64,000,000 dépend de l'application des prix par unité du Pacifique-Canadien, et établir dans quelle mesure elle dépend de la réduction du parcours des trains et des wagons.—R. Oui, monsieur.

D. Si cela pouvait être calculé je crois que le Comité pourrait par là concentrer son étude sur les points à sa portée.—R. Oui, monsieur.

D. Vous voulez traiter de certains points. Vous avez entendu la discussion en vue d'établir dans quelle mesure il convient maintenant de les traiter si nous voulons lever la séance à six heures. Vous aviez quelques autres points à discuter?—R. Oui, monsieur, mais je ne veux pas employer inutilement le temps du Comité.

[M. W. M. Neal.]

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien) : vous avez trente-cinq minutes.

Le TÉMOIN : Merci, monsieur.

L'hon. M. Dandurand :

D. Avez-vous un court mémoire à nous lire?—R. Non, monsieur, je parle d'abondance.

D. Avez-vous à peu près terminé?—R. Non, monsieur. On m'a accordé trente-cinq minutes.

Concernant ces abandons de lignes dont il a été si longuement question, je m'y suis beaucoup intéressé, vu que je connais certaines des localités que ces lignes traversent. J'ai cru que je pourrais peut-être vous communiquer certains renseignements qui vous seront utiles. Ayant travaillé dans l'Ontario-nord et ayant discuté si souvent la situation générale des chemins de fer, il m'a paru qu'à propos de cet aspect particulier du problème ferroviaire canadien la solution doit en être trouvée dans ce territoire peu colonisé, ayant 1,800 milles de voies et où la situation s'est modifiée. S'il y a une région au Canada où le transport s'est modifié pour de bon, c'est ici, entre la tête des Lacs et Sudbury. Lorsque ces lignes furent projetées et lors de leur construction, l'un des problèmes de transport les plus difficiles au Canada était celui de la récolte de blé de l'Ouest lorsque la navigation était interrompue. Lorsqu'il n'y avait que le Pacifique-Canadien, il ne suffisait pas à la transporter entièrement, tellement, que le Parlement lui vota un fort crédit pour doubler sa voie de Sudbury à Fort-William. J'ai dit qu'on a traité une partie de cette question. Je me rappelle très bien les discussions à propos du Transcontinental. L'un des avantages qu'on disait en résulter pour le Canada,—c'était un argument très convaincant,—était que le transport y serait peu coûteux, vu ses faibles rampes, des provinces des Prairies à Québec. Malheureusement, à cause de l'ouverture du canal de Panama et, dans une faible mesure, du chemin de fer de la baie d'Hudson, de la capacité beaucoup plus grande des élévateurs à la tête des Lacs, du plus fort tonnage des vaisseaux des Lacs, de la capacité des élévateurs aux ports de la baie Georgienne et du littoral de l'Atlantique, de la construction d'élévateurs à Vancouver et de l'amélioration des voies des montagnes, le transport entièrement par rail de la récolte de blé ne s'est pas répété depuis 1924 et je ne vois pas comment il se répétera jamais.

Dans ce territoire l'un des premiers problèmes qu'aurait à étudier une direction unifiée serait la suppression des lignes inutiles sans nuire à l'intérêt public. Un point que je n'ai pas entendu discuter par l'une ou l'autre section du comité mixte de coopération est la possibilité d'utilisation de l'Algoma-Central et du chemin de fer de la baie d'Hudson. Les Clergue ont construit celui-là. Il part du Sault-Sainte-Marie et se raccorde avec le Pacifique-Canadien à Franz et avec le Transcontinental-National à Hearst.

Lorsque j'étais surintendant général de la ligne du Pacifique-Canadien, même lors des conditions très difficiles d'exploitation en hiver, il y avait jusqu'à quinze trains qui partaient journellement de Fort-William chargés de blé. Cela continua jusqu'en janvier 1924. Maintenant à la fermeture de la navigation, trois trains chargés de blé circulent dans chaque sens,—deux rapides et un train faisant les arrêts intermédiaires. D'après ce que j'ai appris au cours de mes relations plus ou moins fortuites avec les dirigeants des chemins de fer, j'imagine que sur les trois lignes il ne circule qu'approximativement la moitié des trains qui circulaient auparavant sur notre seule voie ferrée. Je crois que le transport transcontinental d'hiver ne s'effectuera pas à son maximum de sitôt. C'est pourquoi je répète que la situation dans le territoire précité constitue le nœud de la solution de notre problème d'excédent de parcours.

Cet autre état de choses qui existe entre Kamloops et Vancouver (le témoin indique ce parcours sur la carte) est très intéressant, étant un des motifs pour lesquels le public, non pas le chemin de fer, agite sans cesse la question des aban-

dons de lignes. Il l'a soulevée souvent. Il voit sur la carte cette autre voie ferrée sur l'autre rive, sur laquelle il n'y a pas de villes et il veut en savoir la raison d'être. On m'a posé la même question au sujet de la ligne Winnipeg-Portage-la-Prairie. Elle constitue un problème qui est aussi discuté par le Comité à la suite d'instructions reçues de mon bureau,—le comité mixte de coopération,—le 17 mai. Comme on l'a fait remarquer, le gros de la population se trouve le long de la voie du Pacifique-Canadien. Il y a là une ligne d'autobus (le témoin l'indique sur la carte) qui donne un service direct de Kamloops à Vancouver, et aussi un traversier (le témoin l'indique sur la carte). On entend dire sur la côte du Pacifique, et je l'ai entendu dire ici, qu'il est indispensable de conserver les services de navigation pour la défense nationale. Il y a là un point très vulnérable (le témoin l'indique), c'est une étendue de 100 milles où frapperait un ennemi.

L'hon. M. Buchanan:

D. Conserveriez-vous les deux lignes entre Kamloops et Hope, c'est-à-dire des deux côtés de la rivière? A propos du transport du blé d'Alberta à Vancouver, ce tronçon Kamloops-Hope, des deux côtés de la rivière, n'est-il pas superflu?—R. Cela dépendrait, monsieur,—je n'aimerais pas exprimer une opinion sur-le-champ, le comité le plus récemment institué n'ayant pas encore terminé son étude de ce point. Cela dépendrait des fonds qu'il faudrait pour accroître le rendement de cette voie simple du National-Canadien de l'autre côté de la rivière. Comme je viens de le dire, il nous est arrivé à l'est de Fort-William de faire circuler de lourds trains sur des voies simples par des températures bien plus défavorables que dans l'Est. La principale difficulté dans la région provient des côtes censées immuables,—elles ne le sont pas. Naturellement, il n'en va pas de même dans le cas de la ligne à l'ouest de Hope.

L'hon. M. Calder:

D. Que dites-vous de la situation entre Winnipeg et la tête des Lacs?—R. Elle est différente.

D. On y trouve trois lignes?—R. Oui, monsieur. Il y a la voie double du Pacifique-Canadien entre Winnipeg et Fort-William, l'ancien Nord-Canadien entre Fort-Frances et le Transcontinental-National. Il va s'écouler bien du temps avant que les Prairies produisent assez de blé pour que ces trois lignes soient utilisées à leur maximum, de concert avec les autres modes de transport. Par exemple, nous pourrions faire circuler des trains très lourds sur notre voie double, si le trafic nous parvenait avec autant de rapidité et de régularité que nous le voudrions,—tout dépend de la température. Le 30 septembre 1928 nous transportâmes 2,107 chargements à l'est de Winnipeg par la voie double du Pacifique-Canadien, soit à peu près 30 trains de blé.

D. Dans une journée?—R. En 24 heures. Et ils circulèrent sans encombre. Si le trafic nous arrivait en aussi grande quantité nous pourrions y faire face. En deux mois, soit octobre et novembre de la même année, notre trafic moyen à l'est de Winnipeg fut d'environ 1,457 chargements chaque 24 heures des deux mois. Il y eut donc excédent de rendement dans ce cas.

M. Biggar:

D. Quel est le sujet suivant, monsieur Neil?—R. On en a mentionné un autre, monsieur. Le sénateur Black a dit qu'il poserait une question à ce propos plus tard, mais il s'en est abstenu. Il parlait de la possibilité d'abandonner certains de ces embranchements à faible trafic, lequel semble avoir été absorbé par les routes, ou a disparu. En certains cas, où le bois de construction, par exemple, est le principal produit transporté, les embranchements pourraient être cédés à la province et transformés en routes. C'est ce que nous avons fait en Colombie-Britannique dans le cas d'une petit embranchement dans la vallée de la Kettle. Nous en cédâmes les chaussées et les ponts à la province et celle-ci transforma l'embran-

chement en route. Je crois que cette question mériterait une étude spéciale. Les provinces et les compagnies ferroviaires devraient s'entendre sur d'autres questions analogues.

L'hon. M. Buchanan:

D. Quel serait le sentiment de l'Ouest canadien quant au monopole si l'unification s'effectuait? Vous l'avez habité lorsqu'un monopole y régnait en maître?—R. Oui, monsieur, je l'habitais alors qu'il n'y avait qu'un chemin de fer. Je crois que sir Edward Beatty a effleuré cette situation lors de son exposé au Comité. Le Pacifique-Canadien était extrêmement impopulaire.

L'hon. M. CALDER: Très bien.

Le TÉMOIN: Certains des honorables sénateurs présents se rappelleront aussi ce temps. Cela ne dépendait pas uniquement de l'absence de démarches par les dirigeants de chemins de fer et non pas entièrement, peut-être, de leur attitude déraisonnable. Je le sais, car j'étais alors pointeur de wagons dans les parcs des lignes de l'Ouest. L'état de choses ci-haut résultait d'abord du fait que nous n'étions pas préparés pour l'essor trop rapide du pays. Nos locomotives et nos wagons étaient en nombre insuffisants. Vous vous rappelez, sénateur Calder, le temps où le blé était déversé dans les champs et nous ne pouvions y amener les wagons assez rapidement. Il en résultait un vif mécontentement.

L'hon. M. CALDER: Vous ne pouviez tenir les trains à circuler.

Le TÉMOIN: La bonne circulation de nos trains était entravée par des érosions et autres obstacles. Lorsque notre compagnie reçut d'autres subventions,—je n'entends pas à cause de la concurrence ferroviaire qui suivit la construction du Nord-Canadien,—elle fut en mesure d'obtenir un nombre suffisant de locomotives et de wagons. A partir de cette époque l'affluence du blé devint une époque intéressante plutôt que de tracas. Depuis lors les méthodes ferroviaires elles-mêmes se sont améliorées. Je ne veux pas entrer dans des détails techniques. Mais je peux dire, messieurs, que le trafic a subi des modifications profondes, insoupçonnées alors. De plus, le dirigeant de chemin de fer ne se modèle pas tout à fait sur ce que fait son concurrent. Il lui faut lutter contre le trafic lui-même. Celui-ci doit s'effectuer et cette tâche incombe au dirigeant. En 1928 lors de ce trafic maximum, je ne me suis jamais demandé ce que faisait le National-Canadien; je n'en avais pas le temps. Ce trafic s'effectuait librement et efficacement et sans la moindre apparence d'encombrement, bien qu'il eût atteint le maximum dans l'histoire des chemins de fer. Dans l'accomplissement de leur routine quotidienne les cheminots essaient de se surpasser. Par exemple, un chef du mouvement veut être reconnu comme tel. S'il ne s'acquitte pas très bien de sa tâche, on l'appelle un retardateur de trains. Nous subissons aussi la concurrence des chemins de fer du nord-ouest des Etats-Unis. Leur concurrence est aussi âpre et elle le demeurera tout comme celle du National-Canadien. Nous luttons constamment avec eux pour obtenir le trafic-voyageurs de même que le trafic international et entre Etats. De sorte que pour ce qui est du monopole, je dis en toute franchise et liberté que si je travaillais pour un réseau ferroviaire au Canada, je ne vois pas pourquoi, pas plus que tout autre cheminot canadien, nous nous la coulerions douce et n'essaierions plus de donner satisfaction comme auparavant.

L'hon. M. Buchanan:

D. On a dit qu'avec l'unification vous auriez encore la concurrence?—R. Oui.

D. Du transport routier?—R. Oui.

D. Mais les cultivateurs de l'Ouest ont dit que ce transport ne les atteindrait pas, qu'ils dépendraient de l'unique chemin de fer qu'il pourrait y avoir

dans l'Ouest canadien pour le transport de leur blé. Ils craignent que l'unification ferroviaire amène peut-être le retour de l'ancien état de choses.—R. Je ne crois pas cela possible.

D. Je veux vous fournir l'occasion de commenter ce point.—R. Je ne crois pas cela possible. Vous en connaissez vous-même quelque chose, monsieur le sénateur, si vous me permettez de vous le rappeler, d'après votre expérience en Alberta. La concurrence n'y existe pas. Cependant, d'après moi, les gens du sud de l'Alberta n'ont guère lieu de se plaindre du transport du blé ou de quoi que ce soit.

D. Je le reconnais. Si l'unification ferroviaire produisait d'aussi bons résultats que le service ferroviaire unique dans le territoire que je connais, je ne crois pas que les Canadiens s'y opposeraient beaucoup. Mais si elle embrassait tout le pays,—je vous fais part non pas de ma propre crainte, mais de celle qu'on m'a exprimée,—on craint que le réseau ferroviaire ne fonctionne pas aussi bien sous une seule direction pour tout le Canada. L'opinion qui veut que les Albertains du sud n'aient guère lieu de se plaindre s'appuie sur le fait que dans le passé ils obtenaient et obtiennent encore un service excellent, mais cela peut être dû dans une certaine mesure à ce que le chemin de fer craint que la concurrence n'y entre. On croit que cette crainte peut avoir encouragé le chemin de fer actuel à donner un bon service.—R. Ma foi, monsieur, le service inefficace est très coûteux. Par exemple, un wagon fermé chargé de blé pourrait être conduit de Moose-Jaw à Fort-William, disons, dans six jours. Il représente pour nous, y compris le trajet à vide, peut-être \$20 par jour. Si un cheminot est loyal et compétent et est le moins fier de son travail, il ne perdra pas ses caractéristiques simplement parce que le hasard a voulu qu'il travaille pour un chemin de fer qui soit le seul au pays. Personnellement, je ne me croiserai pas les bras et ne perdrai pas tout intérêt de ce fait au travail auquel j'ai consacré ma vie; peut m'importe qu'il y ait un chemin de fer ou deux.

L'hon. M. BUCHANAN: Je veux reconnaître que l'expérience que nous avons eue dans le Sud albertain sans la moindre concurrence a été tout à fait satisfaisante, dans ce vaste territoire.

L'hon. M. CALDER: Par ailleurs, sénateur Buchanan, nul doute qu'une grande partie du public ne craigne le monopole. Je suis d'avis qu'avec le temps cette crainte serait compensée par l'attrait du gain pour les cheminots. Seuls des services compétents leur assureront un emploi.

L'hon. M. DANDURAND: J'attire l'attention de mes collègues sur le fait que nous retardons le témoin, qui voudrait en finir pour six heures. A moins qu'il ne s'agisse...

L'hon. M. Parent:

D. J'ai une question à vous poser, monsieur Neal. Elle a trait à la ligne de l'endroit près de Québec appelé Diamond jusqu'à Edmundston ou Moncton. Je crois que le Pacifique-Canadien a recommandé l'abandon de cette partie de la ligne, tandis que le National-Canadien, par la bouche de M. Fairweather, a dit que pour une multitude de raisons cette ligne doit être conservée. Est-ce que maintenant le Pacifique-Canadien s'immisce dans un territoire qui lui est presque complètement étranger, contre l'opinion du National-Canadien qui est en faveur de la conservation de ce tronçon de ligne? Pouvez-vous nous expliquer comment le Pacifique-Canadien a décidé de recommander l'abandon de cette ligne?—R. Je dois avouer n'avoir pas habité les Provinces maritimes non plus que cette partie du Québec. Je n'ai pas eu cette chance et on ne peut m'en blâmer. Mais c'est encore un cas où, si on étudie la question sans parti pris, on constate qu'il y a excédent de voies. Les chemins de fer n'ont pas pris l'initiative de proposer un peu partout de nombreux abandons de lignes. On leur a demandé d'indiquer là

[M. W. M. Neal.]

où il y avait surplus de voies. Certains de leurs dirigeants ont pris cette ligne comme exemple,—si on m'avait interrogé, je me serais prononcé en faveur,—ces dirigeants l'ont signalée à la commission royale.

L'hon. M. Calder:

D. Vous dites que le Pacifique-Canadien n'a jamais recommandé l'abandon de cette ligne?—R. Il n'a pas pris l'initiative de l'enquête, monsieur.

D. Que voulez-vous dire?—R. Nous n'avons pas pris l'initiative de l'enquête. Je dis que ni l'une ni l'autre des compagnies ferroviaires, à ma connaissance, n'a pris sur elle de formuler une proposition à l'effet d'abandonner un nombre considérable de voies au Canada. La recommandation ci-haut était sous forme de réponse à une demande, ou proposition, si vous préférez, monsieur, de la Commission Duff.

M. Calder:

D. On vous a demandé d'indiquer les voies faisant double emploi qu'on pourrait abandonner: est-ce ce que vous entendez?—R. Oui, monsieur.

D. Simplement d'indiquer ces voies, dont certaines pouvaient être abandonnées?—R. Elles étaient indiquées sur cette carte confidentielle dont nous a parlé M. Flintoft hier. Je pourrais dire au sujet de notre ligne dans cette région (le témoin l'indique sur la carte) que le Comité a cru qu'elle ne pouvait être utilisée en temps de guerre et qu'elle ne l'avait pas été en 1914. De fait elle a servi au maximum depuis le début de la guerre jusqu'à l'entrée des Etats-Unis dans le conflit. On nous interdisait seulement d'y faire passer des soldats et des armes.

L'hon. M. Murdock:

D. Mais la loi de neutralité des Etats-Unis ne s'appliquait pas alors?—R. Je crois que si vous vous renseignez, sénateur Murdock, vous constaterez que cette ligne avoisine la frontière, que tout ce qui peut être exporté au delà des Etats-Unis, à n'importe quel autre pays en temps de guerre d'après leur loi de neutralité, peut aussi emprunter cette ligne du Maine.

L'hon. M. Dandurand:

D. Si vous avez un point important, vous faites mieux de l'aborder.—R. Il y en a un autre que j'aimerais mentionner; c'est au sujet de l'utilité de la ligne Edmundston-Québec pour l'acheminement du transport à très bon marché. Cela n'est pas particulier à quelque compagnie ferroviaire au Canada.

L'hon. M. Robinson:

D. Entendez-vous quant au transport de la houille du Cap-Breton?—R. Oui, monsieur. Vous savez, sénateur Buchanan, que nous effectuons ce transport dans l'Ouest. Après avoir appris cela, j'étais curieux de savoir ce qu'on y avait fait. Le National-Canadien et notre chemin de fer transportent beaucoup de produits bénéficiant de taux réduits. Par exemple, notre compagnie a transporté cette année 30,749 wagons de foin et de fourrage de secours et 2,389 wagons de semences. Nous n'aimons pas nous vanter de ce que nous faisons pour le bien du pays, mais on a fait remarquer que les taux de transport étaient très bas.

L'hon. M. Hugessen:

D. On a soutenu qu'ils l'étaient à ce point à cause des faibles rampes?—R. Mais ils n'étaient pas économiques.

M. Biggar:

D. Ce n'est pas tout, monsieur Neal?—R. Je voudrais faire une proposition, monsieur, relativement à l'aspect ouvrier de l'unification. Il existe la Commis-

sion canadienne d'arbitrage des différends ouvriers que mon ami le sénateur Murdock connaît à fond, parce que nous en faisons partie lors de sa formation. Elle se compose des vice-présidents de six associations de cheminots et de six vice-présidents de compagnies ferroviaires. C'est peut-être l'organisme de ce genre qui a produit les plus heureux résultats. Il fonctionne depuis plus de vingt ans, a réglé plusieurs centaines de cas et ses décisions ont toujours été unanimes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

Le TÉMOIN: Cet organisme, ou un autre semblable, semble admirablement propre, au besoin en cas d'unification, à aplanir, par arbitrage, les difficultés entre les compagnies ferroviaires d'un côté et les employés de l'autre.

L'hon. M. Calder:

D. A ce propos, voici ce qu'on nous dit, par exemple: vous effectuez des économies, mais un homme perd son emploi, et on ne lui en trouve pas d'autre. Que répondriez-vous à cela?—R. Il y a l'intérêt particulier, monsieur, mais aussi l'intérêt général des travailleurs. Je crois que sir Edward Beatty en a parlé. On a démontré qu'il surgit beaucoup de malaise. En fait, si ma mémoire est fidèle, on a dit qu'il est disproportionné aux réductions de personnel résultant de l'unification. Je sais très bien d'après mes années de relations avec les travailleurs, qu'un cheminot peut être congédié à Ottawa et ne peut aller à Winnipeg prendre un emploi. Il sera donc en chômage.

D. Que ferez-vous à ce sujet?—R. Il faudrait lui payer une allocation de congé, comme aux Etats-Unis. Ou bien l'on pourrait en venir à une entente avec les syndicats ouvriers pour une période limitée. On pourrait étendre les listes régionales d'ancienneté, de même que les districts d'avancement.

D. Qui déciderait cela?—R. Ce serait au moyen de négociations entre les représentants des compagnies ferroviaires et des cheminots, soit par un organisme spécial tel que la Commission canadienne d'arbitrage des différends ouvriers, dont j'ai parlé...

L'hon. M. Murdock:

D. La plus grande de vos difficultés ne proviendrait-elle pas de la coordination des districts d'avancement entre les deux chemins de fer?—R. Vous savez qu'ordinairement c'est un problème très difficile dans l'état actuel des relations avec le National-Canadien. Dans ces conférences il faut être très impartial.

L'hon. M. Calder:

D. Cette situation est déjà survenue et elle se répétera: il y aura une grande perturbation chez les travailleurs; des milliers d'entre eux perdront leur emploi et ne seront pas repris. Cet aspect de la situation nous a été souvent exposé.

L'hon. M. Dandurand:

D. Monsieur Neal, avez-vous quelque autre point à nous soumettre?—R. Permettez-moi de répondre à la question du sénateur Calder. Il y a d'autres points, mais ils ne sont pas d'importance vitale. Cette question a été étudiée très soigneusement. Je crois que l'exposé de sir Edward Beatty est très au point et décrit exactement ce qui se produira. Je ne crois pas que je puisse y ajouter grand'chose.

Mon ami—le sénateur Murdock, je peux prendre la liberté de le qualifier ainsi, le connaissant depuis plusieurs années—a dit hier quelque chose que je dois réfuter avec la meilleure humeur du monde. Il a dit: "Maintenant, n'allez pas me raconter à cette heure de vos histoires fantaisistes au sujet des patrons, qui recherchent le dollar tout-puissant, protégeant les droits des employés qui vont perdre leur emploi. J'ai trop d'expérience pour accepter une telle déclaration", etc.

[M. W. M. Neal.]

L'hon. M. MURDOCK: J'avais à l'esprit d'autres que vous.

Le TÉMOIN: J'aimerais en terminant mentionner la ligne de conduite du Pacifique-Canadien à l'égard de ses employés—nous avons tous été employés—par esprit de justice. Je me souviens très bien que Lord Shaughnessy m'a dit lors d'un de mes derniers entretiens avec lui, qu'à son sens le meilleur actif du Pacifique-Canadien était la loyauté de ses employés et qu'on ne devait jamais rien faire pour l'amoindrir. Elle forme la base de ses relations avec ses dirigeants et ses employés. Je sais que les représentants des employés seront de mon avis si j'opine que jamais ces relations n'ont été meilleures qu'actuellement. Cette situation ne saurait exister s'ils se méfiaient de l'exposé du président de la compagnie.

L'hon. M. Buchanan:

D. A quelles divisions du service la retraite s'applique-t-elle?—R. A toutes.

D. Avez-vous un âge fixe pour la retraite?—R. Soixante-cinq ans. Certains employés peuvent garder leurs emplois, mais l'âge normal de la retraite est de 65 ans.

M. Biggar:

D. Cela couvre-t-il entièrement le terrain?—R. Oui, monsieur.

M. BIGGAR: Le mémoire concernant l'entente relative aux télégraphes dont M. Howard devait nous entretenir sera la Pièce n° 79.

L'hon. M. DANDURAND: Les autorités du Pacifique-Canadien ont à peu près terminé leurs témoignages, mais je veux déclarer qu'on a laissé dans l'ombre un point très important sur lequel je désire attirer l'attention de sir Edward Beatty. Je vais lire l'exposé suivant qui lui est adressé:

Laissant de côté pour l'instant la question de l'à-propos de céder à une gérance privée notre réseau ferroviaire national, je désire obtenir de sir Edward Beatty certains renseignements que je juge essentiels à l'étude réfléchie de ses projets d'unification.

Au cours du débat sur le problème ferroviaire au Sénat récemment j'ai eu l'occasion de dire que le pays aimerait savoir exactement l'actif que le Pacifique-Canadien se proposait de mettre dans le projet d'unification et la part qu'il réclamerait des recettes ou bénéfices nets d'exploitation.

Ces points sont de la plus haute importance, parce qu'il faut se rappeler que l'Etat contribuerait le plus au point de vue propriété ou placement et qu'il placerait aussi ses ressources de crédit à l'appui de tout projet convenu d'unification, avec tout ce que cette protection comporterait pour les propriétés et les garanties du Pacifique-Canadien. Par conséquent, l'Etat a droit d'être renseigné à fond sur les propositions d'unification.

J'ai dit au cours du débat au Sénat sur la question ferroviaire avoir compris que le Pacifique-Canadien avait fait certaines propositions à la Commission Duff touchant la répartition du revenu net d'après l'unification, manifestant une préférence pour les frais d'intérêt et les dividendes sur les actions privilégiées de cette compagnie, ses actions ordinaires participant à une division du revenu net en même temps que les obligations portant intérêt du National-Canadien.

Sir Edward Beatty a décliné de révéler au Comité la base de ses propositions à la Commission Duff quant à la répartition possible du revenu net commun, mais il propose maintenant comme troisième des points fondamentaux, "que chaque groupe de propriétaires continue à retirer d'après l'unification les recettes nettes que l'expérience du passé démontre que leur compagnie aurait obtenues comme entité séparée, et

que ces recettes nettes supplémentaires disponibles par l'unification soient partagées entre eux sur une base équitable. Je présume que l'Etat obtiendrait directement au moins le moitié de ces économies. Bien entendu, on ne pourrait établir ces détails qu'au moment du contrat formel".

Cette déclaration est vraiment très vague. Elle dit qu'en vertu de l'unification chaque groupe de propriétaires continuerait de retirer les recettes nettes d'après l'unification que l'expérience du passé démontre que leur compagnie aurait obtenues comme entité séparée. Cette stipulation comporte une formule et demande des explications. Par exemple, que veut dire l'"expérience du passé"? Les recettes nettes de plusieurs années dans le passé? Si oui, quelle période prendra-t-on, et quelle proportion chaque chemin de fer recevra-t-il, et dans quel ordre?

En supposant que ce qui précède constituera la première répartition, on laisse apparemment entendre un autre partage, celui des recettes nettes supplémentaires devenues disponibles par l'unification, ce partage devant se faire sur une base équitable. Est-ce là la deuxième répartition dont parle sir Edward lorsqu'il déclare qu'il suppose que l'Etat recevrait directement au moins la moitié de ces économies? Si oui, comment va-t-on les établir et en disposer?

L'unification comportera d'importantes immobilisations pour que les deux chemins de fer soient exploités en commun, parce qu'il faut se rappeler qu'on les a construits pour qu'ils se concurrencent l'un l'autre. Il faudra aussi de nouveaux financements de temps à autre. Sir Edward Beatty déclare que cela peut s'effectuer d'après la garantie conjointe du Pacifique-Canadien et de l'Etat. Mais sir Edward a omis un aspect du problème. Il a exprimé sa conviction au Comité qu'aucune garantie d'intérêt sur les actions-débitures et les obligations du Pacifique-Canadien ne sera nécessaire, mais si, à cause de circonstances et de conditions actuellement imprévisibles, mais possibles, il arrivait que le Pacifique-Canadien eût besoin de la garantie de l'Etat pour leur remboursement ou de nouvelles mises de fonds, quelle garantie offrirait-il pour la protection donnée par le Trésor fédéral? Est-il disposé à engager son actif entier actuel à cette fin? Il sera inévitable en vertu du projet d'association nécessaire en vertu de l'unification que l'Etat appuie de son crédit tous ces financements. Nous avons donc le droit de savoir quelle garantie en retour de cette responsabilité la compagnie est prête à donner à l'Etat.

Sir Edward Beatty a manifesté son désir de discuter en temps voulu les termes d'une entente concernant l'unification, soit avec le National-Canadien, ou avec l'Etat. Dans l'intervalle, il demande au Comité d'appuyer son plan en principe et d'en laisser les détails pour le contrat formel. Cette procédure pourrait être possible entre deux compagnies privées, mais lorsqu'on demande au Parlement ou à l'une de ses Chambres de conseiller son exécutif, on ne saurait s'attendre qu'il le fasse sans connaître tous les éléments essentiels de l'entente projetée. C'est pourquoi je crois que sir Edward Beatty doit à sa compagnie et au Comité l'exposition complète de tous les termes de sa proposition. Il les connaît; pas le Comité.

Je fais cette déclaration, la croyant opportune; elle permettra à sir Edward de peser le problème que je lui ai soumis et de nous donner une réponse.

Le PRÉSIDENT (l'honorable M. Beaubien): A dix heures et demie mardi?

L'hon. M. DANDURAND: Le Comité s'ajournera *sine die*, parce que, franchement, je ne crois pas que les délibérations de notre autre comité prennent fin [M. W. M. Neal.]

avant que la semaine prochaine soit très avancée. Je doute de l'à-propos de convoquer le Comité avant la fin de la semaine. De plus, on m'apprend que ce retard aidera les experts du National-Canadien à condenser leurs témoignages.

Le très hon. M. MEIGHEN: En supposant que sir Edward Beatty fasse un exposé en réponse à la demande du leader du gouvernement, devons-nous nous attendre à ce que le National-Canadien exigera une autre semaine après pour y répondre?

L'hon. M. DANDURAND: Oh! non. Je m'en tiendrai là.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Certains des représentants du National-Canadien seront probablement disposés à aller de l'avant dès que le Comité pourra siéger, mercredi, jeudi ou vendredi.

L'hon. M. DANDURAND: Si on enlève trois jours de la semaine, à quoi bon commencer le travail du Comité jeudi?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): C'est parce que le temps presse. Si le Comité se réunit à la discrétion du président, quelques-uns des témoins du National-Canadien devraient assurément être présents.

L'hon. M. DANDURAND: Nous discuterons cela lorsque les travaux des autres comités auront pris fin.

Le Comité s'ajourne pour se réunir sur convocation du président.

PIÈCE N° 71

(Voir aussi Pièce N° 79)

RAPPORT DU COMITÉ MIXTE INSTITUÉ POUR RECHERCHER LES MOYENS D'EFFECTUER DES ÉCONOMIES, SOIT PAR LA FUSION, SOIT PAR LA COORDINATION DES SERVICES TÉLÉGRAPHIQUES DU PACIFIQUE-CANADIEN ET DU NATIONAL-CANADIEN.

Le comité nommé par les chefs respectifs des deux réseaux télégraphiques était composé des personnes suivantes:

<i>Réseau du Pacifique-Canadien</i>	<i>Réseau du National-Canadien</i>
D. L. Howard, Adjoint du directeur général, Montréal.	R. B. Steele, Ingénieur de la transmission, Toronto.
W. M. Thompson, Directeur adjoint, Winnipeg.	C. C. Stewart, Adjoint du Trafic et de l'explo- itation, Winnipeg.
F. B. Coles, Ingénieur, Transport et téléphone, Montréal.	J. R. White, Surveillant du contrôle budgé- taire, Toronto.

Les instructions reçues par le Comité étaient de faire une étude économique des résultats susceptibles d'être obtenus par (1) la fusion des deux réseaux de télégraphe; (2) la coordination des deux réseaux de télégraphe.

Les assemblées commencèrent à l'hôtel de la place Viger, à Montréal le 23 janvier 1933 et se poursuivirent jusqu'au 27 janvier. Le Comité se réunit de nouveau à l'hôtel Royal York à Toronto le 30 janvier, et des séances ont été tenues continuellement depuis cette date.

On convint d'étudier le problème en le divisant en cinq chapitres généraux:

1. Bureaux des succursales et bureaux commerciaux indépendants.
2. Bureaux d'administration ou bureaux principaux.
3. Entretien des installations.
4. Surveillance et frais généraux.
5. Toutes les autres dépenses d'exploitation.

On convint de faire ces études sur la base des résultats d'exploitation pendant une période d'un an, et dans ce but on choisit l'année 1932.

A l'aide des renseignements détaillés mis à la disposition du comité mixte par les représentants respectifs des deux réseaux, on analysa le fonctionnement des deux réseaux, et l'on déduisit les économies possibles, suivant les deux plans, à chacun des chapitres ci-dessus.

Les principes généraux adoptés pour la détermination des économies possibles suivant les deux plans, d'après l'exploitation de 1932, furent les suivants, sous réserve de certains ajustements proposés par les représentants du National-Canadien, et sur lesquels nous reviendrons plus en détail dans la suite de ce rapport:

Avec la fusion.—Calculer l'importance des économies possibles en comparant le coût réel de l'exploitation du trafic en 1932, sous le régime de la concurrence, avec le coût présumé de l'exploitation du trafic combiné des deux réseaux par une seule organisation indépendante.

Avec la coordination.—Calculer l'importance des économies possibles en comparant le coût réel de l'exploitation du trafic en 1932, sous le régime de la concurrence, avec le coût présumé de l'exploitation du trafic total des deux réseaux par des employés communs assurant la coordination des services de bureau et d'atelier dans la mesure où ceux-ci peuvent être assurés en commun sans sacrifier la commodité et la valeur de l'exploitation et sans porter de préjudice indû aux intérêts des deux réseaux ou de l'un d'eux.

Les frais de fusion et de coordination ont été évalués en commun sur la base des besoins des ateliers, des changements et des nouvelles mesures nécessaires pour répondre aux conditions d'exploitation suivant les deux plans indiqués ci-dessus. On estime que l'argent nécessaire pour effectuer la fusion ou la coordination devrait se traduire dans la comptabilité par une dépense annuelle correspondant à l'intérêt et à l'amortissement du capital pendant une période de vingt ans.

Nous indiquons brièvement ci-dessus les considérations essentielles qui ont guidé notre étude, aux divers chapitres.

1. Bureaux des succursales et bureaux commerciaux indépendants.

Fusion.—L'étude du fonctionnement des bureaux de succursales et des bureaux commerciaux indépendants indique que si les deux compagnies avaient été exploitées comme une seule pendant l'année 1932, les dépenses d'exploitation eussent été réduites d'environ \$274,000. Pour réaliser cette économie, il eût été nécessaire de dépenser une somme évaluée à \$85,000 pour l'enlèvement ou le transfert d'installations amortie à raison de \$8,500 par an. La fusion pourrait être effectuée en un an.

Coordination.—On a évalué qu'avec la coordination, chaque compagnie maintenant son identité séparée, il serait possible de réaliser une économie de \$115,000. La dépense nécessaire est évaluée à \$50,000, amortis à raison de \$5,000 par an. On pense que cette coordination pourrait se faire en un an.

On n'a pas examiné la possibilité de coordonner des bureaux occupés en commun ou avec les services de voyageurs et de messageries. Quand les comités mixtes des chemins de fer auront arrêté leur ligne de conduite à l'égard de ces bureaux, il faudra examiner ses répercussions sur les télégraphes. On croit possible une économie supplémentaire importante.

2. Bureaux d'administration ou bureaux principaux.

Fusion.—Les deux compagnies ont soumis des renseignements détaillés sur leurs dépenses d'exploitation et de trafic, en 1932, dans tous leurs bureaux d'administration. Un examen soigneux a été fait aux deux points de vue de la technique et de l'exploitation. Les dépenses ont été analysées, en six postes principaux: surveillance, salaires du personnel technique, salaires du personnel de bureau, service des messagers, loyers des bureaux et dépenses diverses.

Cette étude indique que si les réseaux de télégraphe avaient été fusionnés en 1932, l'économie de l'exploitation combinée, en ce qui concerne les bureaux d'administration, eût été d'environ \$565,000. La dépense nécessaire pour obtenir ce résultat eût été d'environ \$930,000, amortis à raison de \$93,000 par an. On pense que cette fusion pourrait s'effectuer en cinq ans.

Coordination.—Le comité a soigneusement examiné le problème de la coordination, totale ou partielle, des bureaux d'administration ou bureaux principaux. On reconnut qu'avec la coordination complète, le contrôle double ne serait pas satisfaisant, et qu'il faudrait, par conséquent, un

organisme séparé pour diriger le trafic. Comme cet organisme contrôlerait 80 p. 100 des opérations des deux compagnies, le résultat serait une fusion virtuelle, et la suppression probable de l'effort de concurrence.

La coordination partielle, constituée par la réunion des affaires des lignes principales seulement, dans le bureau principal d'une compagnie, en chaque centre administratif, présente aussi des inconvénients. L'un des plus sérieux est que le trafic des lignes principales d'une compagnie devrait être amené par tube pneumatique dans la salle de l'autre compagnie, ce qui entraînerait des retards et par conséquent une infériorité pour l'une des compagnies, en chaque centre. Ce retard pourrait atteindre trois minutes entre certains bureaux.

L'adoption de cette forme de coordination partielle permettrait une économie annuelle de \$95,000. Le coût de la coordination d'après ce plan est évalué à \$196,000, dont l'intérêt et les autres charges se monteraient à \$19,600 par an. On pense que cette coordination pourrait être effectuée en trois ans.

3. *Entretien des installations.*

La fusion ou la réunion des bureaux de télégraphe, ainsi que la modification des installations extérieures, entraîneraient une réduction de ces installations des deux réseaux et par conséquent une réduction des frais d'entretien et des droits sur les lignes de transmission, par rapport à ceux de 1932.

Fusion.—Avec un projet de fusion, on évalue à \$75,000 par an environ la réduction des frais d'entretien des installations.

Coordination.—Avec la coordination, on estime que les deux compagnies réaliseraient une économie de \$10,000 par an.

4. *Surveillance et frais généraux.*

Le problème était ici d'évaluer l'économie de frais généraux réalisable par la fusion des organismes de surveillance des deux compagnies.

Actuellement l'organisation de la Compagnie du télégraphe du Pacifique-Canadien comprend deux grands secteurs géographiques—les lignes de l'Est et les lignes de l'Ouest—ayant chacun un directeur adjoint qui adresse ses rapports au directeur général. Les territoires des directeurs adjoints sont encore divisés en districts, sous l'autorité de surintendants, au nombre de huit en tout.

Le réseau du National-Canadien comprend aussi deux grands secteurs, qui coïncident, dans l'ensemble, avec ceux du Pacifique-Canadien, et dont chacun est dirigé par un surintendant général qui adresse ses rapports au vice-président adjoint chargé de l'administration du télégraphe. Chacun de ces grands secteurs est ensuite divisé en districts, sous l'autorité de surintendants, au nombre de cinq en tout.

Fusion.—Avec la fusion, il suffirait d'une seule direction, et l'abolition d'un de ces postes comporterait une économie que l'on peut évaluer à \$40,000 environ, d'après les dépenses de 1932. Toutefois la compagnie absorbée serait peut-être obligée de prendre des mesures pour constituer des services d'achat, des services de magasins, des services médicaux et de contentieux séparés, ce qui entraînerait une dépense supplémentaire, au delà de ce qui est actuellement payé par le télégraphe aux chemins de fer pour ces services; et cela réduirait les économies ci-dessus indiquées.

Avec un plan de fusion, il serait possible d'abolir un des emplois de directeur adjoint ou de surintendant général, et cinq emplois de surintendants. L'économie réalisée avec ce plan, en comprenant la suppression des personnels de bureaux, serait approximativement de \$57,000, d'après les chiffres d'exploitation de 1932.

Coordination.—On estime qu'un plan de coordination ne comporterait aucune économie en ce qui concerne le personnel de surveillance.

Sommaire des résultats de l'étude.

Les tableaux suivants résument les économies prévues par le comité mixte, avec la fusion et avec la coordination, en se basant sur les résultats d'exploitation de l'année 1932. Ces tableaux ne comprennent pas certains ajustements proposés par les représentants du National-Canadien. Le total des dépenses d'exploitation indiqué par les deux compagnies pour l'année 1932 est aussi mentionné:

Groupe	FUSION		
	Évaluation de l'économie annuelle brute basée sur les dépenses d'exploitation pour l'année 1932	Dépenses d'exploitation combinées des télégraphes du P.-C. et du N.-C. année 1932	Pourcentage de l'économie brute par rapport aux dépenses d'exploitation totales
1. Bureaux des succursales et bureaux commerciaux indépendants	\$ 274,000	\$1,423,509	19.24
2. Bureaux d'administration ou bureaux principaux	565,000	4,230,826	13.35
3. Entretien des installations	75,000	1,709,032	4.38
4. Surveillance et frais généraux	97,000	494,573	19.61
5. Toutes les autres dépenses d'exploitation	rien	399,016	.....
Total	\$1,011,000	\$8,256,956	12.24
Intérêts et autres frais sur le coût de la fusion	\$ 101,500		
	COORDINATION		
1. Bureaux des succursales et bureaux commerciaux indépendants	\$ 115,000	\$1,423,509	8.21
2. Bureaux d'administration ou bureaux principaux	95,000	4,230,826	2.24
3. Entretien des installations	10,000	1,709,032	.59
4. Surveillance et frais généraux	rien	494,573	.....
5. Toutes les autres dépenses d'exploitation	rien	399,016	.....
Total	\$ 220,000	\$8,256,956	2.66
Intérêt et autres frais sur le coût de la coordination	\$ 24,600		

Ajustements proposés par le National-Canadien.

Les représentants du National-Canadien ont proposé certains ajustements des chiffres ci-dessus comme absolument essentiels pour calculer les possibilités actuelles d'économies réelles pour les deux compagnies. Les ajustements proposés sont les suivants:

1. En calculant l'économie possible avec un plan de fusion ou de coordination, on a tenu compte de l'économie faite par les télégraphes, de loyers actuellement payés aux deux compagnies. Le National-Canadien considère que ce poste, se montant à \$86,000 avec la fusion et \$31,000 avec la coordination, n'est pas une réelle économie d'argent, car elle ne peut être touchée.
2. Les économies prévues par les chiffres ci-dessus sont basées sur les dépenses d'exploitation pour l'année 1932. Au cours de cette année, des réductions permanentes furent faites progressivement dans les dépenses, en particulier sur les taux de paie, les loyers des bureaux, etc. Avec un plan de fusion, ces économies faites par le National-Canadien et comprises dans les économies de la fusion jusqu'à concurrence de \$38,000, ne pourraient être faites, et les économies indiquées plus haut devraient être réduites en conséquence. Avec la coordination, il faudrait faire une réduction correspondante de \$13,000.

3. En étudiant la coordination des bureaux des succursales et des bureaux commerciaux indépendants, aucune réduction de dépense n'a été prévue pour un certain nombre d'endroits où les services commerciaux de télégraphe des deux compagnies occupent des bureaux en commun avec les services des voyageurs et des messageries. Si un plan général de coordination des chemins de fer comportait la création de bureaux mixtes en ces endroits, la coordination rendrait possible une nouvelle économie de \$65,000 par an pour les télégraphes.

En rédigeant ce rapport, le comité mixte n'a pas l'intention d'aboutir à une conclusion sur le principe de la fusion ou de la coordination, mais simplement de faire ressortir l'ensemble des faits qui produiront des résultats éventuels avec l'un ou l'autre de ces plans.

Respectueusement soumis,

*Cie du Télégraphe du Pacifique-
Canadien*

*Cie du Télégraphe du National-
Canadien*

(Signé) D. L. HOWARD,
(Signé) W. M. THOMPSON,
(Signé) F. B. COLES,

(Signé) R. B. STEELE,
(Signé) C. C. STEWART,
(Signé) J. R. WHITE.

TORONTO, Ontario, le 27 février 1933.

PIÈCE N° 72

PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION MIXTE DU 1^{er} MARS 1935 DU
COMITÉ DES MESSAGERIES DU PACIFIQUE-CANADIEN ET DU
NATIONAL-CANADIEN (Non imprimé).

PIÈCE N° 73

ALLOCUTION DE SIR WILLIAM WOOD, VICE-PRÉSIDENT DU CHE-
MIN DE FER *LONDON, MIDLAND AND SCOTTISH*, EN OCTOBRE
1933, SUR LA RATIONALISATION DES GROUPEMENTS FERRO-
VIAIRES DANS LE ROYAUME-UNI.

BUREAU DU HAUT-COMMISSAIRE DU ROYAUME-UNI

EARNSCLIFFE, OTTAWA, le 9 mai 1939.

764A/5

CHER MONSIEUR YATES,—Pour faire suite à ma lettre du 2 mai (764A/3), je vous envoie ci-inclus une copie du discours prononcé par M. W. V. (depuis, sir William) Wood, vice-président du *London, Midland and Scottish Railway*, en octobre 1933, sur l'exploitation du réseau combiné des chemins de fer du Royaume-Uni. Cette copie nous a été envoyée de Londres à l'intention du Comité spécial du Sénat qui étudie actuellement le problème ferroviaire au Canada.

Le haut-commissaire compte que l'on comprendra que les vues exprimées dans le discours, prononcé, comme vous le verrez, devant la *Railway Students' Association* de la *London School of Economics*, sont celles de l'auteur et ne pourraient engager la responsabilité des autorités gouvernementales de Londres. Sir Francis Floud n'ignore pas, toutefois, qu'outre sa haute situation dans une des principales compagnies de chemins de fer du Royaume-Uni, sir William Wood fait autorité en matière de finance appliquée aux chemins de fer.

Les autorités de Londres ont également pensé que le comité voudrait peut-être consulter le rapport final de la Commission royale d'enquête sur les transports (Ordre 3751) publié à Londres en 1931, et en particulier les alinéas 42-160 de ce rapport, dont des exemplaires seront sans doute mis à la disposition de votre service.

Le haut commissaire espère que les renseignements contenus dans les pièces ci-jointes seront utiles, mais si le Comité désire des renseignements plus détaillés ou d'une autre sorte, il sera toujours très heureux de faire son possible pour essayer de vous les procurer.

Veillez agréer mes sincères salutations,

STEPHEN L. HOLMES.

M. G. W. YATES,
Sous-ministre adjoint,
Ministère des Transports,
Ottawa.

RAILWAY STUDENTS' ASSOCIATION

London School of Economics and Political Science
(Université de Londres)

LA LOI DES CHEMINS DE FER, 1921—DIX ANS APRÈS

DISCOURS PRONONCÉ PAR M. W. V. WOOD

Vice-président du London, Midland and Scottish Railway

La Loi des chemins de fer de 1921 avait trois buts principaux:

- (1) Le retour à leurs propriétaires des entreprises ferroviaires que le gouvernement avait eu en sa possession depuis le début de la guerre de 1914;
- (2) La fusion, en quatre groupes, de tout le réseau ferroviaire britannique, à l'exception de certaines lignes de voyageurs de Londres et de quelques chemins de fer d'intérêt local.
- (3) La création d'un nouveau système de taux et de frais, avec, pour principe directeur, un bénéfice régulier ou maximum pour chacune des quatre compagnies fusionnées, au lieu de l'ancien système des pouvoirs d'imposer des prix maximum.

Les fusions, en ce qui concerne le transfert de propriété, furent terminées en 1923, et ce soir je veux passer en revue, après un intervalle de dix ans, la politique de la fusion et ses résultats.

LE PLAN DE FUSION DE 1921

Le Parlement spécifia le plan précis de fusion qu'il désirait, et réunit 120 compagnies en quatre groupes, pour former les quatre grandes compagnies ferroviaires telles que nous les connaissons. Le groupement n'était pas fait sur une base industrielle ou sur la base du trafic, ce qui aurait exigé la division de quelques-unes des vieilles compagnies en deux ou plusieurs parties, mais sur une base géographique grossière, qui aboutit à quatre groupes inégaux, chevauchant en bien des endroits. Les raisons d'agir ainsi comprenaient non seulement la difficulté financière de fractionner une compagnie de chemins de fer, mais aussi la difficulté de déterminer où et par qui le fractionnement serait fait, et enfin les particularités du transport des voyageurs à Londres, qui furent réglées après des discussions prolongées en 1933.

Les détails du regroupement soulevèrent de vives controverses en 1920 et 1921, mais les questions débattues alors: le nombre des groupes devra-t-il être de quatre, ou plus, ou moins; seront-ils de composition différente; ces questions ne soulèvent guère d'intérêt aujourd'hui.

Toutefois, on a dit récemment que quatre groupes est un nombre trop élevé. Je ne partage pas cette opinion, et, en fait, je crois que le plan primitif du gouvernement, qui prévoyait six groupes, aurait créé une situation plus saine et n'aurait pas masqué les effets dangereux des conditions économiques de l'après-guerre, dont je parlerai plus tard, et qui furent imposées à l'industrie ferroviaire. Je ne propose pas de renverser la politique des quatre groupes en augmentant actuellement ce nombre, mais je crois prématurée la discussion d'une nouvelle fusion, si l'on s'en tient à des considérations économiques et non politiques, au moins jusqu'à l'achèvement de la fusion à l'intérieur des groupes et de la coordination entre les groupes.

A ce dernier point de vue, les récents accords de mise en commun joueront un grand rôle. Je ne les mentionne qu'en passant, parce que nous n'avons pas encore une expérience suffisante pour examiner leurs résultats en détail. La mise en commun, en elle-même, ne provoquera que de petites économies d'écritures; les économies réelles seront obtenues par des changements dans le trafic et l'exploitation, qui ne peuvent se faire que graduellement.

CHANGEMENTS INTERNES

La fusion des propriétés d'un certain nombre de compagnies n'est pas une opération très difficile, en particulier quand elle est rendue obligatoire par une loi du Parlement, mais la fusion des diverses parties, ayant chacune ses règles et ses traditions, en un seul organisme à direction unique est beaucoup plus difficile; et une fusion de chemins de fer présente des problèmes typiques, à cause de leur caractère matériel rigide et de leur vaste étendue. La nature du commerce ferroviaire, avec ses contacts publics presque universels, et la nécessité d'offrir un traitement égal à tous ses clients, rendent désirable une fusion réelle plutôt qu'une simple communauté de propriété au sommet avec une série de filiales dont chacune constituerait une unité, bien que ce système soit fréquent et souvent préférable dans l'industrie moderne.

En 1921, le plan de fusion fut réellement considéré, au point de vue national, comme l'aspect principal de la loi. Cependant le Parlement n'essaya point d'indiquer ce que chaque groupe devrait faire pour réaliser plus que la simple unité de propriété; il se borna à exiger en général un travail et une direction économiques et efficaces.

La fusion des propriétés remit à chaque nouvelle compagnie un certain nombre d'entreprises distinctes, ayant chacune ses traditions, ses procédés et ses méthodes qui, bien que cela parût peu aux yeux du public, comportaient souvent des différences profondes. Les aspects visibles, comme le modèle des locomotives et des wagons, la signalisation, les modèles de freins, sont choses évidentes qui attirent l'attention, mais elles étaient à peine aussi importante que le besoin de créer un système d'administration nouveau et unifié. La fusion ne pouvait perpétuer les diverses traditions des personnels des vieilles compagnies, et elle troubla naturellement ceux qui en avaient une longue expérience et connaissaient leur histoire. La moins touchée par cette mesure fut la *Great Western Railway Company*, car elle n'eut qu'à absorber de petites compagnies dans son réseau; mais elle eut tout de même des difficultés à surmonter.

Il faut se rappeler que tout en procédant à ce changement les compagnies devaient faire face à leur ouvrage quotidien; il fallait accomplir les travaux retardés pendant la guerre, et se conformer aux nouvelles exigences de la loi relativement aux tarifs. De plus, les années qui suivirent la fusion furent très troublées au point de vue économique, et le commerce du pays s'en ressentit; immédiatement avant la fusion et depuis, les transports ferroviaires, limités de tous côtés par des règlements publics, subirent la concurrence furieuse—et non réglementée—des transports sur route, généreusement subventionnés à même les fonds publics.

Il n'est pas surprenant que cet ensemble de circonstances ait empêché une concentration complète sur les plans de fusion de chaque compagnie.

ÉCONOMIES RÉALISÉES

Bien que dix ans se soient écoulés depuis la fusion, il est trop tôt, je crois, pour exprimer une opinion sur son effet définitif, en partie parce qu'un certain nombre des éléments de trouble que j'ai mentionnés existent encore, en partie parce qu'un grand nombre des mesures conduisant à la fusion ne peuvent être prises ou complétées que lorsque des individus se retirent ou lorsque des capitaux demandent à se retirer, et en partie enfin parce que les nouveaux travaux et les nouveaux arrangements ne portent leurs fruits que graduellement.

L'intervalle de dix ans constitue toutefois une étape commode pour la prise en considération des mesures permises par la fusion et de leurs effets.

La fusion de l'administration de plusieurs compagnies est suivie presque automatiquement de certaines conséquences assez évidentes, comme celles qui résultent de la réunion des conseils d'administration, du secrétariat, de la direction générale, des services de comptabilité. Ces réunions ont été faites presque immédiatement après la création des compagnies fusionnées en 1923, mais les mesures prises en faveur du personnel déplacé empêchèrent de sentir tout de suite les avantages; le plein effet de la mesure ne se produira pas avant une génération.

Dans les circonstances où l'on se trouvait en 1921, des économies indirectes avaient déjà été réalisées, avant celles-là. Pendant la période du contrôle gouvernemental, où les chemins de fer fonctionnaient, dans une large mesure, comme une seule compagnie, on avait adopté, pour la direction à faire prendre au trafic et l'usage en commun du matériel, de nombreuses mesures qui ne cessèrent pas avec le contrôle d'Etat, parce que les compagnies savaient alors quelles seraient leurs relations futures. Non seulement ces mesures furent maintenues, mais il se conclut aussi des associations non officielles, en vue de la fusion, qui procurèrent des économies substantielles d'une nature permanente.

Si nous passons de ces mesures centrales, les plus évidentes, que j'ai décrites comme les résultats presque automatiques de la fusion, aux mesures d'ordre économique permises par la fusion, il devient plus difficile de les isoler. Je les classe, *grosso modo*, de la manière suivante:

Premièrement.—Celles qui, par l'exercice ordinaire du bon sens, furent une conséquence graduelle de la fusion des propriétés et n'impliquèrent pas de nouvelle dépense importante.

Deuxièmement.—Celles qui furent permises par la fusion, pourvu que la nouvelle compagnie eût les ressources en capital nécessaires et que celles-ci fussent utilisées prudemment.

Troisièmement.—Celles qui suivirent la fusion et furent rendues possibles par les recherches et l'étude des prix de revient que, seule, une puissante administration pouvait entreprendre sur une grande échelle.

Quatrièmement.—Une catégorie négative: celles qui tenaient aux inconvénients subis par les grandes administrations dans leurs contacts avec le public, et celles qui résultèrent du relèvement du matériel et du personnel des compagnies les plus faibles au niveau des autres.

Avant de les prendre en considération d'une manière plus complète, je dois mentionner une catégorie que j'ignore pour le but que je me propose, celle des économies dues aux progrès normaux des connaissances humaines, car je présume qu'elles se seraient produites sans la fusion, quoique, peut-être, d'une manière moins prononcée chez les plus petites et les plus pauvres des compagnies.

ILLUSTRATION DES NOUVEAUX ACCORDS

Dans la première catégorie, je comprends l'unification graduelle de bureaux et de personnels jusqu'alors distincts, dans les gares et dans les agences; la disponibilité, sur tout le réseau, là où cela est matériellement possible, d'un matériel roulant jusqu'alors utilisé dans une seule région, et la réduction de stock qui s'ensuit; la fusion de magasins d'achat et d'entrepôts; la publicité en commun et la mise en commun de la papeterie.

Dans la seconde catégorie, je comprends des accords conclus en vue de réaliser des économies de la même nature que celles de la première catégorie, mais qui ne sont possibles qu'au prix d'une nouvelle dépense importante. Par exemple, la fusion de deux services de navigation concurrents, qui exige la construction de bateaux neufs et plus grands, et, à terre, un matériel permettant d'effectuer le

travail combiné. Ou encore l'adoption d'un modèle de frein continu au lieu de deux. Ou encore l'amélioration des voies, des ponts, et autres travaux d'art en vue d'augmenter la disponibilité du matériel roulant.

RECHERCHES ET DÉTERMINATION DES PRIX DE REVIENT

La troisième catégorie est moins évidente, et loin d'être automatique. Elle provient en partie de recherches scientifiques originales, en partie du rassemblement et de l'analyse scientifiques de données matérielles jusqu'alors dispersées ou non enregistrées, à cause de leur domaine limité. Je ne parle pas des choses ordinaires qui s'imposent à l'attention de tout observateur intelligent comme l'effet de l'embrun sur la peinture d'un côté du train de voyageurs circulant sur une voie en bordure de la mer, ou l'effet de vapeurs chimiques ou d'une courbe raide sur la vie d'un rail. Ces effets et leurs remèdes sont des problèmes ferroviaires ordinaires, auxquels convient un autre ordre de recherches, par exemple, le choix d'une peinture ou d'un acier dans les conditions normales. Un simple examen de la durée respective de deux peintures ne suffira pas; même si toutes deux ont la même base et la même exposition à la pluie, à la gelée et au soleil, il faudra s'assurer que les peintures sont appliquées à des surfaces de même siccité, sinon l'une passera plus rapidement sous l'action du soleil, ou de son équivalent artificiel au laboratoire. Et même alors le travail de l'enquêteur n'est pas fini. Ayant établi que les mérites relatifs des deux peintures sont comme 12 est à 10, il cherche à découvrir d'où provient cette différence, ce qui lui permet de prendre ce qu'il y a de mieux dans chacune pour produire une peinture ayant pour valeur, mettons 14.

Je vais chercher loin mon exemple, direz-vous. Mais il y a peu de découvertes éclatantes, et le progrès vient presque toujours de l'examen minutieux des données relatives à un détail, soigneusement rassemblées et observées pour assurer leur uniformité. Le résultat d'une étude laborieuse peut être négatif, mais non pas inutile, car l'accumulation progressive de tels résultats crée la matière servant à des études plus larges. Avec le champ d'expérience que représente un grand chemin de fer utilisant presque tous les produits de la civilisation, ces méthodes, appliquées individuellement ou en collaboration avec d'autres chercheurs ou d'autres associations, sont précieuses.

J'ai parlé jusqu'ici des recherches matérielles, mais les mêmes principes exactement s'appliquent à la recherche des prix de revient, quoique les faits soient souvent moins sûrs, à cause des variations du prix de la main-d'œuvre, exprimé en homme-heures ou en argent.

Des accords relatifs aux prix de revient, dans l'analyse des unités de fabrication et de réparation, pour les divers travaux rassemblés sous une même propriété, furent un des premiers stades de la fusion, mais avant de les appliquer, il fallait des mesures communes ayant une signification commune. Les ateliers des différentes parties du pays avaient des traditions et des méthodes différentes, voire des langues différentes qu'il fallait uniformiser pour obtenir des résultats comparables.

Un exemple expliquera ce point. Je m'aperçus que dans chacun de nos quatre principaux ateliers de locomotives, une chaudière de locomotive désignait une chose différente. Il y avait dans tous les cas un élément commun, mais quatre interprétations différentes au point de vue du rapport entre la chaudière et l'ensemble de la locomotive. De plus, dans la méthode de comptabilité employée pour calculer le prix de revient d'une "chaudière", il y avait quatre manières différentes d'évaluer des frais généraux tels que les salaires des contrôleurs, l'usure des machines, l'intérêt et les taux locaux. Il fallait évidemment ramener tous ces éléments à des mesures communes avant de pouvoir faire des comparaisons entre les ateliers A, B, C et D, et les prix de M. X, entrepreneur indépendant qui cherchait à vendre ses produits.

Les accords relatifs aux prix de revient d'une signification uniforme ont produit non seulement des données intéressantes, mais des données réelles dont l'analyse a permis de trouver d'où venaient les différences et comment on pouvait y remédier; et il en résulta souvent que le coût total le plus faible put lui-même être réduit, parce que certains de ses éléments étaient supérieurs aux éléments correspondants du coût total le plus élevé; en fait on obtint le même résultat que dans l'exemple de la peinture que je vous ai cité.

Tout cela prit du temps, mais, combinées avec la concentration des travaux de même nature et la succession des travaux d'un atelier à l'autre, facilitées par l'existence d'un grand nombre d'unités du même genre, ces mesures ont produit un résultat bien net, non seulement par la réduction du coût du travail, mais aussi par la réduction du capital consacré au matériel roulant.

Si les plus importantes de ces mesures concernent le prix de revient des fabrications et réparations, des mesures analogues prises sous divers noms jouent un grand rôle dans le contrôle des dépenses d'exploitation de toute sorte, et ont revêtu de nombreux aspects nouveaux.

INCONVÉNIENTS DES GRANDS ORGANISMES

La quatrième catégorie, qui est négative, comprend les inconvénients de la concentration, et constitue le plus gros risque couru en créant des fusions horizontales sur une grande échelle. Les petites entreprises ont un avantage direct sur les grandes pour les contrats locaux, car les membres du personnel commercial d'une petite entreprise habitent généralement dans une région limitée pendant une longue période, et acquièrent ainsi une connaissance intime des gens et des choses de l'endroit; en outre, les petites entreprises ont adopté les manières locales de régler les questions locales. Tout ceci a moins de chances de se produire dans les grandes entreprises, desservant de vastes régions, où le personnel est moins susceptible de rester longtemps au même endroit; et d'autre part l'agent local peut être obligé de rendre compte à un supérieur très éloigné, qu'il ne connaît que par correspondance. Ce sont des situations de ce genre qui font naître le malaise des longs circuits et des chinoiseriees administratives, et il est bon d'y remédier, dans toute la mesure du possible, par la décentralisation des fonctions, à l'intérieur d'une administration centrale aux règlements précis, et par l'usage du téléphone permettant de consulter et de prendre des décisions rapides. On a beaucoup accompli dans ce sens, mais sans aller encore jusqu'au bout, et une vigilance constante reste nécessaire pour assurer le maximum de contacts locaux et le minimum de correspondance et de méthodes bureaucratiques, sans gêner l'exercice du contrôle central. Le public s'attend à juste titre à une certaine uniformité d'action entre les agents d'une même compagnie en des endroits éloignés les uns des autres, et cela implique une grande centralisation. Si la concentration a causé et cause encore quelques pertes, c'est peu de chose en comparaison des bénéfices dus aux changements qui l'ont accompagnée.

L'autre résultat négatif est l'augmentation de dépenses due au relèvement de la qualité du matériel et de la situation du personnel.

Le changement le plus remarquable qui ait résulté de ces mesures est l'amélioration du matériel roulant de tous modèles sur les lignes les moins bien outillées. Ce changement a souvent été obtenu par le transfert d'un matériel moins ancien des lignes les mieux outillées, mais il ne put toujours en être ainsi, et de nouvelles dépenses assez importantes furent nécessaires.

La situation du personnel, au sens habituel—taux de salaires, heures de travail, etc.—a été révisée sur une base nationale, pendant la période du contrôle d'Etat, et les autres changements introduits après la fusion furent peu importants. Ces changements antérieurs à la fusion furent, en fait, un fardeau que les compagnies les plus pauvres n'auraient pu supporter si l'on n'avait décrété la fusion ou quelque autre législation d'un effet analogue. Cela fut

reconnu par les intérêts commerciaux lors de la prise en considération des plans du gouvernement en 1921, et l'on demanda alors, dans l'intérêt du commerce, que les compagnies les plus pauvres ne fussent pas laissées à elles-mêmes. Mais le résultat fut d'augmenter les difficultés des compagnies fusionnées, par rapport à ce qu'elles eussent été autrement, dans les conditions exceptionnelles des années récentes. Si ces conditions avaient été prévues en 1920 et 1921, je doute que l'on eût promulgué la Loi de fusion telle que nous la connaissons; mais le gouvernement de cette époque anticipait probablement une période de prospérité qui eût permis aux compagnies fusionnées de faire des recettes nettes maxima, en dépit de la gêne produite par les parties les plus faibles. Mais ceci est une digression.

Il reste comme élément négatif le coût supplémentaire des pensions et autres mesures augmentant les salaires et traitements du personnel. Le trouble apporté aux comptabilités par ces mesures qui suivirent les grandes augmentations des taux de salaires a constitué un lourd fardeau pour les compagnies de chemins de fer, augmenté encore, en bien des cas, par le relèvement des retraites, effectué principalement aux dépens des compagnies. On y a fait face en partie avec les réserves, en partie avec les dépenses d'exploitation, mais l'effet à longue échéance est le même dans les deux cas.

RÉDUCTIONS DES FRAIS D'EXPLOITATION

Je ne veux pas vous ennuyer avec d'autres détails sur ces conséquences de la fusion. Pendant un certain nombre d'années, elles ont été complètement décrites dans les témoignages devant le tribunal des taux de chemins de fer, et je n'essaierai pas d'évaluer leur résultat net. Il serait très difficile, sinon impossible dans bien des cas, de les dégager des économies qui se seraient produites de toute façon, et des réductions de frais d'exploitation dues aux niveaux des prix et à la diminution du trafic. Des cas particuliers ont pu être isolés, mais il n'est pas possible d'établir des totaux. Des chiffres d'ensemble sont naturellement disponibles, et ils sont très frappants. Les dépenses d'exploitation des quatre compagnies (ou de celles qui les constituaient, avant leur fusion) sont tombées de 61,000,000 de livres sterling entre 1920 et 1922, et la plus grande partie de cette réduction était évidemment due au maintien anormal de travaux et aux prix élevés de 1920. Entre 1922 et 1932, il y eut une nouvelle réduction de 49,000,000 de livres dans les dépenses d'exploitation, et dans cette période la plus grande partie, de beaucoup, était due aux économies, mais pas uniquement à celles qui résultaient de la fusion. Quand j'aurai ajouté que le total des dépenses d'exploitation en 1932 fut de 141,000,000 de livres sterling, on trouvera la réduction frappante. Un autre chiffre illustre la situation; la dépense de 1922 dépasse de 29,000,000 de livres les recettes brutes de 1932.

Avec la prépondérance du poste de la main-d'œuvre dans les dépenses de chemins de fer, cette grande et nécessaire réduction fut principalement effectuée par des réductions numériques de personnel, mais, même en tenant compte de cela, les salaires et traitements en 1932 représentèrent une proportion des recettes plus élevée qu'en aucune autre année.

Je dois mettre en regard de ces réductions un facteur souvent négligé. Pendant les dix ans, les quatre compagnies dépensèrent quelque 200,000,000 de livres en reconstructions importantes ou additions, en partie pour utiliser des déchets, en partie pour effectuer les économies que j'ai mentionnées, et l'élément supplémentaire dans cette dépense représente une addition au coût, à cause du retrait nécessaire de fonds portant intérêt ou de l'émission de capital nouveau. L'intérêt sur le capital est un élément de frais important pour une entreprise ferroviaire privée, et ceci est un facteur souvent négligé dans les comparaisons entre les chemins de fer britanniques et les chemins de fer subventionnés ou possédés par l'Etat, ou encore entre les chemins de fer et les transports routiers.

AMÉLIORATIONS DU MATÉRIEL ET DE L'EXPLOITATION

Les installations, le matériel et les services des compagnies de chemins de fer ont, en grande partie grâce à cette mise de fonds, atteint un degré d'efficacité plus élevé que jamais auparavant. Ces améliorations portent sur les voies, la signalisation, les locomotives, les voitures, les wagons, les bateaux, les véhicules routiers et les wagons-réservoirs; tout a contribué à mieux servir le public, tant au point de vue des commodités offertes par les trains de voyageurs qu'au point de vue de la rapidité et de la sûreté de la livraison des marchandises.

Sur un point je fais une réserve: les gares de chemins de fer n'ont pas participé à ces progrès. On a fait quelque chose, mais pas beaucoup, et, à juste titre je crois, on a donné priorité au matériel. A part cette raison, je ne vois pas pourquoi les capitaux privés s'emploieraient à l'érection de gares comme celles de Leipzig et de Milan généreusement aidées par l'Etat et des municipalités, ou comme les nouvelles gares énormes d'Amérique, dont la mise de fonds a ajouté aux difficultés actuelles des chemins de fer de ce continent. L'architecture de bonnes gares et la limitation économique de leurs dimensions sont de vieux problèmes, compliqués encore par la situation d'après-guerre; là encore, je crois, en tenant compte de tous les frais entre l'arrivée et le départ de trains complets et de l'entreposage par le consignateur ou le consignataire, la tendance sera d'éviter les très grandes gares.

EFFETS PRODUITS PAR LES RÉSULTATS DE LA FUSION

Jusqu'ici, j'ai considéré les résultats de la fusion au large point de vue national, objet principal de la loi de 1921; et les résultats des dix ans, considérés au point de vue national, ont été, j'estime, plus satisfaisants qu'on ne s'y attendait en 1921, quoique nombre de bons résultats n'eussent pas encore été prévus ou que certains résultats prévus ne se fussent pas encore produits.

Toutefois, quand nous arrivons aux conséquences de ces résultats sur les propriétaires de chemins de fer, les usagers et le personnel, une comparaison avec les anticipations de 1921 a des aspects très différents. Je n'ai pas besoin d'entrer dans la répartition des recettes nettes totales entre les anciennes catégories d'actionnaires réparties en catégories nouvelles, avec des priorités différentes—étude intéressante mais académique—et j'examinerai les propriétaires en bloc.

Le projet de loi supposait que normalement chacune des quatre compagnies nouvelles ferait les mêmes recettes nettes que les compagnies la constituant avaient faites en 1913—45½ millions de livres pour l'année—qui, ajoutées à certaines allocations, principalement pour le capital nouveau, feraient un total actuel d'environ 51 millions de livres. Ce total n'a jamais été atteint, et en 1932, qui marquera, j'espère, le niveau le plus bas, le montant des recettes nettes des quatre compagnies fut de 26½ millions de livres.

En 1932, les frais des chemins de fer, dans l'ensemble, furent de 45 p. 100 supérieurs à ceux de 1913, et les coûts d'exploitation, dans l'ensemble, d'environ 80 p. 100. J'ai vu quelquefois faire des comparaisons entre l'augmentation des frais des chemins de fer et l'indice des prix de gros, mais ce ne sont pas des comparaisons d'éléments semblables, car le dernier ne représente ni des prix de revient des chemins de fer ni même les prix du matériel des chemins de fer. Mon chiffre de 80 p. 100 pour l'augmentation des prix de revient des chemins de fer depuis 1913 est simplement l'augmentation nette de la dépense, après allocation pour les économies mentionnées, ajustées d'après la variation du nombre de locomotive-milles. Les prix des matériaux et de la main-d'œuvre y ont contribué, mais ce dernier est de beaucoup le plus important, ayant augmenté de 114 p. 100 en quantité, et davantage encore en taux, à comparer à une augmentation de 44 p. 100 du coût de la vie.

Je termine cette énumération de chiffres en ajoutant que, tandis qu'en 1913 la proportion des salaires aux recettes nettes était de 51 à 49, en 1923 elle fut de 72 à 28, et en 1932 de 78 à 22.

De ces faits je tire les déductions suivantes :

- (1) Les usagers des chemins de fer ont bénéficié du fait que les charges des chemins de fer ont moins augmenté que leur prix de revient.
- (2) Les personnels des chemins de fer ont bénéficié du fait que les taux de salaires ont beaucoup plus augmenté que le prix de la vie. En fait, leur pouvoir d'achat est plus élevé qu'il n'a jamais été.
- (3) Les recettes nettes des chemins de fer ont injustement souffert.

Les conséquences des résultats n'ont donc, à mon avis, été fâcheuses que les salaires ont beaucoup plus augmenté que le prix de la vie. En fait, leur pouvoir d'achat est plus élevé qu'il n'a jamais été.

Les recettes nettes ne sont pas, comme on l'a souvent signalé, des bénéfices au sens commercial ordinaire. Les recettes nettes au sens de la Loi des chemins de fer comprennent l'intérêt des obligations, et comme cette charge antérieure représente environ 12,000,000 de livres, la réduction des bénéfices est relativement beaucoup plus grande que la réduction des recettes nettes.

CRITIQUES DES RÉSULTATS

Je ne prétends pas que dans la période actuelle de difficultés économiques, les détenteurs d'actions de chemins de fer puissent espérer toucher un intérêt normal. Ce serait absurde, mais je signale qu'avec les restrictions de la loi de 1921, le revenu net maximum représente environ $4\frac{3}{4}$ p. 100 du capital souscrit; et la suggestion parfois faite qu'à cause de la réduction actuelle des recettes nettes il faudrait abaisser cet intérêt maximum déjà faible, qui ne pourrait être permis que dans des conditions idéales, cette idée est aussi déraisonnable qu'injuste, qu'elle vienne d'hommes politiques ou d'hommes d'affaires.

Aucune personne responsable n'a proposé que les entreprises actuelles pouvaient être construites et outillées avec les immobilisations actuelles, et la proposition habituelle est que le capital immobilisé dans les chemins de fer et le capital émis devraient être réduits et que cela devrait être accompagné par une réduction du maximum possible de recettes nettes, parce que la capacité de gain des chemins de fer est inférieure à ce qu'on prévoyait en 1921.

Pourquoi ce pouvoir de gain a-t-il diminué? Le mauvais état du commerce est sans doute une raison, mais je ne puis admettre que ce soit une raison pour réduire les possibilités maxima de recettes nettes. Si le montant nominal des actions de chemins de fer était susceptible de variations, suivant le mouvement des recettes nettes, le changement serait simple, sauf pour le travail d'écriture; mais aussi cela n'aurait aucune signification, parce que cela ferait un simple changement de termes, non pas de valeur du capital. Dans le passé, les immobilisations de capital et d'actions de chemins de fer n'ont pas été revalorisées pendant les périodes prospères, même en 1913 quand le capital souscrit rapportait $4\frac{1}{2}$ p. 100.

Une raison particulière invoquée en faveur de la réduction du capital est que, en raison de la fusion, deux sections concurrentes de lignes réunies en une seule propriété représentent un capital inutile. Cela est plus plausible, mais également erroné. Lors de la fusion, les deux lignes furent réunies sur la base des recettes nettes antérieures, qui devinrent le nouveau maximum de recettes nettes. La fusion n'a donc pas réduit la possibilité des recettes nettes des deux propriétés réunies en une seule, mais en fait il l'a augmentée, et le Parlement alla jusqu'à prescrire que l'augmentation ne devait pas revenir aux propriétaires fusionnés, sous la forme d'une possibilité de recettes nettes maxima, sauf pour un tiers des économies annuelles résultant des premières mesures prises dans ce but et en vue de la fusion. Toute perte économique due au double emploi des installations créées avant 1914, était en tous cas déjà reflétée dans les recettes nettes de 1913, qui ont été prises comme type des maxima futurs.

On dit encore que les recettes nettes des chemins de fer souffrent des insuffisances de la direction. Si c'était vrai, je ne vois pas pourquoi les chemins de fer seraient punis à l'avenir, s'ils réussissent à remédier à ces insuffisances; mais

le tribunal des taux de chemins de fer, créé par le Parlement pour reviser cette question et d'autres, a trouvé, en fait, que les déficiences n'étaient pas dues au manque d'efficacité ou d'économie dans la direction.

Et l'on dit encore que la concurrence de la route a détruit d'une manière permanente une part des possibilités de recettes des chemins de fer. C'est possible, mais les critiques n'expliquent pas pourquoi ils s'en plaignent et s'empressent de la renforcer par une réduction légale des possibilités futures de recettes.

Le Parlement est tout-puissant; il peut obliger une compagnie de chemins de fer à changer les chiffres d'une partie quelconque de son capital émis, et en même temps réduire pour l'avenir le maximum de ses possibilités de recettes nettes. Le Parlement de l'Etat libre d'Irlande l'a déjà fait, et il a réduit l'intérêt qui avait toujours été payé sur les obligations.

Le seul avantage de la recapitalisation est l'avantage théorique d'attirer du capital nouveau par la réduction des chiffres. Cela est juste lorsqu'une compagnie à responsabilité limitée remanie son capital pour des raisons intérieures, mais je n'ai jamais entendu parler d'un seul cas où cela ait été fait, dans ce pays, et où cela ait été accompagné par une restriction des bénéfices futurs édictée par le Parlement. Ce n'est pas le procédé que je proposerais pour attirer des souscripteurs aux nouvelles émissions de capital.

Lorsqu'il y a un déficit absolu dans les recettes nettes, après épuisement des réserves, y compris les primes sur les émissions de capital, ce qui a, en fait, réduit ses ressources en capital, une compagnie à responsabilité limitée doit annuler une part de son capital émis, de manière à annuler la perte de recettes nettes, avant de pouvoir reprendre la distribution de dividendes, mais telle n'est pas la situation des quatre compagnies de chemins de fer, qui n'ont pas le pouvoir des compagnies à responsabilité limitée de revaloriser leur capital en plus ou en moins, sous réserve d'un contrôle juridique dans l'intérêt des actionnaires. J'aimerais beaucoup voir le Parlement laisser régler les affaires financières des compagnies de chemins de fer par les lois ordinaires applicables aux compagnies à responsabilité limitée, et confiner son contrôle financier aux relations entre les compagnies et le public. Cela fut recommandé par une commission royale il y a 66 ans, mais ce n'est pas encore la loi du pays. Si cela devient loi, j'espère que l'Etat relèvera en même temps les compagnies de chemins de fer des obligations spéciales que les lois de l'impôt sur le revenu leur imposent, et qui ne sont pas justifiées le moins du monde.

Un aspect amusant de cette question de la valeur du capital a été présenté par un journal financier qui, pendant plusieurs mois consécutifs, reprocha aux chemins de fer d'être surcapitalisés et de détenir des réserves excessives.

A l'exception de ceux qui se laissent tromper par les mots, ces rumeurs sur la réorganisation du capital des chemins de fer viennent de gens qui désirent infliger une punition aux actionnaires des compagnies de chemins de fer, et la question n'est pas, jusqu'ici, de celles qui doivent être traitées d'une manière interne par une compagnie dont les arrangements internes sont gouvernés par la loi relative aux compagnies à responsabilité limitée. La seule chose importante est le pouvoir de gain actuel et éventuel, seule mesure de la valeur d'une compagnie ferroviaire comme entreprise commerciale.

On propose parfois que certaines sections de lignes, rendues improductives par les circonstances actuelles, devraient être supprimées. Dans certains cas où il semblait que cette situation dût être permanente, les lignes ont été supprimées, où des services de voyageurs ont été enlevés, et le résultat a été une augmentation de recettes nettes dans l'ensemble. On pourra et il faudra faire davantage si les circonstances actuelles ne paraissent pas s'améliorer, mais, en ce cas, la situation, au point de vue des recettes nettes, sera meilleure, non pas pire, et la perte sera ressentie par ceux que la fermeture privera d'emploi et par les contribuables qui verront substituer à la ligne de chemin de fer payant des taxes une ligne routière non taxée et même subventionnée.

Ces retraites désagréables donnèrent lieu à un épisode amusant. Sur un embranchement, dans une région de population clairsemée, les voyageurs étaient toujours peu nombreux, sauf les jours de marché où deux des trains transportaient de 50 à 100 voyageurs chacun dans chaque direction. Un service d'autobus fut inauguré pour les seuls jours de marché, et s'empara du peu de trafic disponible, de sorte que la compagnie de chemin de fer fit savoir qu'elle serait obligée de supprimer son service. Le conseil municipal fut très ennuyé, et envoya auprès de la compagnie une délégation dont le chef s'exprima ainsi: "Pour l'amour du Ciel, ne retirez pas vos trains; il n'y a pas assez de trafic pour payer les dépenses d'exploitation d'un service d'autobus quotidien." Ceci est une illustration microscopique des procédés employés pour s'emparer du meilleur trafic, et de leurs résultats, qui ont eu des effets éloignés, plus sérieux quoique moins évidents que dans ce cas.

Le seul moyen proposé, à ma connaissance, pour revaloriser l'actif des chemins de fer est l'évaluation matérielle sur le coût de remplacement de l'évaluation de la Bourse. Une évaluation matérielle a longtemps été en préparation en Amérique, et a provoqué une lourde dépense sans résultats pratiques. Si l'on compilait les chiffres, on trouverait que le coût de remplacement est très supérieur à la mise de fonds, même en fermant et vendant de grandes sections de ligne. L'évaluation de la Bourse est la base proposée en certains endroits où l'on considérerait ce procédé comme blasphématoire lorsqu'il était question de nationalisation et que les valeurs ferroviaires étaient haut cotées en Bourse. Si on l'appliquait aujourd'hui, en l'accompagnant d'une restriction des futures possibilités de gain, le même procédé, exactement, pourrait être appliqué à n'importe quelle autre valeur ou action, comme les Consolidés 2½ p. 100, ou à une maison ou un bureau vacant, ou à un dépôt en banque, et je ne vois pas de raison pour laquelle les placements en fonds de chemins de fer mériteraient un traitement différent. Comme toutes les valeurs ayant des taux fixes ou des taux maximums, les valeurs de chemins de fer ont, en fait, perdu de leur pouvoir d'achat à la suite des changements de valeur monétaires, et, comme catégorie, les actionnaires ne peuvent protester, mais ont parfaitement le droit de protester contre une nouvelle réduction de leurs intérêts, parce que la valeur actuelle sur le marché reflète la perte consécutive aux conditions économiques temporaires ou permanentes.

J'espère ne pas vous avoir pris trop de temps sur ce sujet, que je résumerai ainsi: les propositions faites pour la réduction du chiffre du capital des chemins de fer, ne signifient rien si elles ne tendent qu'à un changement d'écritures; si elles sont basées sur la stabilisation du pouvoir de gain actuel ou des cotes de la Bourse, elles sont une simple confiscation; et si elles sont basées sur les perspectives d'avenir, je n'accepte pas la vision prophétique de ceux qui font ces propositions.

CONCURRENCE DE LA ROUTE

La concurrence de la route, pour en revenir à elle, a eu un effet très sérieux sur les recettes nettes des chemins de fer, en partie en prenant du trafic, en partie en réduisant les prix pour empêcher de prendre du trafic, et en partie par l'augmentation des taxes locales.

Dans une certaine mesure, c'est un résultat parfaitement naturel du développement d'un nouveau moyen de transport, plus économique que le transport ferroviaire dans certaines circonstances. Dans une certaine mesure aussi, c'est un résultat artificiel, parce qu'une partie du coût de ce nouveau mode de transport n'est pas supporté par ses usagers, et parce qu'il y a des différences radicales dans les tarifs ferroviaire et routier pour le travail qu'ils font. Les tarifs des chemins de fer sont réglementés non seulement quant à leur montant total, mais aussi de manière à répondre à toutes les catégories de trafic d'après un plan ou un classement, qui tient compte de la nature du trafic; et ceci a duré, sous diverses formes, depuis la première réglementation par le Parlement en 1801

jusqu'à la Loi des chemins de fer de 1921. D'un autre côté, les tarifs de transport routier n'ont été l'objet de l'attention du Parlement que ces dernières années, et en ce qui concerne le transport des marchandises ils ne sont basés sur aucun classement, mais sur des marchandages, en des milliers de contrats séparés. Le classement des tarifs de transport routier, sur les lignes que le Parlement exige des chemins de fer est impraticable, je crois, à cause de la diversité des propriétaires d'entreprises de transport sur les routes publiques, car chacun des nombreux services séparés qui utilisent ces routes ne pourrait assurer toutes les catégories de transport. Lequel de ces deux modes de tarification survivra, ou bien, conformément aux traditions parlementaires, comment chaque mode sera-t-il modifié à titre de compromis, voilà qui sera plus facile à dire dans dix ans.

Le problème est loin d'être simple, et le fait que dans un cas la voie appartient à l'exploitant et que son coût est régulier et que, dans l'autre cas, elle appartient au public et que son coût, pour l'exploitant, est variable, constitue une différence économique importante et souvent négligée.

Quelle que puisse être la situation finale, en ce qui concerne cette différence —entre autres— du traitement appliqué par l'Etat aux deux principaux moyens de transport, je ne crois pas que l'on puisse douter que la partie artificielle du développement du transport routier depuis dix ans ait constitué un gaspillage considérable des ressources nationales en une période critique, et qui a aussi retardé les effets de la Loi des chemins de fer de 1921. Cela semble paradoxal, mais le succès de cette loi à d'autres points de vue a rendu service aux transports routiers et à son appui gouvernemental, parce que les économies dues à la fusion ont caché dans une certaine mesure les effets de la politique routière du gouvernement, et si les vieilles compagnies avaient maintenu leur propriété séparée, il y aurait eu une crise avant maintenant.

Cependant il faut rendre au gouvernement même ce qui lui est dû. De même que la guerre a provoqué des découvertes scientifiques très utiles en temps de paix, de même la lutte entre les transports par rail et par route a entraîné des découvertes qui n'eussent pas été faites autrement, et qui ont une valeur permanente dans l'économie du transport par rail. Je ne prétends pas, toutefois, que ces avantages justifieraient une autre guerre mondiale d'après la théorie que la lutte entre le rail et la route est utile ou inévitable.

La coordination des deux systèmes est souhaitable et possible, et des mesures ont déjà été prises pour l'effectuer, mais elle est impraticable sur une grande échelle s'il n'y a pas égalité ou au moins précision dans le traitement subi par l'un et par l'autre de la part du Parlement. L'octroi de chartes routières aux compagnies de chemins de fer en 1928 et la Loi sur le trafic routier de 1930 ont permis de faire beaucoup au point de vue des voyageurs sans provoquer aucun des fâcheux résultats prédits par les adversaires de ces lois. Le projet de loi actuellement présenté au Parlement permettra, j'espère, de faire de nouveaux progrès, et le Comité consultatif des transports qu'il se propose d'instituer contient en germe un plan qui peut être appliqué pour obtenir une réelle amélioration dans l'économie et l'efficacité des services de transport du pays.

Dans dix ans d'ici, on pourra examiner de nouveau les résultats; pour ce soir je me contente d'avoir passé en revue les résultats des dix dernières années.

26 octobre 1933.

PIÈCE N° 74

RATIONALISATION DES CHEMINS DE FER ANGLAIS. PAR W. L. WATERS, MÉMOIRE PRÉSENTÉ À NEW-YORK LE 11 MAI 1938 À L'AMERICAN SOCIETY OF MECHANICAL ENGINEERS, DIVISION DES CHEMINS DE FER, SECTION MÉTROPOLITAINE.

L'auteur est né en Angleterre; il y a fait ses études et il a été diplômé en génie civil et mécanique à l'Université de Londres. Après un stage dans les usines de chemin de fer, il est venu au Canada, puis aux Etats-Unis où il s'est occupé de génie industriel en ce qui concerne la fabrication du matériel de traction et de l'outillage ferroviaire. Depuis 18 ans il est ingénieur-conseil, à New-York, pour diverses entreprises industrielles et ferroviaires. Il est membre de l'*American Society of Mechanical Engineers*, de l'*American Society of Civil Engineers* et de l'*Engineering Institute of Canada*.

Tout récemment il a étudié, en Angleterre, les résultats qu'ont produits les fusions autorisées par le *Railways Act* de 1921. Lors de cette étude qu'il a faite de la situation ferroviaire, les dirigeants des unions ouvrières, et les services du gouvernement ont bien voulu l'aider de leurs conseils, de leurs renseignements et de leur critique. Le présent article souligne quelques-uns des faits importants qu'il a pu découvrir.

RATIONALISATION DES CHEMINS DE FER ANGLAIS

Le *Railways Act* de 1921, qui fusionnait les chemins de fer de la Grande-Bretagne en quatre grands réseaux répartis approximativement suivant les zones géographiques, se décrit comme une loi destinée à promouvoir "l'administration plus économique et plus efficace du réseau ferroviaire de la Grande-Bretagne." C'était un compromis pour régler une situation délicate.

Au début de la guerre, l'Etat avait pris en mains l'administration et l'exploitation des chemins de fer en garantissant à chaque compagnie particulière les recettes nettes basées sur les chiffres de 1913 et promettant de leur remettre leurs voies ferrées intactes à la fin de la guerre. Immédiatement après la cessation des hostilités, le gouvernement se trouva avoir sur les bras des réseaux ferroviaires dans un état délabré et dont le personnel était sérieusement diminué par suite de la guerre. Les salaires et les prix du combustible et des fournitures étaient plus du double de ceux d'avant-guerre, et les ouvriers demandaient, en compensation des sacrifices qu'ils s'étaient imposés pendant la durée des hostilités, la journée de huit heures et la même échelle de salaires et les mêmes gratifications que pendant la guerre.

En 1919, le gouvernement préconisa la journée de huit heures pour tous les salariés au lieu de la journée de neuf ou douze heures d'avant-guerre; en 1920, comme résultat de pourparlers entamés à la suite d'une grève d'une semaine, les salaires hebdomadaires furent établis à un certain niveau légèrement inférieur aux salaires et gratifications de guerre, le solde devant suivre les fluctuations du "*Cost of Living Index*" et devant disparaître lors de l'abaissement de cet indice. Le résultat de toutes ces mesures, c'est qu'en 1920, les salaires à l'heure des employés de chemins de fer étaient en moyenne trois fois plus élevés qu'avant la guerre. Vu que les tarifs-voyageurs avaient subi une majoration de moins de 50 p. 100 depuis 1913, et que les tarifs-marchandises, sauf certaines exceptions, n'avaient pas été majorés du tout, le gouvernement augmenta de 110 p. 100 les tarifs-marchandises et d'environ 75 p. 100 les tarifs-voyageurs d'avant-guerre. Cependant, en dépit de ces majorations, l'exploitation des chemins de fer causait de lourdes pertes à l'Etat; pour la période de 20 mois se terminant en août 1921 (à cause surtout des grèves dans les charbonnages et des dépenses d'entretien différé) les chemins de fer ne purent couvrir leurs frais d'exploitation et le déficit s'est chiffré à £12,000,000 (\$60,000,000), d'où nécessité par le Parlement d'adopter des mesures pour arriver à "une administration plus économique et plus efficace du réseau ferroviaire".

Les commerçants désiraient jouir de tarifs-marchandises réduits; les ouvriers demandaient que l'échelle des salaires fût maintenue au même niveau; et les compagnies de chemin de fer voulaient ravoïr leurs voies ferrées tout en obtenant certaines garanties quant à leur puissance productive et elles voulaient de plus que les gouvernements leur verse £60,000,000 (\$300,000,000), somme qui avait été convenue lors du compromis comme dédommagement pour les arrérages accumulés des frais d'entretien et autres. Il est facile de se rendre compte de la pression qui s'exerçait sur tous les intéressés afin de concilier les intérêts en conflit et d'en arriver à un compromis. Le parti travailliste demandait l'étatisation des chemins de fer et au moins un des ministres semblait appuyer cette mesure. Mais le public, lui, était fatigué des restrictions rigoureuses imposées en temps de guerre et il n'était pas d'avis que les chemins de fer puissent être exploités avec succès en les étatisant. Les expéditeurs, en particulier, s'opposaient de toutes leurs forces à cette étatisation et les plus modérés parmi les chefs ouvriers se sont rendus compte que le maintien de l'échelle des salaires à son niveau élevé, de même que la réduction des tarifs-marchandises que les expéditeurs réclamaient à grands cris, n'étaient possible qu'avec les initiatives de réforme prises par les entreprises privées plutôt qu'avec l'organisme bureaucratique rigide et lent du ministère des Postes.

Le gouvernement proposa de fusionner les chemins de fer en un nombre limité de réseaux qui seraient placés sous la surveillance du ministère du Transport et de sauvegarder les intérêts des ouvriers en spécifiant (1) que les employés devraient être représentés aux conseils d'administration des réseaux fusionnés, et (2) que continueraient à fonctionner la commission centrale et la commission nationale des salaires, instituées en 1919 pour statuer sur les salaires et les conditions de travail. Les chambres de commerce et les chemins de fer s'opposèrent énergiquement à ce que les employés fussent représentés aux conseils d'administration et les chefs ouvriers se rendirent compte qu'une représentation minoritaire ne donnerait que très peu d'avantages réels aux employés tandis que la responsabilité résultant de cette représentation entraverait sérieusement leur liberté d'action. Cette proposition fut donc abandonnée et il fut convenu plutôt que le nombre des délégués des employés aux commissions des salaires serait le même que celui des délégués des chemins de fer, que l'échelle existante des salaires resterait en vigueur et que les ouvriers garderaient leurs emplois. La loi telle qu'adoptée protégeait les employés des chemins de fer en édictant que le salaire ou les droits de tout employé ayant à son actif cinq ans de service ne seraient en aucune façon lésés par la fusion; et que tout employé qui se trouverait ainsi lésé recevrait le dédommagement auquel l'arbitrage lui donnerait droit. Cette disposition de la loi protégeait les employés contre les pertes qu'ils auraient pu subir du fait de la fusion, mais elle ne les mettait pas à l'abri de la mise en disponibilité en temps de crise. En temps de dépression les chemins de fer étaient moralement tenus de protéger les 70 p. 100 de leurs employés qui étaient censés être "permanents" et qui, comme tels, à la demande collective des chemins de fer et des unions ouvrières avaient été "exclus" de l'assurance-chômage nationale communément appelée "dole". Les autres 30 p. 100 qui n'étaient pas considérés comme "permanents" recevaient la protection de l'assurance-chômage en cas de mise en disponibilité. Ce dernier groupe comprenant les ouvriers d'atelier, les employés d'urgence, les auxiliaires, etc., et il n'y a eu réellement que très peu de mises en disponibilité au sujet de cette catégorie car, en temps de dépression, les chemins de fer et les unions s'entendent pour établir des heures de travail plus courtes afin de garder au travail le plus d'hommes possible.

La loi des chemins de fer adoptée en août 1921 et mise en vigueur le 1er janvier 1923 fusionnait les 120 chemins de fer à voie normale de la Grande-Bretagne (sauf le réseau souterrain de Londres), soit 20,000 milles de voies ferrées, en quatre groupes répartis géographiquement et en une demi-douzaine de lignes possédées en commun pour un parcours d'environ 600 milles, et il spécifiait dans

quelles conditions l'exploitation devait se faire. Cette loi plaçait le procédé de la fusion sous la juridiction du Tribunal des fusions, les tarifs sous la juridiction du Tribunal des tarifs ferroviaires et les salaires sous celle de la commission nationale de salaires.

Le public et les maisons de commerce réclamaient des réductions des tarifs-marchandises et voyageurs, tarifs qui, comme il en est fait mention plus haut, s'élevaient en moyenne à 110 p. 100 et à 75 p. 100 de plus, respectivement, que ceux d'avant-guerre. La loi spécifiait que les tarifs existants resteraient en vigueur jusqu'à ce que le Tribunal des tarifs ferroviaires en détermine de nouveaux devant rapporter aux chemins de fer les recettes voulues et devant entrer en vigueur à une date que le tribunal, par la suite, fixa au 1er janvier 1928. Mais les chemins de fer abaissèrent bénévolement leurs tarifs de temps à autre, de sorte qu'en 1927 les tarifs-marchandises étaient de 63 p. 100 et les tarifs-voyageurs d'environ 50 p. 100 supérieurs aux tarifs d'avant-guerre. En 1928 et subséquemment plusieurs tarifs furent encore abaissés. Cependant les tarifs-voyageurs et marchandises furent relevés de 5 p. 100 en octobre 1937. Malgré tout, à l'heure actuelle, en dépit du fait que les frais d'exploitation soient approximativement le double de ce qu'ils étaient avant la guerre, à cause de l'augmentation du coût de la main-d'œuvre et des matériaux, les tarifs ferroviaires, dans leur ensemble, ne sont augmentés que de 50 p. 100 sur le niveau d'avant-guerre, ce qui correspond étroitement à l'augmentation du coût de la vie.

Le public réclamait aussi la concurrence d'avant-guerre et, en même temps, il voulait jouir des avantages d'un réseau ferroviaire unifié. Le groupement des voies ferrées d'après les divisions géographiques a cependant supprimé beaucoup de concurrence, excepté à des points communs où les réseaux empiètent les uns sur les autres et les expéditeurs redoutaient l'effet que pourrait avoir cette suppression sur le service auquel ils avaient droit de s'attendre. Mais ils constatèrent bientôt que grâce à l'esprit d'initiative des administrations, au transport des consignations par les voies les plus courtes, à l'élimination des travaux d'écriture et à la suppression des délais causés par le passage des consignations d'une ligne à une autre, la situation s'était améliorée au lieu d'empirer. Ils furent si satisfaits des résultats de cette suppression de concurrence qu'en 1932 ils consentirent à la mise en commun du trafic-marchandises à tous les points communs afin de mettre à la disposition de toutes les consignations les gares à marchandises les plus commodes et les trajets les plus économiques. Le privilège d'utiliser un billet de retour sur toute route directe alternative fut aussi accordé aux voyageurs à la même époque. Ainsi, la concurrence d'avant-guerre avec toutes ses extravagances est virtuellement disparue, et les chemins de fer et le public y trouvent leur profit.

Quoique les chemins de fer britanniques ne soient pas à l'abri de toute critique, la réduction des tarifs et des impositions, la vitesse et la commodité avec lesquelles s'effectue le transport des voyageurs et des marchandises, la coordination du transport par rail et du transport routier (voyageurs et marchandises) et maintes innovations apportées dans les services-voyageurs rendent maintenant impossible pour le public le fait de songer à revenir à l'état de choses d'il y a 15 ans.

Ainsi les expéditeurs et les voyageurs ont obtenu une bonne partie de ce qu'ils réclamaient et beaucoup plus que ce à quoi ils s'attendaient, grâce à la Loi des chemins de fer.

Les chemins de fer voulaient obtenir de leur exploitation un revenu normal qui leur permettrait de revenir à leur prospérité d'avant-guerre, et ce revenu se basait sur le chiffre des recettes nettes de 1913, plus une allocation pour les immobilisations ultérieures. Ce revenu normal équivalait à un intérêt de 4.7 p. 100 sur le capital placé. Mais ils n'y sont jamais parvenus. En 1929, leur meilleure année, ils obtinrent 88 p. 100 du revenu normal, et durant toute la période des 14 ans à venir jusqu'à 1936 ils ont atteint en moyenne 70 p. 100 de

ce revenu normal. Au cours de cette période de 14 ans les chemins de fer ont dépensé environ £200,000,000 (\$1,000,000,000) pour améliorations, en partie pour réparer l'usure accumulée et en partie pour effectuer des économies. Cet argent provenait surtout des réserves pour renouvellement et des fonds de dépréciation; moins de 7 p. 100 de cette somme est imputable au capital nouveau dont l'intérêt a contribué à l'augmentation du revenu normal auquel les chemins de fer ont droit. Cet argent servit à l'achat de nouvelles locomotives et de nouveaux wagons, à l'amélioration des voies ferrées, au perfectionnement de la signalisation et de l'outillage des ateliers, aux réparations aux gares de marchandises, à l'achat d'outillage neuf pour la manutention des marchandises, etc. Les chemins de fer ont aussi apporté maints perfectionnements aux détails de l'exploitation. Mais les économies réalisables du fait de l'utilisation du nouvel outillage et de nouvelles méthodes d'exploitation se sont trouvées restreintes par certaines questions concernant le personnel puisque la Loi des chemins de fer protégeait les droits des employés quant à leur position. Les chemins de fer ont scrupuleusement observé l'esprit de cette clause de la loi et tenu compte de l'élément humain dans leurs relations avec leurs employés. Malgré qu'il n'y ait pas de statistiques précises à ce sujet, les chemins de fer estiment que moins de un pour cent des employés ont été congédiés à cause de la fusion et, dans la plupart des cas, les compensations monétaires ont été établies à l'amiable; on n'a eu que très peu souvent besoin de recourir à l'arbitrage. Les chemins de fer ont aussi procédé prudemment quant à la fermeture des ateliers, des gares et des bureaux afin de ne pas causer de dommage aux localités en leur enlevant les activités ferroviaires qui y existent tant et aussi longtemps que d'autres industries ne seront pas venues s'y établir afin de les remplacer dans la vie commerciale de la collectivité. Ainsi, depuis la date de la fusion, il se passera une génération avant que les chemins de fer puissent réaliser tous les bénéfices qu'on peut attendre de la rationalisation.

Tandis que lors de l'adoption de la loi on s'attendait à une reprise des activités commerciales, la prospérité nationale a fluctué depuis 1923. De 1923 à 1932 les recettes brutes des chemins de fer ont décliné de 24 p. 100, les tonne-milles (nette), de 22 p. 100, les recettes par train-mille de 30 p. 100 quant aux voyageurs et de 14 p. 100 quant aux marchandises. De plus l'expansion du transport routier par camion, la concurrence des autobus, et l'usage des automobiles et des camions particuliers ont eu de sérieuses répercussions sur le trafic-marchandises et le trafic-voyageurs des chemins de fer. Il n'est donc pas étonnant de constater que les compagnies ferroviaires n'aient pu, jusqu'à présent, réaliser tous les avantages pécuniaires que la rationalisation rend possibles. Avec la reprise des affaires, une régie plus efficace du transport routier et des conditions quant au personnel permettant aux chemins de fer d'utiliser l'outillage et les méthodes qu'ils ont en vue pour économiser sur la main-d'œuvre, ces derniers espèrent obtenir tous les avantages pécuniaires qui ont été anticipés. Mais jusqu'à présent ils n'y sont pas encore parvenus.

Sans les améliorations que la rationalisation a apportées aux méthodes d'exploitation, la combinaison des salaires de guerre, qui sont jusqu'à présent restés sensiblement les mêmes, l'augmentation du coût des matériaux et la réduction des tarifs-marchandises et voyageurs sur leur niveau de 1921, aurait causé la faillite probable des deux tiers des chemins de fer du pays, faillite qui aurait eu des répercussions graves sur toute l'organisation financière des caisses de fiducie, des placements d'assurance, des fondations aux œuvres de charité, etc. Cette amélioration n'est pas le seul fait de mesures telles que l'usage en commun du matériel roulant et des installations, l'établissement de trajets plus courts pour le trafic, la normalisation de l'outillage, la fusion des ateliers et bureaux et le reste, mesures qui découlent naturellement de l'unification d'un certain nombre de chemins de fer. Les administrations ferroviaires se rendirent compte que la rationalisation ouvrait une ère nouvelle pour les chemins de fer. Elles s'éveillèrent brusquement et abandonnèrent leur attitude réactionnaire d'avant-guerre;

elles devinrent anxieuses d'effectuer certaines améliorations et, pour faciliter la chose, elles inaugurèrent des modifications importantes dans les services de comptabilité, de recherches et d'administration. L'attitude des employés de chemins de fer et leur rendement s'améliorèrent aussi considérablement quand ces ouvriers se rendirent compte qu'ils ne conserveraient ce qu'ils avaient déjà obtenu que si les chemins de fer prospéraient. L'organisme créé pour faciliter le règlement expéditif des questions portant sur le bien-être et les intérêts du personnel fonctionna avec succès, et l'attitude raisonnable des chefs ouvriers fit bénéficier les unions d'un respect plus grand. Comme résultat, malgré qu'un grand nombre de personnes préconisaient encore l'étatisation, l'hostilité qu'avaient parfois manifestés les employés, avant la guerre, fit place chez eux à un esprit de collaboration et à un désir général de faire de leur mieux.

Il est impossible d'estimer ici jusqu'à quel point les améliorations apportées à l'exploitation ferroviaires sont attribuables à chacun des faits saillants qui sont les conséquences directes ou indirectes de la loi. Il faut les grouper ensemble comme le *total des résultats nets* de la rationalisation des chemins de fer. La comparaison entre les chiffres de 1913 et de 1936 se rapportant à l'exploitation indique l'aspect réellement remarquable de ces résultats.

La main-d'œuvre, plus encore que tous les autres intéressés, a bénéficié de la rationalisation, parce que cette dernière a amené les unions à se fusionner, ce qui leur a permis de conserver les avantages qu'elles avaient obtenus depuis le début de la guerre jusqu'à l'unification des réseaux. De plus, les ouvriers ont obtenu l'établissement d'un système très efficace pour le règlement des différends s'élevant entre eux et les administrations ferroviaires.

Avant la guerre, les salaires et les heures de travail, en Grande-Bretagne, étaient dans un état plus ou moins chaotique et ils variaient selon le coût de la vie et l'échelle générale de salaires en vigueur dans chaque région. Suivant les endroits, on constatait un écart de 30 p. 100 pour la rétribution hebdomadaire de la même catégorie d'employés. La semaine de travail variait de 48 à 76 heures pour les différentes catégories de main-d'œuvre, 4 p. 100 des employés touchant un salaire dont le taux était basé sur une semaine de travail de plus de 72 heures. Il n'y avait pas d'uniformité dans les règlements concernant le temps supplémentaire, le travail du dimanche et le travail de nuit. Pendant la guerre, d'une façon générale, les échelles de salaires et les heures de travail restèrent les mêmes, mais en compensation pour l'augmentation du coût de la vie, les employés de toutes catégories touchèrent une somme supplémentaire désignée sous le nom de gratification de guerre qui, en 1920, s'élevait à environ 38/- (\$9.50) par semaine.

Quand, en 1919, le gouvernement accorda la journée de huit heures à tous les employés de chemin de fer rétribués à l'heure, il créa un comité chargé de passer en revue, avec les unions ouvrières, les taux de salaire et les conditions de travail, et on en est arrivé à un accord national de vaste portée avec tous les réseaux ferroviaires de la Grande-Bretagne. Sauf en ce qui concerne les équipes des locomotives et des trains et les préposés aux signaux et aux aiguilles, les nouveaux taux étaient établis sur une base urbaine ou rurale, les taux pour la ville de Londres étant supérieurs de 8 p. 100 et les taux ruraux étant inférieurs de 8 p. 100 aux taux en vigueur dans les régions industrielles. Ces nouveaux taux étaient supérieurs d'environ 100 p. 100 aux taux anglais d'avant-guerre, et comportaient, de plus, une allocation variant avec le coût de la vie. Cette allocation a diminué graduellement pour disparaître tout à fait depuis que le coût de la vie s'est abaissé. Comme l'échelle des salaires se basait sur une semaine de travail et comme la journée de travail est maintenant de 8 heures au lieu de 9 ou 12 heures et comme aussi la classification du temps supplémentaire est devenu plus rigide, l'augmentation du taux à l'heure comparé avec celui d'avant-guerre, variait de 120 à 200 p. 100 suivant la catégorie des travailleurs et la localité, une fois disparue la différence causée par le coût de la vie. On peut

voir, par les chiffres ci-après représentant, pour plusieurs années, le *gain moyen réel par an* de chaque employé des chemins de fer à voie normale de la Grande-Bretagne, quels avantages la main-d'œuvre a retiré de l'accord précité.

Année	Gain moyen par an
1913..	£ 76 (\$380)
1923..	182 (\$910)
1929..	180 (\$900)
1936..	178 (\$890)

En considérant les gains annuels ci-dessus il faut se souvenir, quant aux années d'après-guerre, que la semaine *moyenne* de travail a décréu de 18 p. 100 depuis 1913.

Les variantes que l'on constate dans les sommes qu'ont touchées les employés sont dues à des changements dans la proportion du coût de la vie ainsi qu'à une réduction provisoire des salaires en 1936. Les chiffres ci-dessus indiquent que les *gains moyens réels par an* pour toutes les catégories d'employés de chemin de fer de la Grande-Bretagne sont maintenant supérieurs d'environ 130 p. 100 à ce qu'ils étaient avant la guerre, alors que le coût de la vie est plus élevé d'environ 45 p. 100.

Furent aussi créés, pour régler les questions concernant le personnel ferroviaire, des comités locaux de département et des conseils de section s'occupant des heures de travail, du bien-être des employés, de l'exploitation ferroviaire, de l'application des contrats de travail, etc., aux gares particulières et sur les sections de chaque chemin de fer; une commission centrale des salaires et finalement une commission nationale des salaires se chargeant de régler les questions au sujet desquelles un accord avait été impossible à conclure. Les trois premiers organismes se composaient d'un nombre égal de délégués des ouvriers et des chemins de fer. La commission nationale comptait en plus, dans son effectif des représentants du public et un président nommé par le gouvernement. Nulle décision de ces diverses commissions ne liait les ouvriers ou les chemins de fer. Mais, sauf en certains cas exceptionnels les décisions de la commission nationale ont donné satisfaction à toutes les parties intéressées; et pour ce qui a trait à ces cas exceptionnels les négociations directes entamées entre les unions et les chemins de fer ont, par la suite, amené une entente.

Après quinze ans d'expériences tentées avec cet organisme institué pour mener à bien les négociations, il fut remanié en 1935. La commission centrale et la commission nationale des salaires furent métamorphosées respectivement en conseil national du personnel ferroviaire et tribunal national du personnel ferroviaire, ce qui indiquait qu'ils s'occupaient de toutes les questions concernant les ouvriers et non pas seulement des salaires et, de plus, le tribunal national subit une modification importante. La commission nationale des salaires se composait de six délégués des chemins de fer, de six délégués des unions ouvrières, de quatre représentants du public et d'un président nommé par le gouvernement. Le nouveau tribunal national du personnel ferroviaire, qui prenait la place de la commission précitée, comprenait un représentant des chemins de fer, un représentant des unions ouvrières et un président nommé par les deux d'un commun accord ou, advenant le cas de mésentente à ce sujet, d'un président désigné par le ministre du Travail. Ce président se trouve, de fait, le seul arbitre de toutes les questions soumises et, de consentement mutuel, tous les différends peuvent lui être soumis pour qu'il les règle sans en saisir formellement le tribunal. Les négociations directes entre les unions et les chemins de fer sont aussi prévues et il est spécifié que le conseil national ou que le tribunal national ne s'occupera pas de régler les différends à moins que les négociations directes n'échouent. L'accord officiel spécifie aussi que "les compagnies de chemins de fer et les unions ouvrières feront tout leur possible pour éviter toute publicité ou propagande sur les questions soumises à l'arbitrage". Ces modifications apportées à l'organisme originel des négociations

tel que l'avait institué la Loi des chemins de fer sont très importantes. Elles montrent que les chemins de fer et les unions sont d'avis que leurs différends devraient être réglés par pourparlers directs et que ni le public ni l'Etat ne devraient intervenir.

Il est intéressant de noter ici, comme une indication de la situation améliorée des ouvriers depuis la rationalisation, que les employés des chemins de fer, dans l'ensemble, sont maintenant réunis sous l'appellation de "personnel" tandis que la Loi des chemins de fer et l'usage d'il y a 15 ans désignaient officiellement les cheminots comme les "serviteurs" des chemins de fer.

Ce qui précède démontre les principaux avantages que le public et les ouvriers des chemins de fer ont retiré de la rationalisation des réseaux ferroviaires de la Grande-Bretagne, en considérant cette rationalisation d'une façon générale dans ses effets les plus marquants. Il est aussi intéressant de voir quels avantages ont retiré les chemins de fer de la fusion des divers réseaux qui, avec les améliorations à la propriété et les perfectionnements des méthodes d'exploitation et d'administration, a permis une utilisation plus avantageuse de la main-d'œuvre. Pour fins de comparaison il faut se reporter aux conditions qui existaient en 1913, parce que, au 1er janvier 1923, date officielle de la fusion, on avait déjà tiré parti de plusieurs des possibilités les plus évidentes qu'offrait l'exploitation unifiée. A partir de 1914, au cours de la période où le gouvernement avait réquisitionné les chemins de fer, ces derniers, en général, avaient été exploités comme une seule unité et on s'était organisé pour donner au trafic les trajets les plus économiques, pour utiliser en commun l'outillage et les installations et pour donner un service conjoint. Quand, en août 1921, à l'adoption de la Loi des chemins de fer les compagnies de chemin de fer reprurent possession de leurs voies ferrées, les arrangements précités furent non seulement retenus, mais d'autres tels que certaines fusions et associations tacites se conclurent. Ils étaient les avant-coureurs de la fusion et ils permirent des économies importantes et stables. On accéléra la conclusion de ces ententes non officielles à cause de l'article de la loi spécifiant qu'après la fusion, les chemins de fer auraient droit de garder, en plus de leurs recettes normales, une somme équivalant à un tiers des économies annuelles réalisées avant la date de la fusion. Les recettes nettes en plus de la somme précitée, quand elles étaient censées être permanentes, devaient contribuer dans une proportion de 80 p. 100 à la réduction des tarifs et les 20 p. 100 qui restaient devaient être ajoutés aux recettes normales autorisées pour les chemins de fer. Ainsi donc, les avantages immédiats que la rationalisation devait apporter aux chemins de fer existaient déjà en 1923, pour une bonne part. Pour se rendre bien compte comment la rationalisation a permis de perfectionner les méthodes d'exploitation, il faut mettre en comparaison les résultats de 1913 avec ceux de 1923 et des années subséquentes.

Il est impossible d'entrer dans tous les détails mais on peut faire une comparaison simple et instructive en prenant pour chaque année la moyenne des train-milles (voyageurs et marchandises) par homme-heure de tous les employés des services ferroviaires proprement dits, c'est-à-dire, sauf le personnel des hôtels, des docks, etc. On peut prendre cette base de comparaison parce qu'en vertu des conditions existant en Angleterre, les train-milles représentent un barème assez précis pour évaluer le travail des chemins de fer vu que 85 p. 100 des train-milles sont le fait du trafic-voyageurs et marchandises. Ce sont les besoins du public qui déterminent l'étendue du service et les chemins de fer ne peuvent le réduire à leur gré. On trouvera plus bas les chiffres à ce sujet pour tous les chemins de fer à voie normale de la Grande-Bretagne. Les homme-heures se déterminent d'après la moyenne annuelle des employés, d'après la semaine normale de travail qui était de 58 heures en 1913 et de 48 heures après

la guerre (Documents de la Chambre des communes), et d'après le pourcentage du temps supplémentaire, des heures de travail réduites, des absences dues à la maladie et des congés, pourcentage calculé suivant les données disponibles.

Année	Homme-heures par train-mille
1913..	4.43
1923..	4.08
1936..	3.02

C'est probablement à cause du programme en voie d'exécution en 1923 des améliorations et des travaux d'entretien différés que, malgré les avantages obtenus de la fusion, la moyenne des homme-heures par train-mille n'était que de 8 p. 100 de moins qu'en 1913, et à cause aussi que les chemins de fer n'avaient pas encore complètement obvié à la désorganisation dont la guerre avait été la cause. Une fois exécuté le programme des améliorations et des travaux d'entretien différé, et comme les administrations ferroviaires réalisaient des économies dans l'exploitation des réseaux à mesure que leur personnel se réduisait par suite de décès ou de mises à la retraite, il devint évident que la rationalisation rendait la main-d'œuvre plus effective. La diminution ultérieure de 26 p. 100 dans les homme-heures par train-mille dans les 13 années qui suivent jusqu'à 1936 confirme davantage ce fait.

Les chiffres ci-dessus prouvent que si en 1936 la main-d'œuvre n'avait pas été plus effective qu'en 1913, le total des employés se serait chiffré à 46 p. 100 de plus qu'il ne l'était. En supposant que ce pourcentage s'applique à toutes les catégories d'employés,—et des renseignements provenant de source autorisée indiquent que cette supposition n'induit que très peu en erreur,—le total de l'augmentation des listes de paye pour l'année 1936 en ce qui regarde tous les chemins de fer à voie normale de la Grande-Bretagne (sauf le réseau souterrain de Londres) se serait chiffré à £40,800,000 (\$204,000,000). On estime qu'il en aurait coûté environ £1,500,000 (\$7,500,000) de plus pour le combustible et les fournitures, si l'outillage et les méthodes d'exploitation de 1913 avaient encore été en vigueur en 1936. Si les chemins de fer avaient dû encourir en 1936 cette dépense supplémentaire de £42,300,000 (\$211,500,000) pour la main-d'œuvre et les matériaux, ils auraient accusé un déficit net d'exploitation de £8,900,000 (\$44,500,000) au lieu des recettes de £33,400,000 (\$167,000,000) qu'ils accusent en réalité. Cette économie de £42,300,000 (\$211,500,000) représente approximativement 26 p. 100 des recettes brutes pour l'année et elle représente aussi une réduction de 24 p. 100 sur ce qu'il en aurait coûté de frais d'exploitation d'après les barèmes d'efficacité de 1913. D'autres économies ont été réalisées en 1936 du fait de la diminution des train-milles, résultat de la mise en commun du trafic, de l'abandon d'embranchements, de l'établissement de trajets plus courts pour les convois, de l'utilisation en commun des wagons à marchandises, et le reste. Il est impossible de calculer ces économies, mais vu le service étendu que requiert la commodité du public en Angleterre, le pourcentage net n'en est pas très élevé.

Plusieurs des faits exposés ci-dessus ne sont nécessairement qu'approximatifs vu la pénurie de renseignements détaillés disponibles. Mais vu que les chemins de fer, les chefs ouvriers et les services de l'Etat ont bien voulu donner certains renseignements, certains conseils et certaines critiques on peut raisonnablement supposer que tout ce qui précède est exact.

Comme il en est question plus haut, une génération passera avant que tous les avantages que rend possibles la rationalisation des chemins de fer en Grande-Bretagne soient réalisables. Mais l'économie de £42,300,000 (\$211,500,000) réalisé en 1936, dont les expéditeurs ont bénéficié pour une grande partie en réduction de tarifs, indique les progrès accomplis. L'efficacité accrue de la main-d'œuvre explique pourquoi il est possible de payer des salaires si élevés aux ouvriers tout en maintenant les tarifs-voyageurs et marchandises à un niveau qui se compare avec le coût de la vie. Toutefois, il ne faut pas oublier que

quoique les salaires et les émoluments constituent les deux tiers des frais d'exploitation des chemins de fer, l'efficacité de la main-d'œuvre n'est qu'un des facteurs ayant des répercussions sur leur prospérité.

Depuis la rationalisation, les chemins de fer n'ont jamais atteint le niveau du revenu normal et depuis les 15 dernières années ils n'en ont atteint que 70 p. 100. Ces maigres revenus sont dus en grande partie à la réduction des tarifs-marchandises et voyageurs, aux perturbations économiques d'avant 1927 et à la crise depuis 1930. Mais s'il se produit, en Grande-Bretagne, une ère de prospérité comme celle qui était prévue en 1927 et 1929, il semble probable que les espoirs qu'entretenaient, il y a 15 ans, le public, les administrateurs de chemins de fer et les chefs ouvriers se réaliseront dans 10 ou 15 ans d'ici. Les chemins de fer pourraient alors obtenir leur revenu normal avec en plus une marge satisfaisante qui leur permettra d'accorder d'autres réductions des tarifs, et les employés de chemins de fer, n'étant plus soumis au régime d'avant-guerre des salaires inférieurs et de la démoralisation qui s'ensuit, pourraient, grâce à des salaires encore plus élevés, bénéficier à leur tour de la prospérité ambiante. Ces résultats auront été obtenus grâce à la collaboration du public, l'esprit d'initiative des administrations ferroviaires et l'attitude raisonnable et sensée des chefs ouvriers.

COMMENTAIRES

Ce qui suit représente un résumé des commentaires faits par l'auteur à la fin de la discussion sur le mémoire présenté.

Le tribunal de fusion se composait de trois membres, un banquier, un comptable et un avocat. Un an après sa création il avait presque fini son travail et au bout de deux ans il fut licencié. Ses décisions étaient irrévocables, sauf qu'on pouvait en appeler aux cours de justice sur des points de droit. La fusion des compagnies individuelles s'accomplit par l'échange de leurs valeurs contre celles des nouvelles compagnies, les anciennes devenant inexistantes. Le procédé fut simplifié par le fait que la Loi des chemins de fer spécifiait que la valeur devait s'établir sur les recettes nettes du passé et le tribunal avait quelque latitude pour tenir compte de certains traits saillants particuliers.

En ce qui concerne la question de savoir quelle proportion du total des économies réalisées par les chemins de fer britanniques est due à la fusion et ce qui se serait produit si les 120 compagnies avaient continué leur exploitation séparée, un dirigeant renseigné de l'un des chemins de fer fusionnés dit qu'il aurait été des plus surpris si le total des économies réalisables pour chaque compagnie (en supposant que la fusion n'aurait pas eu lieu) se seraient chiffrées à plus de 10 ou de 15 p. 100 de celles qu'ont pu obtenir les réseaux fusionnés.

Quant au danger qu'il peut y avoir de mettre une telle puissance à la disposition des directeurs des réseaux fusionnés, il faut se souvenir (1) que la concurrence du transport routier représente un frein redoutable pour les chemins de fer, (2) que les chemins de fer sont placés sous la régie du ministère du Transport, et (3) que l'étatisation des chemins de fer demeure le cheval de bataille du parti travailliste et que cette mesure reste toujours comme une menace à l'horizon.

PIÈCE N° 75

ÉTAT PRÉSENTÉ PAR SIR EDWARD BEATTY, G.B.E., SUR LES ÉCONOMIES À EFFECTUER PAR LA COOPÉRATION, DEVANT LA COMMISSION ROYALE SUR LE TRANSPORT.

En réponse aux questions de la commission, j'ai cité le 5 janvier certains chiffres exposant approximativement les économies réalisables du fait d'une coopération plus étroite dans l'établissement de voies ferrées, de gares et de terminus communs; ces chiffres indiquaient aussi les économies que l'unification rendrait possibles.

COOPÉRATION

Depuis cette date nos fonctionnaires ont fait une étude plus serrée de la coopération et je dépose maintenant un exposé détaillé indiquant une économie possible de \$6,348,000 grâce aux mesures d'unification.

En esquissant les propositions qui suivent, je soulignerai les difficultés inhérentes à la conclusion de ces accords en commun, non pas dans le but d'empêcher un examen complet et impartial des mesures proposées, mais plutôt à seule fin d'éclairer la commission sur la nature des obstacles qu'il faut surmonter pour mener à bien les accords en commun.

La majeure partie des économies prévues se base sur l'établissement de vingt-deux nouvelles sections de voies ferrées exploitées en commun, ce qui implique la désaffectation de 1,582 milles de voies ferrées. Les détails à ce sujet se trouvent au document "A".

La plus longue de ces sections comprend un tronçon de 405 milles entre Winnipeg et Kaministiquia, près de Fort-William. On arrive à l'économie prévue de \$1,250,000 en abandonnant l'exploitation de la ligne du National-Canadien passant sur les voies du Transcontinental-National entre ces deux points. On suggère trois moyens de disposer du trafic. Le premier de ces moyens, celui que mentionne le document précité, serait de faire circuler, toute l'année le trafic du National-Canadien sur l'ancienne ligne du Nord-Canadien et seul le trafic supplémentaire qui se produit en temps de presse circulerait sur la voie double du Pacifique-Canadien. Un tel arrangement causerait au National-Canadien certains désavantages dont il faudrait tenir compte contre la proportion revenant à cette compagnie des économies réalisables pour les deux. En parlant de désavantages, je veux dire que le National-Canadien en vertu de ce projet, ne disposerait que d'une seule ligne régulière pour son trafic entre l'Est et l'Ouest. Il s'élèverait, de plus, certaines difficultés d'ordre pratique quant à l'exploitation en commun, à l'époque du trafic maximum, d'un tronçon de voie ferrée de 405 milles de longueur qui desservirait deux terminus intermédiaires. Si les trains du National-Canadien étaient confiés aux employés de cette compagnie, il faudrait conclure des arrangements spéciaux pour le logement des équipes des trains et des locomotives, puisque le travail de ces cheminots les entraînerait loin de leur domicile. Si les employés du Pacifique-Canadien se chargeaient de ces trains, il s'élèverait un conflit quant aux droits des employés des deux réseaux. Il serait aussi difficile de rajuster les frais à cause des fluctuations du trafic, d'année en année.

Le second projet consisterait à faire passer, toute l'année, la majeure partie du trafic-voyageurs et marchandises du National-Canadien sur les voies du Pacifique-Canadien. Là aussi il se présente des difficultés assez sérieuses à cause de l'existence de la seconde ligne du National-Canadien passant par Fort-Francis et de la situation épineuse qui se produirait lors de l'exploitation d'un si long tronçon de voie ferrée sur lequel travailleraient les employés des deux compagnies dont les intérêts viendraient en conflit. Quant aux terminus intermédiaires, il faudrait faire face au problème de l'ancienneté en ce qui regarde le personnel de l'aiguillage et le personnel des réparations et du mouvement des locomotives.

Le troisième projet est le même que le second, sauf que les trains seraient confiés aux employés du Pacifique-Canadien. Ce serait surmonter les difficultés d'ordre pratique dont il vient d'être question, mais la principale objection à ce projet vient de ce que ce serait mettre le trafic le plus important du National-Canadien sous la régie d'un voiturier rival.

Une autre économie importante prévue, s'élevant à \$1,206,000, peut se réaliser du fait de l'abandon de la voie ferrée du Pacifique-Canadien entre Kamloops et Pétain, un parcours de 163 milles, et de la voie ferrée du National-Canadien entre Hope et Vancouver, soit 79 milles. On ne prévoit pas de difficultés d'ordre pratique dans l'établissement d'un tronçon commun entre Kam-

loops et Pétain en utilisant la voie ferrée de classe inférieure du National-Canadien, quoiqu'il faudrait peut-être déboursier quelque argent pour mettre cette voie du National-Canadien sur un pied d'égalité avec celle du Pacifique-Canadien dont la désaffectation est projetée. Pour rendre possible la désaffectation de la voie ferrée du National-Canadien entre Hope et Vancouver, il faudrait établir un raccordement afin que les trains de cette compagnie puissent se rendre à son terminus pour les marchandises.

Les autres tronçons en commun couvrent des distances relativement courtes.

On trouve au document "B" les détails d'une économie prévue de \$2,269,000. Cette économie est réalisable par l'établissement de gares et de terminus en commun à soixante-sept endroits. Les brefs commentaires qui accompagnent certains articles exposent les facteurs entrant en jeu.

A Québec, l'économie réalisable de \$81,000 se répartit à peu près également entre la fusion des gares à marchandises et celle des services des wagons. Pour ce qui a trait aux premières, il est à propos de noter qu'avant la création des Chemins de fer Nationaux du Canada, le Transcontinental-National se servait des hangars à marchandises du Pacifique-Canadien. Au terminus en commun le trafic conjoint du Pacifique-Canadien et du National-Canadien pourrait être facilement manutentionné en construisant une allonge à ce hangar. Cependant, pour des raisons de rivalité, le National-Canadien jugea bon de se servir des hangars du Nord-Canadien pour le trafic du Transcontinental-National. La situation est toujours restée la même depuis cette époque. En ce qui regarde les services des wagons, on a déjà entamé des négociations au sujet de la fusion. Afin de loger tous les wagons de voyageurs du National-Canadien, il faudrait agrandir le parc commun à wagons. Ces travaux, ainsi que la fusion des personnels chargés de l'entretien des wagons ont été suspendus provisoirement vu l'état actuel de la situation commerciale. Cet état de choses particulier illustre bien la différence qui existe entre les économies possibles grâce aux mesures de coopération et celles que l'unification peut faire réaliser, puisque le trafic-voyageurs d'un réseau unifié, à cause du nombre réduit des trains et des wagons en exploitation, pourrait facilement se servir des installations existantes.

Comme on n'a pu s'entendre sur un programme d'ordre général pour l'utilisation des installations de Montréal, les chiffres ne mentionnent aucune économie pour l'exploitation en commun à cet endroit. L'item de \$290,000 représente l'économie prévue si les deux réseaux consentaient à fermer les gares de marchandises situées en différentes parties de la ville et à fusionner la manutention des chargements partiels de wagon à la gare Viger pour le Pacifique-Canadien et à la gare Bonaventure et à la Pointe Saint-Charles pour le National-Canadien.

L'item le plus important que l'on trouve dans la nomenclature couvre cette économie de \$637,000 qui est réalisable à Toronto. Cette économie résulterait de la fusion des parcs à wagons de voyageurs, la fusion des gares de Parkdale et de Toronto-Ouest, et l'établissement d'une gare commune d'aiguillage pour desservir les régions industrielles. Il a été difficile, dans le passé, de concilier les vues divergentes des deux compagnies quant à l'aiguillage desservant les territoires industriels. Par exemple, il y a un peu plus d'un an le National-Canadien demandait au Pacifique-Canadien de construire une voie industrielle dans la région de Toronto-Nord aux termes d'un accord datant de 1915, afin d'être en contact direct avec les industries de cette région, au lieu de se prévaloir des services du Pacifique-Canadien qui se chargeait de l'aiguillage.

Une économie de \$400,000 serait réalisable à Port-Arthur et à Fort-William en y fusionnant les installations des deux compagnies. A ces deux endroits les conditions géographiques se prêtent très bien à la fusion. De sérieuses difficultés se produiraient probablement là à cause de la situation extraordinaire qui prévaut en temps de presse, alors qu'il faut nécessairement libérer et retourner promptement le matériel servant au transport du grain. Pour éviter toute dis-

sension, il faudrait pratiquer une impartialité absolue en plaçant les wagons suivant l'ordre de leur arrivée, et en certaines occasions, ce serait presque impossible.

On estime qu'il serait possible d'économiser \$120,000 à Calgary en fusionnant toutes les installations à ce dernier endroit. L'établissement d'une gare commune pour les voyageurs a fait l'objet de pourparlers entre les deux compagnies. Ce projet est habituellement rattaché à celui de faire utiliser au Pacifique-Canadien le terminus du National-Canadien à Edmonton. Au document "A" on trouve un item couvrant cette question et comprenant, de plus, la désaffectation de 33 milles de voie ferrée du Pacifique-Canadien.

Le total comprend une économie de \$90,000 réalisable grâce à la fusion des services de la vallée de l'Okanagan. Cette somme couvre la mise en commun des trains et des bateaux desservant le district d'Okanagan.

Tout ce qui a été exposé au sujet des points où l'exploitation commune semble possible démontre pourquoi les économies rendues possibles par la coopération sont si inférieures à celles que l'unification permettrait de réaliser. Dans un exposé antérieur j'ai fait allusion aux difficultés que l'on éprouve à pousser la coopération au delà de certaines bornes. Les intérêts en conflit et l'attitude des administrateurs doivent nécessairement exercer une influence restrictive. Le prestige et l'achalandage sont d'une importance primordiale pour les entreprises ferroviaires et le fait, par une compagnie qui se targue de donner un service national, de se retirer d'une certaine région peut mettre en péril ces deux facteurs tout en démoralisant l'organisme tout entier. Il est impossible de localiser l'exploitation d'un réseau transcontinental. Les employés de Saint-Jean, de Sherbrooke, de Regina ou d'Edmonton ne sont pas seulement concernés dans l'exploitation ferroviaire qui existe dans leur localité ou leur district, mais ils sont intéressés au plus haut point dans le succès du réseau entier. La neutralisation du personnel aux points stratégiques du pays aurait pour résultat l'indifférence qui découle tout naturellement des efforts tentés pour satisfaire à la fois deux maîtres rivaux. Du moins, d'après l'expérience acquise, l'une des parties en cause a toujours cru que le personnel mixte faisait preuve de partialité envers l'une ou l'autre et que le prestige du service en était amoindri vis-à-vis la collectivité.

Si un plan général de coopération entre les deux réseaux en concurrence devait être établi sur une grande échelle, avec certaines garanties de stabilité, ce plan devrait être basé sur l'égalité dans les sacrifices à consentir et dans l'égalité des avantages à en retirer. Les conditions varient tellement dans les diverses parties du pays et elles sont tellement sujettes à se modifier de temps à autre que les difficultés éprouvées dans la négociation d'un accord de portée générale mutuellement satisfaisant seraient presque insurmontables. Bref, en pratique, la concurrence et la coopération sont choses inconciliables.

Soumis à la Commission royale d'enquête le 19 février 1932.

PIÈCE N° 76

SOMMAIRE DE L'EXAMEN PAR M. S. W. FAIRWEATHER DE LA PIÈCE N° 49 DU SÉNAT DEVANT LA COMMISSION ROYALE DU TRANSPORT.

VOYAGE DANS L'OUEST

À BORD DU TRAIN D'OTTAWA À VANCOUVER
MARDI, le 8 décembre 1931.

CONFÉRENCE PRIVÉE

Cet après-midi les commissaires ont demandé à M. S. W. Fairweather, directeur des services techniques du National-Canadien, qui les accompagne en qualité de représentant de sir Henry Thornton, de leur faire connaître les constatations qu'il a faites lorsqu'il a étudié la question des économies que rend possibles la

fusion des réseaux du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. M. Fairweather a dit qu'il avait déjà dressé et remis à sir Henry Thornton, dès le 27 novembre dernier, un rapport détaillé et complet à ce sujet.

M. Fairweather a exposé que les économies que la fusion laissait entrevoir étaient sans doute importantes, mais qu'elles ne seraient réalisables qu'en abordant de front une situation qui exige des sacrifices tant individuels que collectifs, puisque, pour en valoir la peine, ces économies impliqueraient d'importantes désaffectations de ligne, une réduction de la fréquence et de la qualité du service, le service-voyageurs surtout, et des perturbations considérables quant à la main-d'œuvre ferroviaire et à la mise sur le marché des produits. Le Canada aurait aussi à faire face aux risques inhérents à la création d'un monopole; il lui faudrait aussi être prêt à supporter l'insuffisance du service, l'inefficacité et la négligence dans ce service, et il aurait aussi à surmonter les difficultés politiques découlant de la création d'un groupe important composé d'éléments dont les intérêts sont communs.

M. Fairweather a réparti les économies réalisables sous onze rubriques, en se basant sur les comptes et les statistiques du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, supplémentés où c'était nécessaire, par des renseignements spéciaux. D'après le volume réduit du trafic de 1931, les économies que laisse entrevoir la fusion, en tenant compte du niveau actuel des prix et des salaires, se chiffrent à \$49,000,000 par année, et elles ne se réaliseraient qu'après une période de rajustement que l'on fixe à cinq ans pour le moment.

D'après le trafic normal, qui est de 30 p. 100 plus élevé que le trafic de 1931, les économies à réaliser de la fusion s'établiraient à cinquante-cinq millions de dollars par année. En plus de ces résultats financiers améliorés du fait du rajustement du trafic et des méthodes d'exploitation, il se produirait un perfectionnement réel à cause de la libération de matériel et d'outillage, ce qui réduirait de beaucoup les immobilisations nécessaires pour les années à venir. La proportion du capital que représente ce matériel libéré, déduction faite des frais de récupération, serait de \$48,000,000 et l'intérêt à 3 p. 100 sur cette somme se chiffrerait à \$1,500,000 par année. Les économies prévues se répartissent entre les services suivants, dans les proportions indiquées.

	Base du trafic de 1931	Base du trafic normal
Frais généraux	\$1,020,000	\$1,020,000
Rajustement du trafic et des tarifs	5,870,000	7,050,000
Sollicitation et publicité quant au trafic	5,800,000	6,800,000
Économies réalisées sur l'exploitation, services des voyageurs et des marchandises	25,850,000	30,470,000
Achats et fournitures	2,500,000	2,500,000
Comptabilité et statistiques	500,000	500,000
Hôtels	4,500,000	4,500,000
Messageries	500,000	600,000
Télégraphes	600,000	700,000
Autres frais accessoires	700,000	800,000
Total	48,840,000	54,940,000
Économie réalisée sur le matériel libéré	1,500,000	1,500,000
Grand total	\$50,340,000	\$56,440,000

M. Fairweather a ensuite disséqué les économies prévues dans l'ordre de leur énumération, décomposant les frais généraux en honoraires et dépenses des administrateurs, en traitements et dépenses des hauts fonctionnaires, en salaires des commis et autres fonctionnaires, en loyer des bureaux et en fournitures de bureau. Il a dit que le conseil d'administration du National-Canadien se composait de dix-sept administrateurs touchant chacun approximativement \$44,000 par année en honoraires et en frais de déplacement. Le conseil d'administration du Pacifique-Canadien comprend dix-sept administrateurs mais il a été impossible de savoir ce qu'ils touchaient. Il y a de plus, quant à chaque compagnie, les administrateurs des filiales, qui reçoivent, en ce qui concerne le

National-Canadien, \$4,000 par année pour leurs honoraires et frais de déplacement. M. Fairweather a estimé qu'un conseil d'administration fusionné permettrait une économie d'environ \$50,000 par année.

Il a placé sous la rubrique "Appointements et dépenses des hauts fonctionnaires", les appointements versés au président, aux vice-présidents, au secrétaire, au registrateur, au trésorier et au personnel des conseillers techniques du réseau. Il semble y avoir, en tout, trente-deux positions dont les fonctions sont identiques et si ce n'était le fait que la fusion créerait un réseau d'une telle étendue qu'il en deviendrait presque impossible à administrer, on pourrait probablement supprimer la moitié de ces positions. Les appointements et les frais, dans un cas semblable se réduiraient d'environ \$600,000. Cependant, le réseau complet serait si malaisé à administrer qu'en toute probabilité il faudrait garder quelques-unes de ces positions doubles ou, dans une autre alternative, leur attribuer une juridiction plus étendue et fournir à leur titulaire un personnel de subordonnés. Il pourrait être avantageux de répartir l'administration générale en compartiments au lieu de la centraliser sous la juridiction d'un seul président. Une répartition normale serait de placer sous une juridiction le contentieux et la trésorerie et sous une autre l'exploitation et le trafic; on pourrait subdiviser l'exploitation en deux: d'un côté les questions courantes s'y rapportant et de l'autre, les prévisions budgétaires et l'adoption de projets. En tenant compte de ces éléments on a prévu que les économies nettes ne dépasseraient pas 60 p. 100 de celles qui pourraient se réaliser advenant la suppression de la répétition des positions. L'économie prévue se chiffrerait à \$350,000 par année.

Sous la rubrique des commis et autres employés on a groupé les techniciens adjoints, les chefs de services, les chefs de divisions et les commis. Les frais réunis des deux réseaux, quant à cette rubrique, se chiffrent à environ \$5,500,000 par année. En considérant l'expectative d'une réduction possible de \$30,000,000 par année sur le total des frais d'exploitation et la diminution de surveillance qui en découle, on a prévu qu'on pourrait économiser environ \$500,000 quant à la rubrique précitée.

On a tenu pour peu important l'item du loyer des bureaux et des fournitures de bureau. On a estimé à \$20,000 l'économie réalisable sur le loyer en mettant le pied carré à \$1, et on a cru que l'on pourrait réduire les frais pour fournitures de bureau de \$255,000 à \$155,000.

Parlant du remaniement des tarifs et du trafic, M. Fairweather a traité des répercussions de la fusion sur le trafic en tant que le rajustement en question influencerait sur les comptes productifs. Il a fait allusion à un certain nombre de pièces exposant la révision des itinéraires au sujet du commerce avec l'extérieur afin que les convois circulent plus longtemps sur les lignes du réseau. On a estimé que ces rajustements accroîtraient de \$6,570,000 les recettes du trafic-marchandises. Ce revenu brut accru impliquerait naturellement une augmentation des frais d'exploitation pour laquelle, en ce qui concerne les services des voyageurs et des marchandises, une somme de \$3,250,000 a été prévue, ce qui augmenterait de \$3,320,000 les recettes nettes du réseau.

Se rattachant à la révision des itinéraires quant à l'échange du trafic avec l'étranger, il y a la question du rajustement des répartitions de recettes. Le volume des échanges de trafic qu'ont faits le Pacifique-Canadien et le National-Canadien avec les chemins de fer américains autres que leurs propres filiales représente une somme d'environ \$50,000,000. On a prévu qu'automatiquement la base des répartitions pourrait être rajustée pour produire une augmentation de recettes d'environ 5 p. 100, soit \$2,500,000 par année.

La révocation de tous les accords conclus avec les compagnies s'occupant de réunir des chargements complets de wagon aurait pour résultat de faire réaliser certaines économies. L'exploitation du réseau unifié supprimerait la nécessité de réunir ensemble les chargements partiels, nécessité découlant de la con-

currence et cette suppression accroîtrait de \$100,000 les recettes nettes. La révision indispensable des tarifs sujets à répartition du Pacifique-Canadien et du National-Canadien se chiffrerait par une diminution de \$250,000 par année sur les recettes. Il y avait aussi à considérer la réduction du trafic occasionnée par les abandons de ligne ou par la diminution du service. Les recettes des gares des lignes dont la désaffectation était projetée s'élevaient à \$2,950,000 par année. La proportion de ce trafic qui serait irrémédiablement perdue a été estimée à \$250,000.

L'item "Sollicitation et publicité quant au trafic" fut ensuite étudié. Le personnel de la surintendance du trafic coûte aux deux réseaux près de \$3,500,000 par année. On a estimé pouvoir réduire cette somme de 40 p. 100, soit une économie de \$1,400,000. Les agences de sollicitation du trafic émargent pour \$8,200,000 au budget des deux réseaux. La fusion des entreprises maintenant en concurrence produirait une économie estimée à \$3,000,000 par an. Ce qui est exposé au sujet de la sollicitation est encore plus vrai de la publicité, y compris, pour les fins de la présente étude, les frais de la publicité radiophonique. Les frais réunis des deux réseaux quant à cette rubrique s'élevaient à \$4,800,000 et on a prévu une économie réalisable de \$2,000,000. On pourrait économiser \$100,000 sur les \$250,000 que coûtent aux chemins de fer les associations de trafic et il serait aussi possible de ménager \$300,000 sur les \$800,000 que coûtent les bureaux d'initiative industrielle et les bureaux de colonisation.

A la rubrique générale des économies, services des voyageurs et des marchandises, on a déterminé sur quoi porterait environ la moitié des économies prévues de \$50,000,000. On a estimé à \$200,000 par année l'économie réalisable sur les frais de surveillance régionale, à \$350,000 sur les frais de surveillance des districts et à \$600,000 les frais de surveillance quant aux divisions.

On a considéré comme faisable la désaffectation de 988 milles de voies principales ainsi que de 1,035 milles de lignes faisant double emploi et de 249 milles de lignes à faible trafic, soit un total de 2,272 milles. L'économie que permettraient les abandons en question se chiffrerait à \$3,750,000 par année et porterait principalement sur cette partie des frais pour l'entretien des voies et des constructions qui doivent être encourus que ces voies et constructions servent ou non et elle tiendrait compte de la réduction des trains sur les lignes à faible trafic.

La fusion offre de plus certaines économies du fait de la révision des itinéraires du trafic de grande ligne, mais généralement parlant, l'étude comparée des conditions d'exploitation a démontré que les conditions améliorées d'exploitation sur l'une ou l'autre des grandes lignes ne compensaient pas pour les itinéraires prolongés qu'il faudrait suivre pour les atteindre. Les principales sources d'économies sous cette rubrique étaient:

L'usage de la voie ferrée du National-Canadien, de Kamloops à Vancouver pour le transport des marchandises. L'établissement d'un itinéraire par le défilé de Yellowhead, du National-Canadien, pour le trafic venant de l'Alberta septentrionale et de la Saskatchewan à destination de Vancouver, ou venant de Vancouver à destination des régions susdites. La réduction du transport sur les embranchements se raccordant avec les voies principales. La reclassification des voies principales.

Le total des économies prévues de ces différents chefs s'élève à \$1,500,000.

On était d'avis qu'il serait possible d'accroître de 5 p. 100 le chargement des wagons et on a estimé, en se basant sur les chiffres de 1931 que cette opération rendrait possible une économie de \$4,000,000. L'augmentation de la charge des locomotives en leur imposant un poids se rapprochant plus de leur puissance maximum permettrait de faire circuler des trains plus lourds et si on pouvait atteindre une augmentation de 5 p. 100 sur ce point, les frais d'exploitation, d'après les chiffres de 1931, pourraient se réduire de \$2,200,000.

Il existe aussi des économies réalisables dans l'exploitation des importants terminus à marchandises que l'on trouve à Saint-Jean, N.-B., Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, Hamilton, London, Windsor, Port-Arthur, Fort-William, Winnipeg, Regina, Saskatoon, Edmonton, Calgary et Vancouver. Les frais réunis des deux chemins de fer pour l'exploitation de ces terminus à marchandises s'élèvent à près de \$30,000,000. On pensait arriver ainsi à des économies d'environ deux millions de dollars sans nouvelle mise de fonds. On a fait remarquer que la modernisation des terminus à marchandises constituerait un placement très avantageux; dix ou quinze millions de dollars dépensés pour donner au réseau unifié des terminus modernes rapporteraient annuellement au moins 20 p. 100.

Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien possèdent chacun un certain nombre d'ateliers pour locomotives et wagons; le National-Canadien en a douze où sont employés régulièrement 12,296 hommes et le Pacifique-Canadien neuf avec un personnel de 10,551 hommes. Il serait possible de concentrer tout le travail à Montréal, Winnipeg et Calgary et d'augmenter ainsi le rendement. Ceci entraînerait la fermeture des autres ateliers et, par là, une diminution des frais généraux; l'application des principes de la production en masse permettrait de réduire le coût des réparations. Les économies ainsi réalisées s'élèveraient à 4 millions par année.

Avec un seul réseau de chemins de fer, il serait possible de diminuer de beaucoup le service interurbain et transcontinental des voyageurs. Le public voyageur en serait quelque peu incommodé, mais on a calculé qu'on pourrait supprimer 3,600,000 train-milles (voyageurs) sans diminuer considérablement l'efficacité du service des chemins de fer. Cette diminution de train-milles représenterait une économie de quatre millions et demi par année. Il faudrait maintenant diminuer un peu cette somme à cause des fortes réductions qu'a déjà faites le National-Canadien dans son service de trains. Il y aurait peut-être encore moyen d'arriver à de bons résultats si l'on remplaçait les trains ordinaires par les automotrices, mais ce changement nécessiterait de forts déboursés.

Il y a au pays 249 centres desservis par les deux réseaux; sur ce, on compte 29 gares en commun. Partout ailleurs il serait possible de fusionner et d'unifier ces services. Parmi ces centres, on remarque Montréal, Smith's-Falls, North-Bay, Hamilton, London, Winnipeg, Fort-William, Port-Arthur, Saskatoon, Edmonton, Calgary, Vancouver, Victoria (C.-B.). L'exploitation en commun de tous ces centres permettrait de réaliser d'assez fortes économies, mais elle exigerait dans la plupart des cas des mises de fonds considérables de sorte que chaque centre demanderait une étude spéciale et approfondie. Toutefois, la fusion des services à Hamilton, London, Saskatoon, Calgary et Edmonton pourrait se faire à peu de frais et permettrait de réaliser, pour ces villes seulement, des économies de près de \$200,000; dans les autres 235 centres où se trouvent deux gares, il serait souvent impossible de faire les remaniements de voies nécessaires pour faire converger tous les trains vers une même gare, mais il devrait être possible d'effectuer une seule gare à la vente des billets et à la préparation des connaissements de façon à ne se servir de l'autre gare que pour les stricts besoins du transport. Cette mesure permettrait de réaliser des économies de près de \$450,000 qui ajoutées aux \$200,000 formeraient un total de \$650,000 par année.

L'esprit de concurrence a favorisé les services de luxe. C'est ainsi qu'on est arrivé au matériel le plus coûteux, à l'oubli presque total des lits supérieurs dans les wagons-lits et à un service de wagons-restaurants de tout premier ordre. Ce dernier service, à lui seul, a coûté aux chemins de fer en 1930 la somme de \$4,700,000 alors que les recettes n'étaient que de trois millions. Il faudrait soit relever les taux au niveau du service ou abaisser le niveau du service à celui des taux imposés. Dans l'un comme dans l'autre cas, on peut compter sur des économies nettes de près de deux millions par année.

Une surveillance plus étroite des réclamations pour objets perdus ou endommagés et la disparition de cet esprit de concurrence dans le règlement de ces réclamations permettraient d'économiser des sommes assez rondelettes, peut-être une centaine de mille dollars.

Au compte d'achats et inventaires on a cru possible des économies de deux millions et demi de dollars. Le compte de matériaux et fournitures s'élève pour les deux réseaux à quelque 67 millions de dollars et l'on ne voit pas pourquoi après une certaine période de rajustement on ne pourrait diminuer ce compte de quinze millions de dollars. Il s'en faut de bien peu que les frais d'emmagasinage de ces matériaux, intérêt, frais d'entreposage et dépréciation, ne s'élèvent à 9 p. 100 et à ce compte on calcule une économie d'une million et demi.

Le fait de posséder ce qui constituerait virtuellement un monopole des moyens de transport ferait pratiquement disparaître la nécessité où se trouvent les compagnies de chemin de fer de tenir compte, en donnant leurs commandes, du chiffre d'affaires qu'elles reçoivent de telle ou telle maison. En 1930, le compte d'achats des deux compagnies s'élevaient à près de 140 millions de dollars; or, on croit possible une économie de $\frac{1}{2}$ p. 100, soit \$700,000 par année.

Les frais d'impression et de papeterie des deux compagnies s'élevaient en 1930 à \$2,300,000. Si on juge par les résultats obtenus par le système d'uniformisation et de budget du National-Canadien, on peut compter sur des économies de \$300,000 comme fruit de la fusion. On pourrait aussi économiser des sommes assez intéressantes dans le service des écritures et des statistiques. De plus, si l'on profitait de la circonstance pour simplifier l'organisation financière du National-Canadien et centraliser encore davantage les travaux d'écritures, là encore on pourrait économiser de fortes sommes qui, ajoutés aux précédentes ont été évaluées à un demi-million.

Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien possèdent 20 hôtels et 12 endroits de villégiature. De plus ils ont placé certaines sommes dans d'autres hôtels et endroits de villégiature. Dans le premier cas, on exploite ces hôtels et endroits de villégiature comme des services du chemin de fer. Dans le second, l'exploitation est distincte de l'exploitation ferroviaire. On a ainsi investi près de 95 millions de dollars dans des hôtels et endroits de villégiature et huit millions dans des propriétés connexes. On ne saurait dire qu'en soi ces placements ont été très avantageux quelque nécessaires qu'ils aient pu paraître d'un point de vue plus général. Sous un régime de fusion, il se peut que ce qu'il y aurait de mieux à faire serait de vendre ces hôtels à un syndicat particulier pour ce qu'ils pourraient rapporter. La fusion en faisant disparaître le besoin de concurrence ferait aussi disparaître la nécessité pour les chemins de fer d'exploiter des hôtels. Pour arriver à vendre à un syndicat, il faudrait nécessairement se résigner à perdre quelque peu sur les mises de fonds afin de permettre une exploitation profitable et la part des chemins de fer serait en grande partie constituée par des actions communes. M. Fairweather a présenté un plan de structure financière que voici:

Garantie	Somme globale	Part des chemins de fer
Obligations, première hypothèque.	\$45,000,000	\$45,000,000
Obligations, deuxième hypothèque.	25,000,000	12,500,000
Actions privilégiées.	15,000,000	5,000,000
Actions ordinaires, 500,000.	Sans valeur au pair	200,000

M. Fairweather était d'avis que la vente des obligations ne présenteraient aucune difficulté une fois la crise terminée et comptait qu'elles rapporteraient au bas mot cinquante millions de dollars comptant. A cette somme, on pourrait ajouter plus tard le produit de la vente des actions privilégiées et ordinaires. Le plus que rapporte l'argent placé dans les hôtels ne dépasse pas 1 p. 100; d'un autre côté, l'argent dépensé pour faire des améliorations payantes aux chemins de fer ne devrait pas rapporter moins de 9 p. 100. La différence entre les deux donne une économie nette de quatre millions et demi par année.

Chaque compagnie de chemin de fer exploite un service de messageries sur ses lignes canadiennes. Les économies qui découleraient de la coopération viendraient surtout de la diminution des frais de surintendance et des frais généraux et de la fusion des agences extérieures et des bureaux dans les grands centres et des services de gares dans les centres de moindre importance. Les économies réalisables de ce chef sont évaluées à un demi million.

Le service télégraphique qu'exploitent les deux compagnies présente beaucoup d'analogies avec le service de messageries. On peut compter sur des économies de \$600,000 par année dans ce service.

Les deux compagnies exploitent encore diverses autres entreprises, telles qu'entrepôts, compagnies de camionnage près des gares, mines de charbon, service de vapeurs le long des côtes, etc. On a prétendu que là encore il y aurait moyen d'économiser de fortes sommes; on a calculé, par exemple, qu'on pourrait économiser \$200,000 par année en exploitant la *Rail and River Coal Company* de manière à la faire suffire aux besoins des deux chemins de fer et \$500,000 dans le service de vapeurs sur les lacs et le long des côtes.

Les abandons de lignes, la compression du service des trains, l'augmentation du rendement des trains et la centralisation des travaux d'ateliers permettraient de disposer de grandes quantités de matériaux servant à la construction des voies ferrées et des ponts et rendraient disponibles un grand nombre de wagons, de voitures à voyageurs, de locomotives et de machines d'ateliers. Il ne faut pas croire qu'on pourrait réaliser la valeur sonnante de ces matériaux, mais ils représenteraient chaque année des sommes considérables en permettant de retarder toute nouvelle mise de fonds. Un calcul détaillé a donné comme valeur des matériaux ainsi rendus disponibles la somme de 48 millions de dollars, déduction faite des frais de récupération. Même en comptant les frais d'entreposage et la dépréciation jusqu'à la date où ces matériaux serviraient de nouveau, cet actif aurait une valeur nette d'un million et demi par année.

M. Fairweather a prétendu que la mise à exécution d'un projet de fusion exigerait pendant de longues années les services des techniciens des deux réseaux. Pour arriver à ces conclusions, on s'est basé en grande partie sur l'expérience acquise lors de la fusion des réseaux qui forment actuellement le National-Canadien; on a fait remarquer, à ce sujet, que le régime de concurrence avait servi de stimulant dans l'étude de ce problème du National-Canadien. Ce stimulant venant à disparaître, M. Fairweather s'est demandé si les économies précitées seraient encore possible. Il a compté que le projet s'appliquerait à un public docile et sans défense et à un personnel également docile et sans défense.

En terminant, M. Fairweather s'est attardé à démontrer la valeur, comme moyen de supprimer les médiocrités, de la concurrence qu'il considérait comme essentielle au bon fonctionnement de l'entreprise. Pour sa part, il était sincèrement convaincu que sans cet esprit de concurrence il était impossible d'arriver à un esprit de corps tel qu'on le rencontre dans les compagnies du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Il a parlé aussi des bienfaits que retireraient les expéditeurs de l'usage en commun des terminis à marchandises, ajoutant qu'en 1923, lors de la formation du conseil de régie du National-Canadien, on s'était adressé au Pacifique-Canadien dans le but d'arriver à la fusion des terminis à marchandises et à l'usage en commun des appareils d'aiguillage de façon à permettre aux expéditeurs d'expédier leurs marchandises par la voie qu'ils préféreraient, mais tout ceci sans succès.

Interrogé sur les économies qui en auraient résulté M. Fairweather a donné le chiffre d'à peu près deux millions par an. Il était d'avis qu'on pourrait réaliser 25 p. 100 sur toute mise de fonds jusqu'à 15 millions de dollars. Si tous les expéditeurs du Canada étaient libres d'expédier leurs marchandises avec l'assurance d'obtenir le meilleur service de chemin de fer possible, chaque compagnie de chemin de fer gardant pour elle autant que possible le transport à longue distance, le pays retirerait un avantage marqué de cet accroissement de

liberté de ventes et d'achats et de la situation des établissements industriels et, comme les chemins de fer constituent les canaux conducteurs de la prospérité du pays, ils ne pourraient faire autrement qu'en profiter eux-mêmes.

M. Fairweather a parlé aussi des avantages d'une feuille de route commune au Pacifique-Canadien et au National-Canadien qui permettrait de diriger d'Edmonton vers Vancouver au lieu de vers Calgary les trains de marchandises du Pacifique-Canadien venant de la région de la rivière à la Paix. En vertu de cet accord le National-Canadien pourrait aussi expédier ses marchandises venant de la région de Calgary par voie du Pacifique-Canadien via Calgary jusqu'à Vancouver au lieu de faire le long détour via Edmonton. Un tel accord serait très précieux au moment où le trafic est le plus lourd et retarderait d'au moins vingt ans certaines mises de fonds. C'est un peu le but que l'on visait lors de l'achat du Quebec, Montreal and Southern comme ligne de second ordre pour y déverser le surplus de trafic de l'Intercolonial dans cette région; d'autres raisons, toutefois, sont aussi entrées en ligne de compte.

PIÈCE N° 77

EXAMEN PAR SIR HENRY THORNTON DEVANT LA COMMISSION ROYALE SUR LE TRANSPORT D'UNE ÉCONOMIE APPROXIMATIVE DE 60 MILLIONS DE DOLLARS À EFFECTUER PAR LA FUSION

EDIFICE DU PARLEMENT, OTTAWA,

LUNDI, le 4 janvier 1932.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La Commission se réunit à 2 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Malheureusement sir Joseph Flavelle ne pourra être avec nous cet après-midi; il espère pouvoir y être demain.

Sir Henry, nous aimerions savoir ce que vous avez à présenter comme moyen le plus efficace de régler cette question des chemins de fer.

Sir HENRY THORNTON: Monsieur le président et messieurs, vous avez naturellement eu l'occasion d'examiner les biens des deux compagnies et vous avez entendu exprimer un grand nombre d'opinions. Je veux plutôt vous suggérer que vous indiquer des moyens d'action et par là j'espère vous être de quelque utilité. Je voudrais me réserver le droit de modifier les détails de ce que je vais vous dire, car les objections qu'on pourra formuler seront peut-être de nature à justifier un changement d'opinion.

La solution que l'on cherche au problème des chemins de fer est évidemment celle qui donnera le maximum d'efficacité, c'est-à-dire celle qui, tout en faisant réaliser les plus fortes économies, assurera le service de transport voulu pour permettre aux diverses localités en particulier et au pays en général de se développer sans difficultés.

Comme moyen d'arriver à cette fin, on a étudié la question de fusion des deux chemins de fer transcontinentaux, c'est-à-dire le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. Comme la plupart des solutions, celle-ci offre des avantages et des inconvénients, et le seul moyen d'arriver à une conclusion vraiment pratique c'est de tirer une moyenne entre les deux, tout en tenant compte de la possibilité de réalisations pratiques.

En théorie, c'est la fusion sous une forme quelconque de direction unifiée qui permettrait le plus d'économies dont une bonne partie, sans doute, irait en s'accroissant avec les années. On a calculé que ces économies rapporteraient quelque 60 millions de dollars par année en suivant une courbe ascendante à partir de la première année pour atteindre ce chiffre peut-être à la fin de la

cinquième année. Il reste à savoir si la fusion permettrait de réaliser toute cette somme, mais quel qu'en soit le chiffre il faut en tenir compte; une fois arrivé à son maximum, il représenterait un revenu annuel et permanent.

Un des inconvénients inhérent à toute entreprise d'Etat, comme le réseau National-Canadien, vient de l'ingérence politique, et l'on pourrait ajouter aussi de la pression exercée par le public. En faisant cette déclaration, et je veux qu'on me comprenne très bien, je n'ai l'intention de lancer la pierre à aucun parti politique ou à aucun gouvernement que ce soit, présent ou passé. Je constate tout simplement un fait inévitable et reconnu dans le monde entier.

Les chefs de tous les partis politiques du pays et le peuple du Canada sont d'accord pour vouloir empêcher la politique de s'introduire dans le National-Canadien. Mais en fait, malgré ces grands désirs et cette bonne volonté, ce problème présente des difficultés qui dépassent le pouvoir de nos chefs d'Etat quel que soit le degré de connaissance et de patriotisme qu'ils aient atteint. En fin de compte, dans toute forme de gouvernement démocratique il faut prendre comme principe que le gouvernement s'occupe de politique et, qu'on le veuille ou non, la politique est une chose dont un gouvernement doit tenir compte dans toutes ses actions.

On pourrait faire disparaître cette difficulté en fusionnant les deux chemins de fer en une compagnie particulière; mais tout de suite, on verrait naître chez les citoyens du Dominion cette crainte qui, à bon droit, se manifeste chaque fois qu'apparaît un monopole de proportions gigantesques,—crainte que les agissements de bien des monopoles ont réussi à justifier dans le passé. On fera aussi valoir comme argument qu'en supprimant la concurrence on abaisse nécessairement le niveau du service et de l'efficacité, quelle que soit la bonne volonté des administrateurs et quelque effort qu'ils fassent pour y remédier.

En résumé, pour plusieurs raisons, dont deux ont été exprimées, je crois que le peuple canadien s'oppose carrément à la fusion du National-Canadien et du Pacifique-Canadien; de plus, la chose est politiquement impraticable. Je crois donc qu'il faut chercher ailleurs une solution.

Quelqu'un aurait peut-être des questions à me poser sur ce que j'ai dit à propos de ce qui a été proposé comme une solution au problème.

Lord ASHFIELD: Pour ma part, je préférerais attendre une déclaration plus complète.

Sir HENRY THORNTON: C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment sur cette question de fusion.

PIÈCE No 78

COMPARAISON DES CALCULS DU NATIONAL-CANADIEN ET DU
PACIFIQUE-CANADIEN SUR LES ÉCONOMIES POSSIBLES
À EFFECTUER DU CHEF DE L'UNIFICATION

	Calcul du National-Canadien d'après la Pièce n° 1, pages 512 et 513 Basé sur une année normale (Environ les chiffres d'affaires de 1930)		Calcul du Pacifique-Canadien d'après les pièces pp. 442-452 Basé sur le chiffre d'affaires de 1930.	
<i>Augmentation des recettes d'exploitation:</i>				
Plus long trajet avec la fusion des réseaux . . . . .	.....	\$4,000,000	.....	\$2,135,000
Rajustement des divisions communales . . . . .	.....	3,000,000	.....	.....
<i>Divers:</i>				
Annulation des accords passés avec des compagnies chargées de former des chargements complets de wagons	120,000	.....	.....	.....
Ajustement des tarifs de la base de "deux lignes" à celle de "une ligne"	Dr 230,000	.....	Dr 100,000	.....
Perte de transport qui se fera par d'autres agences de transport à cause des désaffectations de voies	Dr 350,000	.....	Dr 439,000	.....
Pertes dues à l'aiguillage d'un réseau à l'autre et de l'aiguillage local . . . . .	.....	.....	Dr 100,000	.....
Pertes dues à la diminution des taux à cause du parcours réduit des réseaux fusionnés . . . . .	.....	Dr 460,000	Dr 100,000	Dr 739,000
Augmentation nette des recettes brutes . . . . .	.....	6,540,000	.....	1,396,000
<i>Sollicitation et publicité:</i>				
Surintendance . . . . .	.....	\$1,400,000	.....	\$1,324,000
Toutes les agences . . . . .	.....	3,000,000	.....	2,339,000
Publicité . . . . .	.....	2,000,000	.....	1,542,000
<i>Divers:</i>				
Associations de transport	100,000	.....	88,000	.....
Bureaux d'initiative industrielle . . . . .	.....	.....	92,000	.....
Industrie et colonisation	300,000	.....	.....	.....
Colonisation et développement . . . . .	.....	.....	200,000	.....
Achats, papeterie et impressions	(a) 150,000	.....	.....	.....
Papeterie et impressions . . . . .	.....	.....	312,000	.....
Autres frais . . . . .	.....	550,000	79,000	(b) 771,000
Economies totales au compte de frais de transports . . . . .	.....	6,950,000	.....	(b) 5,976,000
<i>Transport et travaux divers:</i>				
Service des gares à voyageurs et des gares à marchandises:				
Service des gares à voyageurs	\$ 800,000	.....	\$3,471,000	.....
Service des gares à marchandises . . . . .	.....	.....	3,944,000	.....
Termini de marchandises importants, (y compris aiguillage)	2,500,000	3,300,000	.....	7,415,000
Service des trains . . . . .	.....	12,647,000 (c)	.....	13,216,000
Service de wagons-lits, wagons-restaurants et wagons-salons:				
Service de wagons-lits . . . . .	.....	.....	628,000	.....
Service de wagons-restaurants . . . . .	.....	.....	918,000	.....
Service de luxe	2,400,000	2,400,000	.....	1,546,000

	Calcul du National-Canadien d'après la Pièce n° 1, pages 512 et 513 Basé sur une année normale (Environ les chiffres d'affaires de 1030)		Calcul du Pacifique-Canadien d'après les pièces pp. 442-452 Basé sur le chiffre d'affaires de 1930.	
Divers:				
Surintendance	1,150,000 (d)		1,290,000	
Mouvement des trains. . . . .	.....		552,000	
Réclamations pour pertes et dom- mages	120,000		225,000	
Fonctionnement des signaux et des appareils d'enclenchement, appareils de protection aux tra- verses à niveau, papeterie et impressions, etc. . . . .	.....		668,000	
Achats, papeterie et impressions..	430,000 (a)		.....
Frais de transport par eau..	.....	1,700,000	42,000	2,777,000
<hr/>				
Economies totales aux comptes de frais de transport et travaux divers.. . . . .	.....	20,047,000		24,954,000
Entretien des voies et des bâti- ments:				
Entretien des voies.. . . . .	.....		9,444,000	
Gares et bureaux. . . . .	.....		387,000	
Ateliers et remises à locomotives. Enlèvement de la neige, de la glace et du sable.. . . . .	.....		685,000	
Traverses à niveau et signaux, si- gnaux et appareils d'enclenchement, papeterie et impressions, etc.. . . . .	.....		475,000	
			1,405,000	
			<hr/>	
Désaffectations de voies . . . . .	.....	2,756,000 (e)	12,396,000	
			.....	7,005,000
Abandons des services en double, gares à marchandises, gares à voyageurs et autres installations sur les voies maintenues et chan- gement du niveau d'entretien sur données . . . . .	.....	.....	.....	5,391,000
Divers:				
Surintendance . . . . .	.....	.....	2,493,000	
Entretien des voies et bâtiments —service des trains de voya- geurs..	501,000 (c)	.....	.....	.....
Achats, papeterie et impressions.	501,000 c)	.....	.....	.....
<hr/>				
Economies totales au compte d'en- retien des voies et bâtiments.	.....	3,423,000		14,889,000
Entretien du matériel:				
Surintendance . . . . .	.....			\$1,411,000
Machinerie des ateliers.. . . . .	.....			234,000
Locomotives—réparations.. . . . .	.....			7,765,000
Wagons à marchandises—répara- tions.. . . . .	.....			2,704,000
Voitures à voyageurs—réparations	.....			1,762,000
Outils—réparations.. . . . .	.....			371,000
Réparations au matériel flottant et blessures aux personnes.. . . . .	.....			113,000
Centralisation des ateliers princ- ipaux..	4,800,000			.....
Frais d'entretien du matériel— service des trains..	2,796,000 (c)			.....
Achats, papeterie et impressions..	201,000 (a)			.....
<hr/>				
Economies totales au compte d'en- retien du matériel..		7,797,000		14,360,000

	Calcul du National-Canadien d'après la Pièce n° 1, pages 512 et 513 Basé sur une année normale (Environ les chiffres d'affaires de 1030)		Calcul du Pacifique-Canadien d'après les pièces pp. 442-452 Basé sur le chiffre d'affaires de 1930.	
Frais généraux—				
Traitements et dépenses des directeurs.		400,000		677,000
Salaires et dépenses des commis et des serviteurs.		500,000		2,669,000
Ecritures et statistiques.		500,000		.....
Fournitures et dépenses du bureau principal.		120,000		481,000
Frais de contentieux. . . . .		.....		363,000
Assurance. . . . .		.....		37,000
Papeterie et impressions. . . . .		.....		62,000
Achats, papeterie et impressions.		53,000 (a)		.....
Economies totales au compte des frais généraux.		<u>1,573,000</u>		<u>4,289,000</u>
Transports et travaux divers:				
Service de vapeurs sur les lacs et le long des côtes.		500,000 (f)		.....
Service côtier par vapeurs en Colombie-Britannique. . . . .		.....		450,000
Hôtels.		4,500,000		.....
Messageries.		600,000		1,450,000
Télégraphes (pour fins de chemins de fer et commerciale).		700,000		948,000
Intérêt sur la diminution des placements pour matériel et matériel roulant:				
Intérêt sur les marchandises et le matériel de voies rendus disponibles. . . . .		.....	1,700,000	
Diminution des stocks.	1,500,000		.....
Intérêt sur la diminution des placements pour matériel. . . . .		.....	4,650,000	
Valeur de remplacement des matériaux disponibles (voies, ponts et matériel roulant).	1,500,000	3,000,000	.....	6,350,000
Divers:				
Service d'assurance. . . . .		.....	100,000	
Autres filiales.	300,000 (f)		.....
Diverses sources de revenus.	300,000 (c)	600,000	211,000	311,000
Grand total.		<u>\$56,230,000</u>		<u>\$75,373,000</u>

NOTES EXPLICATIVES

(a) Le National-Canadien croit possibles des économies de \$700,000 à cause de son système d'achats et de \$300,000 au compte d'impressions et papeterie, ainsi que démontré à la partie V de la Pièce 1, page 512. Les détails de ce million de dollars apparaissent à la page 513.

(b) Renferme la somme de \$200,000 au compte de colonisation et expansion qui ne fait pas partie des économies au compte d'exploitation, ayant été incluse dans le chapitre 7 du sommaire qui se trouve à la page 442.

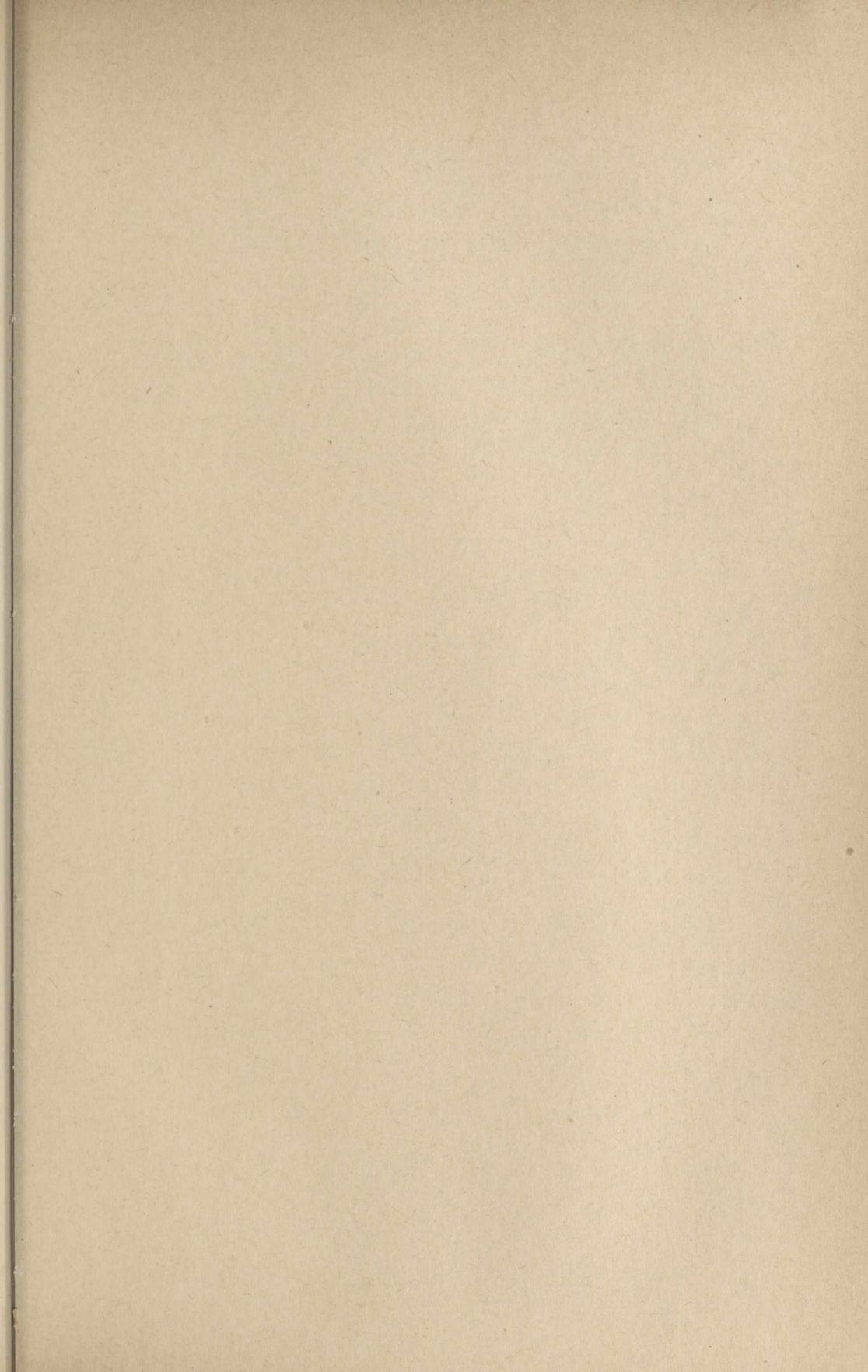
(c) Le National-Canadien fait entrer dans la partie IV de sa Pièce 1, page 512, les économies suivantes au compte des services de trains:

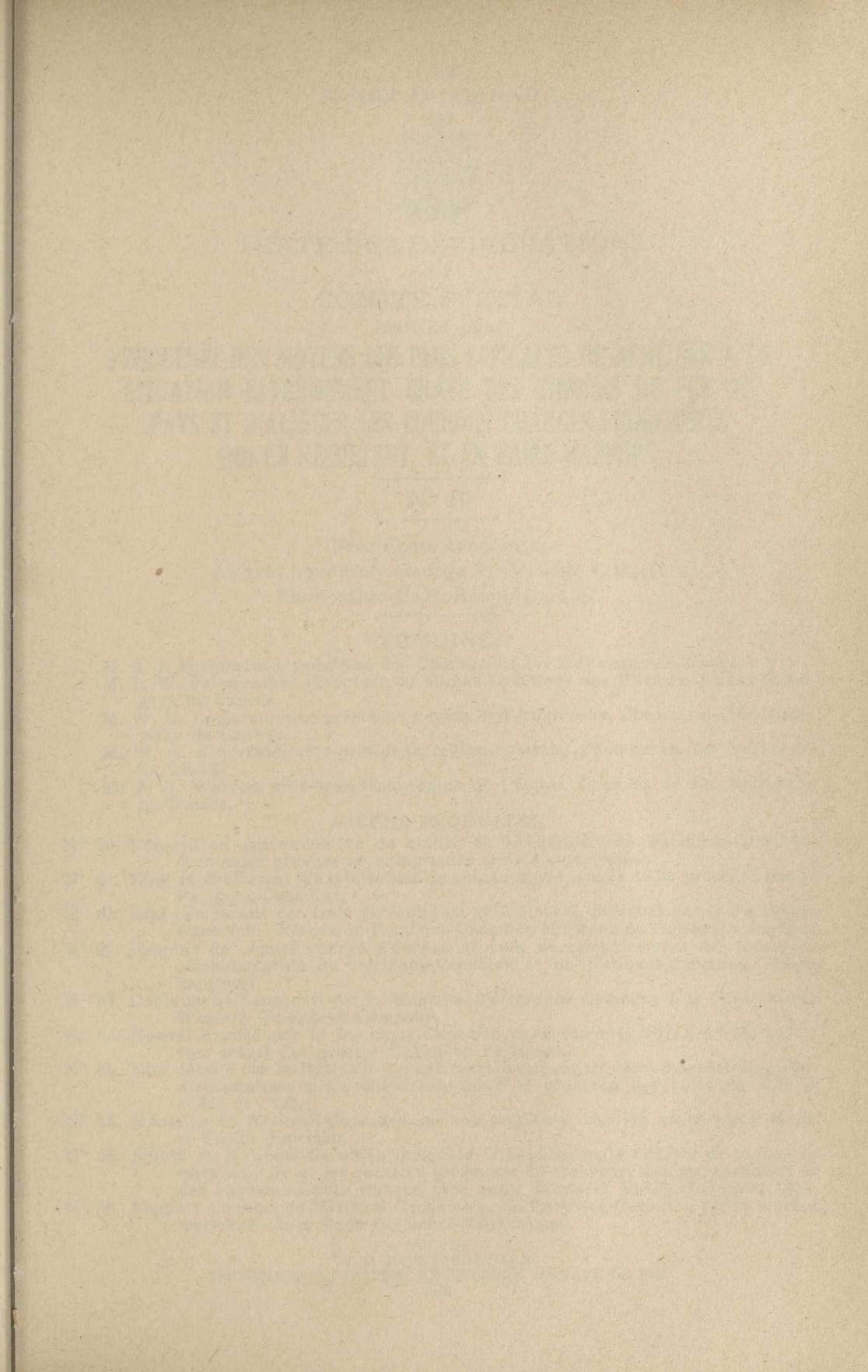
Nouveau parcours du trafic sur les voies principales.	\$1,800,000
Augmentation des chargements de wagons.	4,800,000
Augmentation des chargements de trains.	2,700,000
Service interurbain et transcontinental de voyageurs.	5,400,000
	<u>\$14,700,000</u>

Ajouter les économies provenant des services de trains supprimés sur les lignes désaffectées, calculées d'après les données à la Pièce 11, page 534.

Economies totales au compte de services des trains. \$16,244,000

Paragraphe 3.—Bien que cette économie n'est mentionnée que pour le régime de coordination elle pourrait tout aussi bien s'appliquer au régime d'unification. Actuellement, le service des communications du Pacifique-Canadien a des bureaux communs dans la haute-ville où, sous la direction d'un seul agent, elle s'occupe des messageries, de la vente des billets et offre un service de marchandises. Le Pacifique-Canadien est allé beaucoup plus loin en ce sens que ne l'a fait le National-Canadien. Si l'on exploitait le service de télégraphe du National-Canadien dans ces bureaux communs et sous une gérance unifiée, il n'y a pas de doute, l'unification permettrait de réaliser des économies aussi considérables que celles dont ce paragraphe fait mention.







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° 19

Présidents conjoints:

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

TÉMOINS:

- M. S. J. Hungerford, président des Chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. S. W. Fairweather, directeur du bureau technique des Chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. W. U. Appleton, vice-président, région de l'Atlantique, Chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. W. A. Kingsland, vice-président, région centrale, Chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. A. E. Warren, vice-président, région de l'Ouest, Chemins de fer Nationaux du Canada.

PIÈCES PRODUITES

- N° 80. Répartition approximative du chiffre de \$64,268,000, du Pacifique-Canadien, économies prévues au compte des frais d'exploitation.
- N° 81. Etat du coefficient d'exploitation du réseau unifié, année 1930, présenté par le Pacifique-Canadien.
- N° 82. Etat comparatif des frais par unité en 1930 et 1937, présenté par le Pacifique-Canadien. Réseau du Pacifique-Canadien et réseau du National-Canadien.
- N° 83. Rapport du comité chargé d'évaluer le coût de remplacement des lignes de communication du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. (Non imprimé).
- N° 84. Copie du bail consenti par la *Montreal Telegraph Company* à la *Great North Western Telegraph Company*.
- N° 85. Nouvel exposé par le Pacifique-Canadien concernant la Pièce n° 56, sujet: état actuel des projets d'abandon de lignes.
- N° 86. Etat déposé par le National-Canadien relativement au détournement du trafic-marchandises entre Rivière-du-Loup et Moncton des voies du T.N. à celles de l'I.C.
- N° 87. Mémoire du National-Canadien sur son service à diverses gares entre Monk et Pacific-Junction.
- N° 88. Relevé du National-Canadien indiquant la population, le nombre de tonnes de marchandises et les recettes provenant du transport des marchandises et des voyageurs pour chaque gare entre Monk et Pacific-Junction, 1937.
- N° 89. Rapport commun du National-Canadien et du Pacifique-Canadien sur le service maritime côtier de la Colombie-Britannique.



TRINITE DES REPARATIONS

COMITE SPECIAL

PREMIER RAPPORT

RENDRE LES NOTRES LES PLUS BRIVES DE REMETTRE A LA
SITUATION ESTIMANT GRAND DES GENS DE EN UN
PAYS ET D'ALLER LES JOURS FINANCES
QU'EN RESULTAT EN UN RAPPORT

N. 10

Parlementaire

Le canadien George C. Brown, C.P. et
l'honorable G. B. Patterson, C.P.

TRINITE

M. J. Macdonald, président des Comités de la Chambre des Communes
M. J. W. Taylor, directeur des services de la Chambre des Communes
M. J. O. Taylor, vice-président de la Chambre des Communes
M. W. A. Richardson, vice-président de la Chambre des Communes
M. A. E. Wright, vice-président de la Chambre des Communes

PREMIER RAPPORT

- 1. Le Comité a l'honneur de présenter au Parlement le rapport de son enquête sur les réparations à faire aux victimes de la guerre.
- 2. Le Comité a l'honneur de présenter au Parlement le rapport de son enquête sur les réparations à faire aux victimes de la guerre.
- 3. Le Comité a l'honneur de présenter au Parlement le rapport de son enquête sur les réparations à faire aux victimes de la guerre.
- 4. Le Comité a l'honneur de présenter au Parlement le rapport de son enquête sur les réparations à faire aux victimes de la guerre.
- 5. Le Comité a l'honneur de présenter au Parlement le rapport de son enquête sur les réparations à faire aux victimes de la guerre.
- 6. Le Comité a l'honneur de présenter au Parlement le rapport de son enquête sur les réparations à faire aux victimes de la guerre.
- 7. Le Comité a l'honneur de présenter au Parlement le rapport de son enquête sur les réparations à faire aux victimes de la guerre.
- 8. Le Comité a l'honneur de présenter au Parlement le rapport de son enquête sur les réparations à faire aux victimes de la guerre.
- 9. Le Comité a l'honneur de présenter au Parlement le rapport de son enquête sur les réparations à faire aux victimes de la guerre.
- 10. Le Comité a l'honneur de présenter au Parlement le rapport de son enquête sur les réparations à faire aux victimes de la guerre.

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

Le mardi 14 juin 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 honorables George P. Graham et l'honorable C.-P. Beaubien co-présidents.

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

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham) : Messieurs, êtes-vous prêts à commencer? Je crois que le sénateur Dandurand a quelque chose à dire.

L'hon. M. DANDURAND: Honorables sénateurs, je crois de mon devoir de vous rappeler la décision prise par le Comité lorsque nous abordâmes ce sujet. Nous avons décidé d'entendre des représentants du comité mixte de coopération afin de connaître ce que ce dernier avait fait pour arriver à une plus étroite collaboration entre les deux chemins de fer et par là réaliser des économies. Ce comité est formé de deux groupes de trois membres chacun, dont l'un représente le Pacifique-Canadien et l'autre le National-Canadien. A la suite de nos premières séances, M. Biggar a vu ces messieurs et il a conclu qu'il vaudrait mieux commencer par entendre le président de chaque groupe, c'est-à-dire M. Fairweather et M. Armstrong. C'est ce que nous avons fait. Ensuite, on a décidé d'entendre des représentants plus haut placés, les administrateurs. C'est ainsi que sir Edward Beatty a remplacé comme témoin M. Armstrong. Sir Edward nous a fait des déclarations que sont venues confirmer les chefs de plusieurs services du Pacifique-Canadien. Pour continuer cette même manière de procéder, nous avons avec nous ce matin, M. Hungerford qui, très probablement, fera comme sir Edward Beatty et nous demandera d'entendre ses experts. Si j'attire votre attention sur ce point c'est pour bien montrer que nous ne cherchons pas à soulever les chemins de fer l'un contre l'autre. Tout ce que nous voulons faire c'est simplement confronter les témoignages des deux compagnies puisque c'est pour nous la seule manière d'obtenir des témoignages d'experts. C'est là la seule raison qui nous a fait adopter la manière de procéder que nous avons suivie.

L'hon. M. BLACK: Permettez-moi d'exprimer un vœu, monsieur le président. Nous savons maintenant, je crois, à quoi nous en tenir au sujet des projets d'abandon de lignes soumis par le Pacifique-Canadien. Bon nombre d'entre nous ont dû se rendre compte avec surprise que la question d'abandon de lignes était loin d'avoir l'importance qu'on lui prêtait. Dans leur premier exposé de la situation, le Pacifique-Canadien proposait l'abandon de plus de 5,000 milles de chemins de fer et le National-Canadien de plus de 2,000. Le parcours dont le Pacifique-Canadien propose l'abandon est indiqué en noir sur la carte; je crois qu'il faudrait maintenant enlever ces marques noires et en tracer de nouvelles pour indiquer les abandons que propose le National-Canadien. Je crois que cette manière d'agir pourrait faciliter la tâche de préparer notre rapport quand le temps sera venu. Je laisse cette proposition à la discrétion des autres membres du Comité.

L'hon. M. DANDURAND: Je crois qu'à la fin des témoignages ce travail aura été fait.

L'hon. M. BLACK: Pas à moins qu'on enlève les marques indiquant les projets d'abandon de lignes du Pacifique-Canadien et qu'on les remplace par des marques indiquant ceux du National-Canadien.

M. BIGGAR: Je trouverais regrettable d'enlever ces galons noirs mais on pourrait se rendre à la demande du sénateur Black en collant du galon blanc par dessus le noir pour indiquer les propositions du National-Canadien.

L'hon. M. BLACK: Très bien. C'est cela, ou quelque chose comme cela, que je voulais.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Grand nombre d'individus, de municipalités et d'associations de tous genres nous ont demandé si nous leur permettrions de se faire entendre. Une demande nous a été adressée par la municipalité de Sioux-Lookout, Ont., et j'ai répondu au maire de cet endroit qu'il nous serait très difficile de l'entendre mais que s'il voulait nous faire parvenir ses observations sous forme de vœu, nous nous chargerions de les faire connaître au Comité. Il vient de me faire parvenir une lettre et j'aimerais que le secrétaire en donne lecture.

Le SECRÉTAIRE: Voici la lettre en question.

MUNICIPALITÉ DE SIOUX-LOOKOUT

SIOUX-LOOKOUT, ONT., le 1er juin 1938.

Au très honorable sénateur GEORGE P. GRAHAM,
Président, Comité du Sénat sur les chemins de fer,
Ottawa, Ontario.

Mémoire concernant l'unification des chemins de fer

MONSIEUR,—En ma qualité de maire de la plus importante municipalité entre Capreol et Transcona, district qui renferme environ un mille milles de voie ferrée du National-Canadien dont le Pacifique-Canadien dans son plan d'unification propose l'abandon, j'ai été chargé par toute une population inquiète et émue de signaler à votre honorable Comité les effets que certaines parties de ce projet pourraient avoir sur ma municipalité et sur la région environnante.

J'ajoute que ce mémoire contredit carrément certaines déclarations faites par des représentants du Pacifique-Canadien devant le Comité. Je me propose, avec tout le respect qui vous est dû, de vous démontrer qu'on semble avoir, de propos délibéré, cherché à vous donner et, par l'intermédiaire des journaux, à donner au peuple canadien une idée absolument fautive de ce que représente pour les habitants du Nord l'abandon de cette partie du réseau du National-Canadien; on estime s'être mis en peine pour réduire à rien les grands sacrifices et les inconvénients que la mise à exécution de ce projet causerait à ces gens.

Il semblerait que les déclarations faites devant vous par les représentants du Pacifique-Canadien et publiées dans les journaux avaient pour but d'amoindrir l'importance de la région précitée tant aux points de vue propriété, valeur humaine et industrielle qu'au strict point de vue des chemins de fer.

Permettez-moi de vous citer un exemple de cette fautive représentation des faits. D'après ce que nous ont rapporté les journaux le surintendant général du Pacifique-Canadien, M. McNab, vous a dit que la région entre Longlac et Transcona, soit une distance de quelque 671 milles, ne compte que 3,500 personnes environ.

Cette déclaration, permettez-moi de le dire, est si fautive qu'elle montre tout de suite le peu que connaît M. McNabb du nord de l'Ontario et il semble qu'en la faisant ce monsieur se soit laissé guider beaucoup plus par le désir de faire de la propagande dans le public que par celui de vous donner des renseignements exacts.

J'affirme, au contraire, et sans hésitation que vous trouverez plus de 3,500 personnes dans un rayon de douze milles seulement de Sioux-Lookout et je ne tiens compte ni des mineurs ni des trappeurs.

La municipalité de Sioux-Lookout, à elle seule, a une valeur imposable de près de \$900,000 et une valeur immobilière, y compris les aménagements faits par la ville, de plus de \$1,800,000. Cette municipalité s'est développée grâce au travail et aux économies de ceux qui ont eu confiance en cette région. L'idée ne leur est jamais venue qu'un jour on leur enlèverait leurs moyens de communication.

Au point de vue industriel, l'abandon de ces lignes du National-Canadien retarderait et probablement ferait cesser le développement minier dans le Nord de l'Ontario et par là entraverait les progrès de ce qui est destiné à devenir la principale industrie du Canada.

Dans un rayon de 100 milles de Sioux-Lookout on compte pas moins de sept mines en production évaluées sur le marché à \$28,500,000. De plus, et en parlant ainsi je me base sur ce que, comme mineur, je connais du Nord, on compte encore pas moins de neuf mines qui seront prochainement en exploitation et qui sont évaluées sur le marché à \$22,500,000, soit un total de \$51,000,000.

L'outillage pour ces neuf mines et d'autres reste encore à être transporté, ce qui deviendra impossible sans la voie du National-Canadien.

L'industrie minière dans cette région emploie au moins cinq mille personnes et 90 p. 100 du transport de marchandises se fait par eau de Hudson ou d'autres points sur les lignes du National-Canadien.

Je voudrais signaler une autre fautive déclaration qui a été faite devant votre Comité. A ce qu'on rapporte, le surintendant général du Pacifique-Canadien, M. McNab, a prétendu que tout le commerce et le transport de marchandises dans la région de Red Lake pourrait se faire à partir d'un point le long du Pacifique-Canadien. J'affirme que sur 16 tonnes de marchandises expédiées dans la région de Red Lake, 15 y parviennent par les voies du National-Canadien à Hudson; l'autre tonne est expédiée par avion.

C'est un fait reconnu que le Pacifique-Canadien ne pourrait faire de raccordements avec Red Lake autrement que par avions. Je veux vous faire remarquer qu'une grande partie des marchandises volumineuses expédiées par eau à Red Lake ne pourrait être expédiée par avion et l'augmentation des frais de transport que comporterait un parcours entièrement aérien suffirait pour faire cesser toute exploitation des mines du nord de l'Ontario.

Considérons maintenant pour un instant un territoire plus vaste. Entre les municipalités de Capreol et Transcona se trouvent les habitations des travailleurs dont la valeur totale s'élève à plus de huit millions de dollars. Cette région compte une population d'au moins 22,000 âmes. Pour citer ces chiffres je me base sur les renseignements obtenus des centres organisés et je me base aussi sur la connaissance approfondie que je possède des centres moins importants. On compte, dans cette région, au moins dix scieries donnant, avec l'industrie forestière qu'elles soutiennent, de l'ouvrage à des milliers d'hommes. On compte au moins quatre de ces scieries à Sioux-Lookout ou dans un rayon de dix milles.

J'ajouterai en terminant que ce serait être trop exigeant que de demander de placer les intérêts des individus ou ceux d'une municipalité

au-dessus des intérêts généraux du pays, mais je ferais remarquer à votre honorable comité que vous avez à choisir entre, d'un côté, des économies très aléatoires dans l'exploitation des chemins de fer, économies au sujet desquelles les experts n'arrivent pas à s'entendre et, de l'autre, la certitude, en acceptant le projet d'unification tel que proposé, de laisser à travers le Canada une longue suite de villages déserts; cette dernière solution placerait des milliers de personnes dans la misère la plus grande, augmenterait le chiffre des secours et anéantirait les épargnes de générations de citoyens canadiens et l'unification une fois accomplie il faudrait encore des générations avant que cette partie du Canada ne se relève de l'état de désertion où elle serait plongée.

Je voudrais poser une autre question. M. McNab, après avoir fait remarquer que les intérêts des habitants de Hornepayne n'étaient pas tellement grands, ajouta qu'on laisserait encore à la municipalité de Hornepayne des moyens de communications. Je vous demande qui restera à Hornepayne pour nécessiter des moyens de transport si l'on abandonne cette partie du réseau du National-Canadien.

Les habitants du nord de l'Ontario comptent sur vous, monsieur Graham pour faire connaître ces faits à votre Comité.

Votre très respectueux,

Le maire,

(Signé) JNO. L. MORAN.

L'hon. M. DANDURAND: Permettez-moi, monsieur le président, d'exprimer une opinion. Je croyais que nous devions entendre ce matin les témoignages des représentants du National-Canadien qui, depuis 1934 et même avant, se sont tenus en relation avec les représentants du Pacifique-Canadien dans le but d'arriver à la coopération ou à l'unification et que, entre temps, notre dévoué président prendrait connaissance des lettres qui viendraient de l'extérieur et qu'il en donnerait un résumé plus tard. J'ai déjà reçu une couple de douzaines de ces lettres. J'en ai lu quelques-unes et j'ai demandé à mon secrétaire de résumer les autres qui comprenaient quarante ou cinquante pages.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Nous n'avons pas de secrétaire.

L'hon. M. DANDURAND: Je pensais que nous devions attendre la fin de ces témoignages avant de nous occuper de ces lettres de l'extérieur.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je crois qu'il vaut mieux n'en pas faire l'étude. Mon honorable ami semble vouloir dire: "Continuons notre travail". Le sénateur Beaubien et moi-même, de même que les chefs et d'autres membres du Comité avons reçu des lettres, mais nous sommes peut-être moins nombreux à avoir reçu des vœux adressés par des villes ou des municipalités.

A notre dernière réunion, on a proposé avec quelque insistance de se contenter de prendre des notes et de ne pas interrompre les témoins avant qu'ils n'aient terminé leur témoignage. Je n'oserais affirmer que nous avons toujours observé scrupuleusement cette règle.

Des voix: Ah! ah!

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): C'est pourtant ce que nous aurions de mieux à faire. M. Beaubien et moi-même désirons vous rappeler cette décision afin de hâter les témoignages. Permettons donc à ces messieurs d'exprimer leur opinion ou de rendre témoignage sans leur poser de questions excepté dans les circonstances les plus difficiles, et ensuite chacun aura l'occasion de poser toutes les questions qu'il lui plaira. Si nous n'arrivons pas à faire un succès de cette décision, ne nous blâmez pas. Il arrive parfois à des comités de prendre des décisions de cette nature et de constater par la suite qu'elles ne sont pas du tout pratiques. Mon collègue me demande de parler de l'à-propos

d'ajourner l'étude des lettres que nous avons reçues, ainsi que le proposait le sénateur Dandurand. Nous avons un grand nombre de lettres et en les lisant nous constatons parfois que le même sujet a déjà été étudié. Je propose donc, et je crois que vous êtes de mon avis, de ne plus lire de lettres devant le Comité avant que nous n'ayons terminé le plus fort du travail.

M. BIGGAR: Monsieur le président, le Comité a hâte d'entendre M. Hungerford qui est présent ce matin et qu'il ne faudrait pas retarder. J'ai une demi-douzaine de documents qu'on a demandés la semaine dernière et qui sont prêts à être déposés, mais je crois préférable d'entendre d'abord M. Hungerford.

Des voix: Très bien, très bien.

M. S. J. HUNGERFORD, président des Chemins de fer Nationaux du Canada est appelé.

M. Biggar:

D. Monsieur Hungerford, vous êtes ici ce matin pour répondre à l'invitation du Comité et lui aider à remplir la mission qu'il a reçue du Sénat. Point n'est besoin pour moi de vous rappeler nos attributions. Le Comité a pour mission de faire rapport sur les 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. Je crois que vous avez des propositions à nous faire à ce sujet et, si je comprends bien, vous les avez mises par écrit et êtes prêt à nous en faire part.—R. C'est juste. J'ai cru sauver du temps au Comité en présentant mes opinions sous une forme un peu condensée.

D. Avez-vous des copies pour les membres du Comité et les avez-vous fait distribuer?—R. Je le crois.

D. Veuillez commencer, monsieur Hungerford.—R. Je dois m'excuser de ma voix. Je ne sais si je pourrai parler assez distinctement pour me faire entendre mais je ferai de mon mieux.

Honorables sénateurs, invité à témoigner devant vous j'ai étudié avec soin le compte rendu de ce comité et si j'en juge par sa teneur vous désirez connaître mon opinion, d'abord sur l'unification et l'économie de 75 millions qu'on prétend devoir en résulter, et ensuite sur la situation en général.

Le problème ferroviaire a été étudié par la Commission royale du transport, en 1931 et en 1932. Ayant témoigné devant cette commission je puis dire qu'une enquête approfondie a été faite sur les mérites de l'unification. Les commissaires n'ont fait connaître leurs conclusions qu'après avoir étudié à fond et soigneusement cette question complexe. L'unification proposée à la Commission royale par le Pacifique-Canadien a été rejetée. A sa place fut recommandé un projet de coopération obligatoire. Voilà la conclusion à laquelle a abouti une étude impartiale. Après mûre réflexion je suis convaincu que cette conclusion est aussi bonne aujourd'hui qu'elle l'était en 1932.

Le Président du conseil d'administration et directeur général du Pacifique-Canadien vous a dit ici combien la conclusion de la Commission royale l'avait surpris. De mon côté j'ai été fort surpris de voir, par la suite, le Pacifique-Canadien partir en campagne et recommander ouvertement l'unification. Je ne puis m'empêcher de penser que l'atmosphère créée par cette politique a rendu moins efficace qu'elle aurait pu l'être la coopération entre les deux réseaux.

La direction du National-Canadien n'a pas voulu s'engager dans une controverse publique sur les avantages ou les désavantages de l'unification, et la répétition unilatérale du même point de vue a pu créer l'impression qu'il n'y avait pas de réfutation logique et raisonnable à ce projet d'unification; ce qui n'est pas le cas.

Les déficits de revenus du National-Canadien ont été sans cesse mis en avant comme arguments en faveur de l'unification. On a aussi prétendu que la

comptabilité du réseau national, depuis l'adoption de la loi de finance de 1937, était mauvaise. Enfin—et bien que je ne puisse croire que ces agissements fissent partie de la politique du Pacifique-Canadien—de soi-disant experts et écrivains se sont attaqués systématiquement à l'administration du réseau national. En démocratie, il faut s'attendre à ce que les entreprises d'Etat soient sujettes à la critique et aux attaques, surtout en temps de crise; et entreprendre de répondre publiquement à toutes sortes de déclarations fausses ou mal fondées serait accorder trop d'importance à ce genre de critique.

Il est bon, cependant, de s'arrêter de temps à autres aux principes fondamentaux qui gouvernent notre système de transport et ne jamais perdre une occasion de l'améliorer.

En quelques mots les cas soumis par le Pacifique-Canadien à cet honorable comité se résume à ceci: l'intrusion hasardeuse de l'Etat dans le domaine ferroviaire, en créant le National-Canadien; constitue le plus grand danger pour l'avenir du pays; ce danger ne peut être écarté que par l'unification et de cette unification résulterait une économie de \$75,000,000 par année.

Je ne puis admettre que la création du National-Canadien comme réseau d'Etat sous contrôle public, soit un danger pour le Canada, et encore moins le plus grand danger qui soit pour l'avenir. Ceux qui professent ou expriment cette opinion oublient les grands services qu'a rendus le National-Canadien en développant notre pays et en dotant d'un chemin de fer des endroits qui, en tant que parties intégrantes de ce pays, y ont droit, mais auxquels il est impossible de fournir ce service sur une base rémunératrice pour le réseau lui-même.

Le réseau du National-Canadien a été constitué parce que l'intérêt public exigeait le maintien de lignes qu'il était impossible d'exploiter avec profit. Les besoins du public existaient—ils étaient toujours—et le seul moyen d'y satisfaire était de maintenir les lignes aujourd'hui incorporées dans le réseau National. Si, comme c'était le cas, on n'a pu exploiter ces lignes avec profit sous gestion privée et si elles continuent d'être nécessaires, il est logique de s'attendre à ce que leur exploitation dans l'intérêt public entraîne certaines charges financières.

L'opportunité de la création du National-Canadien ne peut être jugée sur les seuls résultats financiers. L'exploitation du réseau se justifie autrement et mieux que par des profits. Cette justification se trouve dans les services rendus au public. Je suis fermement convaincu qu'à ce point de vue le National-Canadien, loin d'être un danger pour le pays, a largement contribué et continue à contribuer largement au développement du Canada. Ces avantages font plus que compenser l'insuffisance des revenus du réseau en regard de sa dette obligataire.

Deux facteurs s'affrontent toujours dans l'administration de ce réseau: d'un côté les besoins réels du public et de l'autre les mesures qui tendent à rendre le réseau financièrement indépendant. Que le réseau ait toujours fait ses frais d'exploitation depuis 1923, malgré la crise, et que dans les années de prospérité il ait assumé seul et intégralement le service de sa dette publique, est un fait remarquable si nous tenons compte de l'état des chemins de fer quand le pays les a acquis et des besoins du public qu'il a fallu satisfaire.

On semble croire souvent que les déficits de revenus du National-Canadien sont des déficits d'exploitation. Ce n'est pas le cas. De fait, le réseau est susceptible de réaliser d'importants bénéfices quand le trafic est normal. Durant la période de 15 ans, de 1923 à 1937 inclus, ses recettes d'exploitation ont excédé ses frais d'exploitation par \$361,346,000, soit une moyenne de \$24,090,000 par année. Même durant les années de crise et de recettes comprimées, de 1932 à 1937 inclus, le réseau a gagné \$71,567,000 de plus que ses frais, soit une moyenne de \$11,928,000 par année. Durant les cinq années de grande prospérité, de 1925 à 1929 inclus, le réseau a encaissé \$225,287,000 de plus que ses frais, soit une moyenne de \$45,057,000 par année. Les déficits ne sont donc pas le résultat de l'exploitation, mais du lourd fardeau des intérêts.

[M. S. J. Hungerford.]

Le potentiel de gain du National-Canadien est très grand et ne peut être jugé d'après le passé. Comme je viens de le dire une moyenne de \$45,000,000 de profits a été réalisée, après paiement de tous les frais d'exploitation, pour chacune des cinq années s'étendant de 1925 à 1929 inclus, et cela malgré un programme de réfection entraînant de gros frais. Si le même trafic nous revenait je suis sûr que les recettes nettes seraient encore plus élevées.

Bien que je ne puisse admettre que le maintien du National-Canadien comme entité distincte soit le plus grand danger pour le pays, puisque le contraire est mon opinion, je suis tout prêt à étudier n'importe quel projet tendant à réduire le coût du transport par chemin de fer au Canada. Je dois cependant reconnaître ici que le coût du transport par rail, en regard des services rendus et sans tenir compte de l'intérêt sur le capital investi, est pratiquement aussi bas au Canada que dans tout autre pays comparable à ce Dominion. On admet généralement qu'il est impossible de réduire de façon substantielle la somme de capital investi, quel que soit le plan proposé. Il est donc évident que lorsqu'il s'agit d'améliorer un résultat qui se peut comparer aux meilleurs, les projets d'économie doivent être étudiés scrupuleusement et l'on doit s'assurer d'abord qu'ils sont vraiment réalisables. Je suis peut-être mieux placé qu'un autre pour juger des économies pratiques qui peuvent être réalisées par des fusions de chemins de fer puisque j'ai été témoin de trois de ces fusions :

- (1) Celle du Nord-Canadien et des Chemins de fer de l'Etat canadien avec le National-Canadien ;
- (2) Celle du National-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique ;
- (3) Celle du National-Canadien et du Grand-Tronc.

Je sais par expérience et non par ouï-dire que les fusions ne produisent pas de grosses économies. Je ne prétends pas conclure de là que l'exploitation du National-Canadien n'a pas été améliorée puisque, depuis 1923, le rendement de cette exploitation a été grandissant ; mais je tiens à faire remarquer que cette amélioration n'est pas due surtout à la fusion, mais au perfectionnement des méthodes d'administration et d'exploitation, et qu'elle a son équivalent dans d'autres pays. Cette amélioration résulte probablement de la concurrence plus que de toute autre chose. L'abandon en masse de lignes, services et immeubles n'est pas entré en ligne de compte ; en vérité, s'il avait eu lieu il aurait détruit l'objet même de la création du National-Canadien.

Votre Comité a devant lui un chiffre de \$75,000,000 prévu par le Pacifique-Canadien comme économies réalisables du fait de l'unification. A mon avis, et en m'appuyant sur ma longue expérience des fusions, des économies de cette importance ne seraient jamais réalisées.

Faute de précisions sur les changements apportés aux propriétés et aux services autres que les abandons de ligne, que l'on projette, je ne puis discuter ce chiffre en détail, mais si le comité le désire les chefs du National-Canadien sont ici pour discuter la chose aussi à fond que l'exposé partiel qui en a été fait le permet.

Je remarque que les prétendues économies de \$75,000,000 par année peuvent se répartir, à l'examen, en deux grandes catégories :

- (1) Celles qui sont fondées sur la supposition qu'il y a plus de transport et de meilleure qualité qu'il n'est nécessaire. J'y ai ajouté les prétendues économies résultant d'un programme radical d'abandon de lignes, la fermeture de stations, usines et autres ateliers de réparation, ainsi que la fusion de services connexes. Le total de ce groupe est d'environ \$55,000,000 par année.
- (2) Celles qui sont fondées sur la supposition que les chiffres de base du Pacifique-Canadien peuvent être appliqués tels quels à l'exploitation du National-Canadien, sans tenir compte de la distribution géographique

des lignes, ni des problèmes spéciaux de trafic, d'entretien et d'exploitation. Le total de ce groupe est d'environ \$20,000,000 par année.

Les suppositions sur lesquels sont fondées ces prétendues économies sont fausses à mon avis.

On suppose que le Canada a beaucoup trop de chemins de fer et que 5,000 milles de voie, au moins, doivent être démolis, et cela sans tenir compte du rôle de pionnier que jouent la plupart de ces lignes.

On suppose que le niveau ferroviaire au Canada est trop élevé et qu'on pourrait, en le réduisant, réaliser de substantielles économies sans affecter sérieusement le commerce et l'industrie.

On suppose que le trafic peut être obligatoirement dirigé sur des routes données afin de produire des économies d'exploitation, mais sans tenir compte des besoins de l'industrie.

On suppose que gares, terminus, rotondes, ateliers de réparation et grandes usines, peuvent être abandonnés et réorganisés pour la commodité et le profit des seuls chemins de fer, sans tenir compte que leur exploitation joue un rôle vital dans les endroits où ils sont situés et dans l'économie du pays en général.

On suppose que les prix de base du Pacifique-Canadien s'appliquent à l'exploitation du National-Canadien alors que la distribution géographique des lignes, la nature du trafic et les problèmes d'exploitation sont bien différents.

On suppose que les économies à réaliser d'après la prévision de \$75,000,000 sont des économies nettes, mais on ne tient pas compte des frais à encourir pour les atteindre, tels que ceux entraînés par les déplacements de centres ferroviaires, les dédommagements aux employés transférés, la perte aux individus résultant de la suppression ou de la compression des services ferroviaires, la perte d'impôts et les autres pertes encourues par les endroits privés de chemin de fer.

On suppose que les perturbations apportées à la main-d'œuvre et aux marchés de fournitures seraient sans conséquence.

Chacune de ces suppositions doit faire naître dans tout esprit sérieux un doute sur la valeur des prévisions qui en découlent et, selon moi, le doute se précisera à mesure que seront révélés les détails des changements proposés.

Prenons, par exemple, les abandons de lignes. En plaidant la cause de l'unification devant la Commission royale le Pacifique-Canadien en a fait le point de départ important et déclara que "le premier devoir du Comité était de spécifier les voies qu'il était à propos d'abandonner si les deux réseaux étaient exploités comme un seul." Il déclara encore: "Nous croyons que l'unification permettra d'abandonner plus de 5,000 milles" et "nous fixons ce chiffre (5,000) comme minimum, non comme maximum."

A la demande de la Commission royale le Pacifique-Canadien estima à \$16,366,850 par année les économies d'exploitation à réaliser par l'abandon des lignes en ajoutant "qu'étant donnée la façon dont ces chiffres avaient été arrêtés pour l'enquête, la proportion avait dû être faite sur une base quelque peu arbitraire."

D'après ce qui ressort de l'enquête de votre Comité il semble clair que l'abandon de 5,000 milles de rail dans ce pays n'est pas possible si l'on tient compte de l'intérêt public. A vous de juger s'il est d'intérêt public de faire ce qui vous a été proposé en ce sens. Pour moi, je ne puis admettre qu'on ramène le transport en ce pays trente ans en arrière. L'intérêt public est trop vivement intéressé. Et je crois que beaucoup des économies, fondées sur d'autres importants changements non révélés, y compris l'abandon de gares, rotondes, terminus, ateliers, etc., et la détérioration de lignes principales qui deviendraient lignes

d'embranchement, beaucoup de ces économies, dis-je, quand nous saurons ce qui est vraiment projeté, apparaîtront aussi dangereuses et difficiles à réaliser.

La prétention répétée du Pacifique-Canadien, devant ce Comité, que 5,000 milles de voie peuvent être abandonnés (sinon les lignes dans leur programme, du moins d'autres lignes) peut donner une faible idée de l'attitude qui serait prise envers le public en cas d'unification.

J'ai pris les abandons de lignes comme exemple, car c'est à leur sujet seulement qu'a été divulguée le programme qu'on se propose de suivre en cas d'unification. Il est regrettable que le Pacifique-Canadien n'ait pas donné le détail des suppressions de services qu'il projette, ni la liste des ateliers, terminus, point de division, rotondes, gares, etc., qu'il propose d'abandonner. On peut juger, par cette hésitation même à révéler les conséquences de l'unification, jusqu'à quel point les intéressés sont affectés. L'aveu des chefs du Pacifique-Canadien que la divulgation de ces renseignements pourrait nuire aux relations entre ce réseau et les endroits affectés, m'est une preuve suffisante que la déclaration d'ordre général, dans l'exposé du Pacifique-Canadien, voulant qu'aucune partie du pays n'aurait à souffrir sérieusement d'une diminution de quantité ou de qualité dans le service, n'est pas fondée.

Je ne puis, non plus, me rendre à l'argument du Pacifique-Canadien quand il dit qu'aucun de ces changements ne devant se faire sans le consentement de la Commission des chemins de fer, le pays n'a pas à s'occuper de ces questions pour le moment.

Le point important est de savoir si l'économie de \$75,000,000 peut vraiment être réalisée. Peu importe que le refus d'accepter des changements si radicaux s'exprime aujourd'hui publiquement ou soit exprimé plus tard par une commission agissant dans l'intérêt public. Ce qui a été révélé des détails du plan me confirme dans mon opinion que la plupart des économies anticipées par l'unification sont irréalisables.

Presque toutes les économies pratiquement réalisables, c'est-à-dire qui ne nuiraient pas trop à l'intérêt public, se révéleront à l'examen aussi bien réalisables par la coopération et sans que le pays ait, pour en bénéficier, à courir tous les périls inconnus de l'unification.

Il est très possible, en coopérant, d'abandonner une ou deux lignes parallèles de chemin de fer là où l'intérêt public n'en souffrira pas. Il est très possible d'avoir des gares et des terminus en commun et de réaliser ainsi des économies. Il est très possible de faire passer le trafic d'une compagnie sur les lignes de l'autre. Il est très possible d'éliminer les duplications de trains de voyageurs quand le public n'a pas à en souffrir. Il est très possible d'envisager les services auxiliaires sur une base commune. Ce genre d'économie a été étudié et il s'est révélé pratique et réalisable.

La seconde catégorie d'économies dont j'ai parlé se rapporte à la façon du Pacifique-Canadien de calculer le coût d'exploitation du réseau unifié. C'est une supposition gratuite que les moyennes statistiques du Pacifique-Canadien peuvent servir à déterminer le coût d'exploitation du National-Canadien, sans qu'il soit tenu compte des problèmes d'entretien et d'exploitation qui sont différents sur les deux réseaux. Si l'on ajoute à cela que la comparaison n'a été établie que pour une seule année, soit 1930, il est évident que les \$20,000,000 d'économies sont simple conjecture de statisticien.

Depuis le début de la crise, à l'automne de 1929, jusqu'au milieu de 1930, le National-Canadien a eu pour politique de maintenir au travail tout le personnel qu'il pouvait employer légitimement, plutôt que de faire une mise à pied en masse, fermer ses ateliers, etc. Cette politique, justifiée ou non, a été annoncée publiquement et approuvée par le Parlement. Poursuivie à un moment où le trafic était très faible, elle a naturellement affecté les chiffres de base du National-Canadien en 1930. On en a conclu que le National-Canadien était moins bien administré

que le Pacifique-Canadien, ce que je nie énergiquement. Il peut y avoir une certaine ressemblance superficielle entre les deux réseaux, mais au fond il y a de grandes différences entre leurs propriétés et leurs conditions d'exploitation.

La nature et le volume du transport effectué par les deux réseaux sont aussi fort différents et ces facteurs affectent les coûts d'exploitation par moyenne de chargement de wagon, par moyenne de parcours et par manœuvre aux terminus, coûts qui sont plus difficiles à calculer dans le cas du National-Canadien en raison de son rôle prépondérant dans les régions industrielles du Canada et de ses lignes aux Etats-Unis.

La moyenne de volume de trafic par mille sur les lignes du National-Canadien est inférieure à celle des lignes du Pacifique-Canadien et cela affecte de façon défavorable les chiffres d'exploitation comparés parce que, dans l'ensemble, le National-Canadien doit entretenir et exploiter plus de milles de voie que le Pacifique-Canadien pour entretenir les mêmes recettes brutes. A mesure que se développeront les régions où le réseau national joue le rôle de pionnier cette différence s'effacera, mais pour le moment elle existe.

Les témoins du Pacifique-Canadien ont admis ne pas posséder de renseignements détaillés sur le trafic et les conditions d'exploitation du National-Canadien, et avoir basé leurs comparaisons sur les statistiques contenues dans le Livre bleu, alors que tous les hommes de chemin de fer de ce pays savent que les statistiques ferroviaires, données dans ce livre, manquent si bien d'établir une juste comparaison, que le ministre du Transport a créé un comité conjoint de chefs de chemins de fer canadiens et de fonctionnaires pour étudier une méthode d'uniformisation des chiffres.

Le développement du réseau National, composé de quatre réseaux distincts, doit aussi entrer en ligne de compte. De toutes façons il y a huit ans que 1930 s'est écoulé, et je ne crois pas que des chiffres aussi anciens puissent servir de base solide à des conclusions à tirer du présent et de l'avenir. Depuis cette date les deux réseaux ont fait beaucoup de changements tendant à réduire les frais d'exploitation. Et, à ce sujet, je désire assurer le Comité et le peuple canadien que le National-Canadien est exploité avec le minimum de frais compatibles avec les besoins du public. Je suis fermement convaincu qu'il est impossible de réaliser aucune fraction des \$20,000,000 d'économies prévues par l'opposition des moyennes statistiques produites par deux situations qui ne se comparent pas. Si vous désirez d'autres preuves à l'appui de cet avancé je me ferai un plaisir de demander à nos chefs de vous les fournir.

Pour me résumer sur cette question des prétendues économies résultant de l'unification ou de la fusion je dirai, qu'à mon avis, elles sont en grande partie irréalisables. Des économies ferroviaires réalisées aux dépens du développement du Canada et de sérieuses perturbations dans les domaines déjà si troublés du travail et du commerce, me semblent trop onéreuses. Au lieu d'améliorer son sort le pays le rendrait pire. Et cependant, seules de sérieuses économies à réaliser autoriseraient le pays à courir les risques d'un monopole et des grosses difficultés que je crois inhérentes au genre d'administration que l'on projette de donner à l'entreprise unifiée.

C'est mon opinion que le monopole n'incite pas à la bonne administration. Je crois qu'il comporte un danger de démoralisation pour l'entreprise, une perte d'initiative et d'enthousiasme, un manque de contact sympathique entre la direction et le personnel, entre l'administration et le public. Ces risques sont si grands qu'à mon avis ils ne peuvent être compensés que par des économies d'un ordre tel que, pour ma part, je ne puis les imaginer.

Qu'il y ait des risques financiers dans l'unification est indéniable. Le Pacifique-Canadien a démontré clairement que l'unification, tout en maintenant théoriquement l'indépendance des propriétaires des réseaux, consiste en réalité à fusionner les propriétés et les directions en un tout indivisible. L'Etat, représenté

par le National-Canadien, et une propriété privée, représentée par le Pacifique-Canadien, deviendraient associés dans des conditions encore inconnues.

En l'absence de données sur les conditions exactes de l'association projetée il serait oiseux d'examiner cet aspect de l'unification, bien qu'on puisse déjà signaler qu'une association, entre intéressés aussi étrangers l'un à l'autre qu'un pays et une société privée, est susceptible de faire naître un certain nombre de problèmes qui pourraient engager l'Etat de diverses façons non prévues par le contrat primitif. Si j'exprime cette opinion c'est qu'il y aurait tendance à un conflit d'intérêts entre deux associés dont l'un serait le public et l'autre une compagnie privée. Le public désire d'abord, et très justement, que le chemin de fer serve une politique nationale et le développement du pays, alors que les compagnies privées cherchent surtout des profits et des dividendes. A mon avis, le conseil d'administration mixte qui représenterait ces intérêts divergents ne tarderait pas à rencontrer de grandes difficultés. Et comme on ne pourrait plus séparer les deux réseaux, l'Etat, pour trancher la question insoluble qui ne manquerait pas de se poser, devrait, ou acheter le Pacifique-Canadien ou faire quelques concessions sous forme de garantie ou autre. Le projet d'unification que nous discutons n'offre les avantages, ni de l'étatisation, ni de l'administration privée. Selon moi, il est impraticable et l'on peut prévoir qu'il entraînera de sérieuses conséquences pour l'Etat.

J'ai déjà dit que pour éviter le gaspillage d'efforts et le double emploi j'étais en faveur d'une coopération obligatoire là où elle peut être réalisée sans amoindrir l'encouragement résultant d'une saine concurrence ou sans trop entamer les services que le chemin de fer rend au public. Toutefois—j'insiste sur ce point—on ne doit pas confondre les économies ferroviaires, réalisées aux dépens du public en général, avec les vraies économies réalisées dans l'intérêt du pays. Ces réserves faites, le champ est ouvert aux économies résultant d'une coopération obligatoire et provenant, non seulement de l'élimination du double emploi et des efforts inutiles, mais aussi de l'interdiction, à l'avenir, de la duplication.

Je crois que ces raisons justifient amplement une politique de coopération obligatoire. Mon seul souci est de savoir comment mettre cette politique en vigueur.

J'ai déjà fait allusion aux conditions défavorables dans lesquelles a été tentée, depuis cinq ans, la coopération. Si cette enquête du Sénat écartait définitivement l'unification comme alternative à la coopération il se peut que, dans l'avenir, de plus grandes économies communes soient réalisées.

De plus, en me fondant sur l'expérience acquise pendant ces cinq dernières années, je conseille d'étudier sérieusement le projet de constituer, pour un certain temps, un organisme chargé de cette question de la coopération. Il pourrait, à mon avis, être composé de trois hommes, l'un représentant le National-Canadien, l'autre le Pacifique-Canadien avec un président représentant le public.

Il n'est pas nécessaire que cet organisme soit permanent, mais il vaudrait mieux que ses membres soient nommés pour cinq ans. Ils auraient pour mission d'étudier à fond les mesures coopératives possibles et l'application de tout projet adopté. Leur rôle serait d'obtenir le consentement des deux réseaux à tout projet pratique pouvant produire des économies et concourir au bien commun.

Les rapports de cet organisme sur chaque projet étudié seraient rendus publics, en même temps que serait rendu le verdict majoritaire, car je crois qu'une opinion publique informée de projets de coopération bien définis assisterait les directeurs de chemin de fer dans leurs études des mesures coopératives.

Lorsque l'intérêt public et l'économie justifieraient une mesure, mais que l'un ou l'autre des chemins de fer refuserait de l'adopter, on aurait recours à la contrainte par l'entremise du tribunal d'arbitrage déjà prévu par la loi. Je propose, toutefois, qu'au lieu de laisser cette démarche à la discrétion des compagnies de chemin de fer, le tribunal soit saisi automatiquement de la question quand un délai raisonnable se sera écoulé après la publication du rapport.

Le compte rendu des travaux de cet organisme serait soumis, chaque année, au Parlement.

Le président du conseil d'administration et directeur général du Pacifique-Canadien a dit devant le Comité qu'un corps public de ce genre pourrait favoriser la coopération, mais qu'il trouvait désagréable la coercition. Et il argumenta que la coopération obligatoire était un empiétement peu désirable sur les droits des compagnies privées. Ma réponse est simple. Je ne connais aucun Etat où il y a des chemins de fer administrés privément qui ne se réserve le droit d'exercer une contrainte dans l'intérêt public, et au Canada ce droit est spécifiquement établi par la "Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien".

Au cas où il obtiendrait l'unification le Pacifique-Canadien s'est dit contentant à subir la contrainte dans l'intérêt public en se soumettant à une commission extraordinaire ayant des pouvoirs très étendus. Si le principe est admis pour la fusion il est difficile de comprendre pourquoi il ne l'est pas pour la coopération.

On a dit que la coopération ne réussissait qu'en tant qu'elle détruisait la concurrence et que, logiquement, elle avait le même effet que l'unification. Cela serait vrai si les abandons considérables prévus dans le projet d'unification soumis par le Pacifique-Canadien étaient réalisés, mais la coopération à laquelle je pense est limitée aux économies pratiques justifiées par l'intérêt public. Elle n'a pas pour objet de faire disparaître la concurrence complètement. De fait, son but est de maintenir une saine concurrence tout en faisant disparaître les doubles emplois évidents et en empêchant de nouveaux.

On a prétendu que la coopération et la concurrence étaient deux termes incompatibles et que tant qu'existera l'élément de concurrence on ne pourra attendre grand'chose de la coopération. Ma réponse est que, lorsqu'il y a vraiment désir de coopération, des économies substantielles sont réalisées. Cela a été prouvé maintes et maintes fois. J'irai plus loin: s'il y a chance de réaliser une économie dans l'intérêt public et que l'un des chemins de fer ne veut pas coopérer, la contrainte est justifiable dans l'intérêt public.

Pour terminer je dirai que les difficultés où se débattent en ce moment les chemins de fer canadiens sont directement attribuables à la dépression et à la crise économique mondiale. Je ne connais pas de tour de passe-passe pouvant corriger cette situation. En somme, la solution dépend du retour à la normale de l'industrie et du commerce. Je sais que certains tiennent pour permanent l'état de choses actuel et se demandent si nous pouvons continuer, en tant que nation, à défrayer le présent coût onéreux de notre transport par rail. Ici, il convient de jeter un regard sur les conditions économiques du pays. Tout bien considéré le Canada a moins souffert de la crise que d'autres pays. Il est remarquable que l'an dernier la balance des comptes du Canada s'est traduite par un solde favorable de plus de 500 millions de dollars, de sorte que le Dominion, en tant que pays, a réduit sa dette envers le reste du monde et a arrondi son trésor. Ce fait ne porte pas au pessimisme et ne justifie pas une politique défaitiste. Le Canada possède de vastes ressources naturelles; il a besoin de l'aide des chemins de fer pour les développer. Il se peut qu'en construisant nos chemins de fer nous ayons outrepassé nos besoins immédiats, mais de façon générale nos chemins de fer sont bien situés et admirablement adaptés aux besoins du pays. A tout compter, le transport par rail est encore, le plus économique moyen de transport par terre et cela lui vaut un grand avantage sur ses concurrents. Les problèmes de concurrence par route, eau et air qui confrontent les chemins de fer sont difficiles, mais non pas insolubles. Pour l'instant nous avons à faire face à une augmentation du coût des chemins de fer concurrentement avec une diminution de trafic, et c'est certainement grave en tant qu'il s'agit du présent, mais je ne suis pas prêt à admettre que ces conditions soient permanentes.

Dans son témoignage le Pacifique-Canadien a déclaré que même en temps de crise il pouvait se maintenir et faire face à ses obligations. Cela est impos-

sible au National-Canadien. Toutefois, ce réseau peut gagner tous ses frais d'exploitation et cela malgré la charge qu'il doit supporter en assumant le rôle de pionnier et de serviteur du public. Il est de plus en état d'accuser rapidement de substantielles augmentations de revenus nets dès que les affaires reprendront au pays.

J'ai déjà fait allusion aux possibilités du réseau et dit qu'aucun exercice précédent ne peut donner une idée de ce que notre compagnie peut gagner. Le National-Canadien a de plus fortes possibilités de gain que son rival canadien et même que tout autre réseau américain parce qu'il occupe la situation la plus avantageuse dans le nord de ce pays où se trouvent de grandes ressources naturelles.

L'une des plus importantes de ces ressources, base de l'industrie du papier et de la cellulose, est la grande forêt de conifères de Québec et d'Ontario desservie exclusivement ou presque par le National-Canadien. Dans le domaine minier nous commençons à peine à découvrir la richesse de la formation géologique, connue sous le nom de bouclier laurentien, qui s'étend du fleuve Mackenzie à la côte du Labrador. Comme ce bouclier est traversé par des lignes principales et secondaires du National-Canadien il n'est pas étonnant que le développement minier au Canada, depuis dix ans, se soit poursuivi en bordure de ce réseau.

Notez aussi que le National-Canadien sert tous les grands centres industriels du pays qui, eux-mêmes, profitent du développement dans le nord et vous admettez avec moi que ce réseau peut gagner encore bien davantage.

Si le pays peut se développer sans duplication inutile de lignes, duplication qui ne servent qu'à partager le trafic et à majorer les frais, les perspectives d'augmentation de trafic pour le National-Canadien sont décidément fort encourageantes.

Pendant la crise le réseau National-Canadien a vu son efficacité augmenter. Il y a peu de travaux d'entretien en retard. C'est pourquoi, nous appuyons sur ces divers facteurs, nous pouvons regarder l'avenir avec une certaine confiance.

Dans l'intervalle, la politique la plus sage, il me semble, est de garder le réseau.

D. En tant que je puis voir, monsieur Hungerford, l'idée que vous faites ressortir au cours de votre témoignage c'est qu'au fond les services de transport par chemin de fer ont pour but l'intérêt public; ce n'est pas une entreprise destinée surtout à rapporter des bénéfices. Ai-je bien compris?—R. Je pense bien qu'il y a un peu des deux, mais c'est une entreprise de nécessité publique.

D. Mais votre mémoire souligne, et avec raison, je crois, le fait que l'intérêt général a joué son rôle dans l'organisation du réseau du National-Canadien et des services qu'il rend. C'est bien cela, n'est-ce pas?—R. Je le crois.

D. Donc, la question qui se pose devant le Comité est celle de savoir ce que peut payer le contribuable pour ces services de transport. Plus ces services sont complets, mieux on répond aux besoins de la population; mieux vaudrait je crois commencer par attirer votre attention sur cet aspect de la question. Vous vous rappelez sans doute qu'en étudiant cette question avec vous il y a six ans, le juge en chef actuel du Canada a qualifié de désespérée la situation financière du National-Canadien et du Pacifique-Canadien en 1932. C'est l'expression qu'il a employée. Elle se trouve à la page 2521 du compte rendu et si vous ne vous la rappelez pas je vais vous en faire lecture.—R. Je me rappelle bien des choses à propos de ces délibérations, mais pas ce passage en particulier.

D. C'était vers la fin de l'enquête. Voici ce qu'a dit le juge Duff,—car tel était son titre alors,—en parlant avec vous:

Sir Joseph vient de s'exprimer de telle manière qu'il n'y a pas à revenir sur le sujet. Bien entendu, la situation financière est désespérée. Vous pouvez concevoir une situation financière telle que le gouvernement vous dise qu'il n'a plus d'argent. Supposons que la situation ne soit pas

si grave que cela. Il peut y avoir encore de l'argent à dépenser pour construire des viaducs et garder la voie dans un état qui permette le passage des trains. En d'autres termes, il serait criminel de n'en pas dépenser. Mais supposons que la situation financière soit telle qu'elle n'en permette pas davantage, qu'advierait-il?

Il parlait alors de la situation financière. Et depuis 1931, la dernière que cette commission a étudiée, il appert que le gouvernement a fourni au National-Canadien la somme de 301.2 millions de dollars, soit cinquante millions par année,—ceci se trouve à la page 60 du compte rendu. Je constate par ailleurs que les recettes ordinaires du Canada pour les mêmes six années s'élèvent à 1,867.94 millions de dollars ce qui fait une subvention au National-Canadien de 16.13 p. 100 des recettes globales du pays pour ces six années. J'aimerais que vous nous disiez jusqu'à quel point on peut permettre au Canada de dépenser un sixième de ses recettes globales pour permettre au National-Canadien de donner des services de transports dans l'intérêt commun.—R. Voulez-vous, s'il vous plaît, répéter votre question?

D. Je voudrais attirer votre attention sur le fait qu'au cours des six années qui ont suivi la date où sir Lyman Duff qualifiait la situation de désespérée, 301.2 millions de dollars ont été consacrés à couvrir les déficits du National-Canadien, soit un sixième de tous les revenus du Canada, un sixième des recettes ordinaires du pays.—R. Vous voulez dire les revenus de la production?

D. Non, les recettes globales, les revenus du fisc. Je parlais de la situation au point de vue des impôts. Par exemple, l'an dernier les recettes totales du pays étaient de \$445,000,000, plus que jamais auparavant, et sur ce chiffre 42 millions, soit près de 10 p. 100 sont allés au National-Canadien. L'année précédente les revenus étaient de \$372,000,000 et l'année qui précédait celle-là de \$304,000,000. Si l'on remonte encore une année en arrière, on trouve le chiffre de \$200,000,000. Ce sont ces chiffres qui, au fond, intéressent le Comité. C'est ce qu'il a reçu la mission d'étudier. Je parlais donc d'impôts. Supposons qu'on trouverait moyen de réduire les impôts de 16.13 p. 100 en enlevant à l'Etat l'obligation de rembourser ces déficits...—R. A ceci je répondrai que je ne connais aucun moyen d'y arriver.

D. Voyez-vous, nous y sommes tous intimement intéressés. Si on pouvait retrancher cette somme de quarante millions de l'impôt sur le revenu, cela signifierait à peu près 30 p. 100 des sommes perçues. C'est là la difficulté, monsieur Hungerford. Il n'est pas question de certains chiffres en particulier; il s'agit de nous tirer des difficultés où nous nous trouvons au Canada. Les pensions aux anciens combattants ne coûtent pas plus cher au pays que le National-Canadien.—R. Il ne faut pas oublier que les chemins de fer constituent peut-être le facteur le plus important et le plus efficace de production au pays; il n'y a pas de doute, le pays retire des chemins de fer des avantages marqués.

D. Je l'admets. Je concède volontiers qu'il peut y avoir des avantages pour le pays à exploiter des chemins de fer sans profits. Mais la question qui se pose est celle-ci: jusqu'à quel point le pays peut-il se permettre ce luxe?—R. Si vous abandonnez les lignes et les services de chemins de fer et remplacez ces dépenses par des secours, vous ne faites que changer la cause du fardeau. Vous améliorez peut-être la situation des chemins de fer mais vous laissez à d'autres organismes le soin de faire vivre les gens.

D. Je voudrais attirer votre attention sur un graphique préparé par le Bureau de la statistique et qui se trouve à la page 71 du compte rendu. Vous constaterez là que la part des progrès économiques obtenus grâce aux chemins de fer sont à la baisse depuis 1923, et c'est aussi loin que vont nos chiffres. Que va-t-il arriver?—R. Personne ne peut dire ce qui va arriver, mais ce qui est évident c'est que le commerce du pays ne peut se faire si on réduit considérablement le service de transport.

[M. S. J. Hungerford.]

D. Mais peut-on faire du commerce avec des chemins de fer qui englobent 10, 15 ou 16 p. 100 des recettes globales du pays? Il nous faut quelque chose de pratique. Comment allons-nous sortir de cette difficulté? Sir Edward Beatty l'a dit clairement dans son témoignage, depuis 1917, date du rapport Drayton-Acworth, certains milieux intéressés n'ont donné que ce seul conseil: "Attendez et vous verrez. Nous ferons mieux prochainement." Pourtant, au lieu de faire mieux, nous voici en 1938 en face d'une situation beaucoup plus grave qu'en 1917; plus grave qu'en 1925 et qu'en 1932. Quel moyen nous proposez-vous pour faire face à la situation?—R. Absolument ce que j'ai proposé à la commission royale.

Le très hon. M. MEIGHEN: Une autre commission royale.

Le TÉMOIN: De pratiquer toutes les économies possibles et de restreindre les mises de fonds.

M. Biggar:

D. C'est ce que vous faites, n'est-ce pas?—R. Oui. Alors, en continuant à le faire...

D. Vous pratiquez toutes les économies que le conseil d'administration croit possibles et compatibles avec les intérêts du pays, n'est-ce pas?—R. Cette question de l'intérêt général est généralement en grande partie du ressort de la Commission des chemins de fer.

D. Je ne pense pas que ce soit une réponse à ma question. C'est ainsi que vous exploitez les chemins de fer, aussi économiquement qu'il est possible de le faire?—R. Oui.

D. C'est-à-dire, aussi économiquement qu'il est possible de le faire en tenant compte de ce que vous croyez être l'intérêt général?—R. Oui.

D. Supposons maintenant que vous ayez une conception différente de l'intérêt général, pourriez-vous les exploiter à moins de frais, avec de moins lourdes charges pour le trésor de l'Etat?—R. Peut-être. On pourrait les exploiter à moins de frais pour les chemins de fer, mais ce serait tout simplement déplacer le fardeau.

D. Mais n'est-ce pas là une question qui relève de la politique plutôt que des chemins de fer?—R. Peut-être.

D. Permettez-moi d'attirer votre attention sur ce que disait votre prédécesseur devant la Commission Duff, tel qu'on le trouve à la page 1086 du compte rendu. On y trouve ces paroles-ci:

Un des inconvénients inhérents à toute entreprise d'Etat, comme le réseau National-Canadien, vient de l'ingérence politique, et l'on pourrait ajouter aussi de la pression exercée par le public. En faisant cette déclaration, et je veux qu'on me comprenne très bien, je n'ai l'intention de lancer la pierre à aucun parti politique ou à aucun gouvernement que ce soit, présent ou passé. Je constate tout simplement un fait inévitable et reconnu dans le monde entier.

Les chefs de tous les partis politiques du pays et le peuple du Canada sont d'accord pour vouloir empêcher la politique de s'introduire dans le National-Canadien. Mais en fait, malgré ces grands désirs et cette bonne volonté, ce problème présente des difficultés qui dépassent le pouvoir de nos chefs d'Etat quel que soit le degré de connaissance et de patriotisme qu'ils aient atteint. En fin de compte, dans toute forme de gouvernement démocratique il faut prendre comme principe que le Gouvernement s'occupe de politique et, qu'on le veuille ou non, la politique est une chose dont un gouvernement doit tenir compte dans toutes ses actions.

Franchement, n'est-ce pas la situation réelle, ne sont-ce pas l'intérêt public et les considérations d'ordre politique qui ont été la cause des pertes du National-Canadien?—R. Je ne voudrais pas aller jusque-là.

D. En d'autres termes, n'est-ce pas l'intérêt public qui a été la cause du maintien d'un niveau de service qu'il vous faudrait nécessairement discontinuer, si vous exploitiez ce réseau pour des actionnaires particuliers?—R. S'il était possible d'obtenir l'autorisation de le faire.

D. Parfaitement, si vous pouviez obtenir l'autorisation de le faire.—R. Si vous pouvez l'obtenir.

D. Mais vous ne pouvez en obtenir l'autorisation parce qu'à chaque fois que vous cherchez à renvoyer des hommes il se produit un émoi dans les cercles politiques?—R. Une seule remarque, si vous me le permettez.

D. Certainement.—R. Pour les travaux ordinaires du chemin de fer les choses se passent tout comme s'il s'agissait d'une autre entreprise ferroviaire et, je crois, avec la même efficacité. Nous cherchons à lui faire atteindre le plus haut degré d'efficacité possible et je dois dire que nous avons fait certains progrès en ce sens. Mais il n'y a pas à dire, nous avons des charges à supporter à propos des services qu'il nous serait impossible de faire disparaître même si nous le voulions, s'il faut en juger par notre expérience passée. Je pourrais vous citer maintes et maintes lignes que nous exploitons à perte et je suis sûr que vous diriez comme moi qu'il est inutile de songer à obtenir l'autorisation de les abandonner. Ce fait admis, tout ce qui reste à faire pour le National-Canadien c'est de donner sur ces lignes le service qu'on insiste à reconnaître comme d'intérêt public et de le donner aussi économiquement et aussi efficacement que possible.

D. Je l'admets. Je concède le tout. Mais il n'est pas moins vrai que si vous dirigiez ce chemin de fer pour des actionnaires particuliers qui ne pourraient combler un déficit annuel de cinquante millions, vous trouveriez moyen de réduire les dépenses en adoptant des mesures que vous ne pouvez prendre, étant données les circonstances?—R. C'est ce que nous ferions, monsieur Biggar, si nous pouvions obtenir l'autorisation de le faire.

D. Autrement dit, il est vrai que vous avez des ateliers que vous ne pouvez fermer à cause des difficultés politiques qui s'ensuivraient,—peu importe le gouvernement au pouvoir. Peu importe qui fût au pouvoir, il y aurait des difficultés politiques si vous décidiez, par exemple, de faire des changements dans vos rotondes à Lakehead ou à Winnipeg?—R. Non. Il est tout à fait possible que nous éprouvions plus de difficulté, que nous recevions plus de critique et autres choses du genre qu'une compagnie libre; mais, en général et autant que faire se peut, nous agissons, je crois, comme un chemin de fer ordinaire le ferait.

D. Est-ce bien vrai? Ainsi, par exemple, lors de l'élection de Saint-Henri, cette année même, la question de la reprise des travaux du terminus de Montréal a pris une importance politique considérable, n'est-ce pas?—R. J'en ai entendu parler.

D. Il n'y a pas le moindre doute qu'on l'ait discutée, on a même proposé de reprendre les travaux. Je ne blâme personne. On devait s'y attendre, n'est-ce pas?—R. La direction du chemin de fer n'y était pas intéressée.

D. Non. C'est ce que j'entends, la direction du chemin de fer n'y a pas trempé. Il s'agissait des intérêts des propriétaires du National-Canadien. Or, que se produirait-il, s'il s'agissait d'une entreprise particulière et non du problème d'administrer ce chemin de fer dans l'intérêt public au coût de \$50,000,000 par année?—R. A mon avis, l'opinion publique et les besoins du public devraient être pris en considération, qu'il s'agisse ou non d'une direction unifiée.

D. Je ne parle pas du tout d'unification. En supposant que le National-Canadien ne soit pas une entreprise de l'Etat, on ne pourrait certainement pas l'administrer sur le pied actuel?—R. Non, certainement.

D. Les actionnaires n'y engloutiraient pas \$50,000,000 par année, n'est-ce pas?—R. Non.

D. Allons un peu plus loin. Supposons une compagnie à laquelle les actionnaires auraient avancé toutes les sommes que le gouvernement a placées dans les Chemins de fer Nationaux du Canada et qui serait administrée comme ceux-ci

jusqu'à en arriver au point où ils en sont actuellement et qu'alors elle se déclare impuissante et que les actionnaires refusent de nouveaux capitaux. Je vous soumets seulement la supposition que le gouvernement vous dise: "Il nous est impossible de vous avancer un sou de plus". Alors, qu'advierait-il du National-Canadien?—R. Le gouvernement, je crois, s'en chargerait, comme il l'a déjà fait.

D. Ce que je vous demande, c'est ce qui arriverait en supposant que le gouvernement dise: "Il nous est impossible d'avancer de nouvelles sommes au National-Canadien?"—R. Il serait impossible de continuer le service indéfiniment.

D. Quelle valeur a-t-il aux yeux du capitaliste, aujourd'hui?—R. Je regrette, mais je ne comprends pas.

D. Vous avez vous-même affirmé devant la commission royale que la valeur d'une entreprise était déterminée par ses profits. Le passage auquel je fais allusion se trouve aux pages 2527 et 2528 des témoignages entendus par la commission royale. Quelle est la valeur des Chemins de fer Nationaux du Canada, aujourd'hui, en se basant sur ses profits?—R. Cela tient à tant de choses. Je ne pourrais vous répondre immédiatement.

D. Vous êtes toujours d'avis que la valeur d'une entreprise est déterminée par ses profits, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Prenons le National-Canadien comme exemple d'une entreprise dont la valeur est déterminée par ses profits. Quelle est cette valeur? Si vous vouliez le vendre quelle somme pourriez-vous en obtenir?—R. C'est une chose très difficile à dire.

D. M. Fairweather était d'avis qu'à la vente, les chemins de fer ne trouvaient pas preneur. Ne diriez-vous pas que le National-Canadien ne pourrait être vendu que pour une somme nominale?—R. C'est possible. Je ne puis me représenter un intérêt particulier achetant le National-Canadien et assumant ses obligations actuelles.

D. Je ne parle naturellement pas des obligations. Que pourrait-il réaliser s'il était vendu libre de ses obligations et que le prix de vente soit versé aux obligataires? Quelle somme des particuliers pourraient-ils offrir au Dominion du Canada pour cette entreprise de chemin de fer?—R. Monsieur, j'aimerais répondre à cette question un peu plus tard, si vous me le permettez. Je ne puis vous le dire.

L'hon. M. DANDURAND: Quelle somme un syndicat aurait-il offert en 1926, lorsque le National-Canadien réalisait \$40,000,000 de plus que ses dépenses? Quelle somme leur offre représenterait-elle?

M. BIGGAR: Aurait-il basé son offre sur les chiffres d'une année ou sur ceux de dix ans? J'ai consulté l'état imprimé aux pages 91 et 92 du compte rendu. Après tout, ce n'est qu'en 1923 qu'on a réellement réalisé l'organisation du National-Canadien, et il faut lui accorder un certain temps pour se perfectionner.

Le très hon. M. MEIGHEN: La loi décrétant son organisation fut édictée en 1921.

M. BIGGAR: Le temps qu'on accorde au perfectionnement de l'organisation est une simple question de jugement.

D. Supposons qu'on accorde au National-Canadien jusqu'à 1927 pour perfectionner son organisation. Je fais allusion à la partie de la Pièce 26 imprimée aux pages 91, 92 et 93 des délibérations, où je vois que, pour cette période de dix ans, les recettes du National-Canadien, avant d'en déduire les frais généraux, s'élevaient à \$164,793,673, pour la période entière de dix ans. Ceci représente une somme annuelle de \$16,500,000 de plus que les dépenses d'exploitation. Il me semble que cette méthode d'obtenir la valeur du National-Canadien serait assez juste, n'est-ce pas?—R. Je le crois.

D. Qu'en pensez-vous? Je vous signale la chose, car c'est votre opinion que nous désirons avoir et non la mienne.—R. Je ne cherche pas à vendre le chemin de fer.

D. Mais vous vous efforcez de venir en aide au Comité dans la recherche d'une solution au problème de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent.—R. Jé me suis efforcé d'indiquer en quoi ce lourd fardeau peut être le plus allégé, sans perdre de vue l'importance vitale de l'intérêt et du service publics.

D. Mais vous n'avez pas réglé l'autre question. Qu'est au juste cette question d'intérêt public? Ne pourrait-on pas la comparer un peu à l'homme qui essaie d'habiter une maison dont le loyer s'élève à \$1,800 par année, alors que son revenu n'est que de \$2,000?

L'hon. M. SINCLAIR: Vous supposez, monsieur Biggar, l'existence du contrôle actuel des tarifs de transport?

M. BIGGAR: Oui. M. Hungerford n'a rien dit des tarifs de transport, mais je suppose qu'il faudra lui en parler avant de terminer.

M. Biggar:

D. Qu'allons-nous faire à ce sujet, monsieur Hungerford? Je ne veux pas vous faire dire ce que vous ne voulez pas dire, mais il y a là une réelle difficulté que le Comité désire vaincre.—R. Voici mon avis: en vue de la valeur du service des chemins de fer pour le public et de l'influence qu'ils exercent sur la production de la richesse au pays, je crois que le mieux qu'on puisse faire est de laisser les choses telles qu'elles sont et d'économiser partout où l'intérêt public nous le permet.

D. Qui devra déterminer en quoi consiste l'intérêt public? Sera-ce le député qui, s'il appuie le gouvernement, se trouvera en mauvaise posture chaque fois qu'une économie dans l'administration des chemins de fer sera préjudiciable à son comté?—R. Nous nous efforçons d'établir un juste milieu entre ce que nous considérons comme besoin public d'un côté et l'obligation de limiter les frais d'exploitation de l'autre. A la vérité, c'est la commission qui représente l'intérêt public qui y exerce le contrôle dans une large mesure.

D. Ceci m'inquiète réellement, car M. Fairweather nous a dit dans son témoignage qu'il envisageait, bien qu'il lui fut difficile de le faire, l'intérêt national plutôt que l'intérêt du chemin de fer, chaque fois qu'il le pouvait. N'est-ce pas là le danger, qu'au lieu d'exploiter le chemin de fer comme tel, on l'exploite comme une entreprise nationale, c'est-à-dire en n'envisageant que ce qui semble, à un certain moment, être l'intérêt public; c'est ce qui se ferait, comme l'a dit sir Edward Beatty, je crois, dans tout l'organisme du National-Canadien. En fin de compte, votre travail ne consiste-t-il pas à éviter tout ennui au ministre des Chemins de fer?—R. Oh! non.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Ça ne réussit pas toujours.

Les hon. SÉNATEURS: Oh! oh!

M. BIGGAR: Non.

M. Biggar:

D. Cela ne s'applique-t-il pas à tout l'organisme?—R. J'avoue que j'éprouve beaucoup de difficulté à vous communiquer mes vues précises à ce sujet, mais permettez-moi de vous citer un exemple. L'exploitation de la ligne de Gaspé est, à mon avis, une bonne illustration de ce que j'appelle l'intérêt public. Cette ligne n'est pas rémunératrice.

L'hon. M. Dandurand:

D. Celle qui part de la gare de Matapédia et va jusqu'à Gaspé?—R. Oui, monsieur. Je ne sais si elle le deviendra jamais. Je ne vois aucune perspective qu'elle le devienne; cependant, on a jugé essentiel que la population de cette région soit desservie par un chemin de fer. Si nous adoptions comme principe de

[M. S. J. Hungerford.]

n'exploiter que les lignes rémunératrices, les envisageant du point de vue de la compagnie libre, alors tous ces services déficitaires disparaîtraient. Mais nous savons très bien qu'il est impossible de refuser d'exploiter de telles lignes. Le public ne nous le permettrait pas.

M. Biggar:

D. Une autre chose m'a frappé à ce sujet. Je vois que, d'après les statistiques citées à la Pièce 26, si je me rappelle bien, les recettes totales du National-Canadien du chef du transport des voyageurs, s'élevaient à \$17,023,000 en 1936, ce qui n'est environ qu'un peu moins de la moitié du déficit. Le fait que le déficit du National-Canadien doublait la somme attribuée au transport des voyageurs m'a frappé comme présentant quelque intérêt. Il y a un autre chiffre se rapportant aux recettes dérivées des trains de voyageurs; c'est \$31,000,000. J'ignore quel rapport existe entre ces deux sommes. Peut-être pourriez-vous me le dire?—R. Je ne le sais.

L'hon. M. McRAE: Monsieur le colonel Biggar, je crois qu'à ce sujet, il faudrait majorer de 25 p. 100 le chiffre relatif au transport des marchandises et des voyageurs de l'an dernier, ce qui donnerait des recettes à peu près \$2,000,000 inférieures au déficit probable. De cette façon on combine en un tout les chiffres relatifs aux marchandises et aux voyageurs.

M. BIGGAR: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sans augmentation du prix de revient.

L'hon. M. McRAE: Oui. Il manquerait encore \$2,000,000 pour combler le déficit.

M. Biggar:

D. Alors, dois-je conclure que vous ne pouvez soumettre aucun autre moyen de parer à cette situation que le plan de collaboration obligatoire que vous avez mentionné?—R. En tenant compte de la valeur de ce service pour le public, je crois qu'il est dans les meilleurs intérêts du pays d'en agir ainsi. Cette expression de mes vues peut vous sembler égoïste, mais c'est mon opinion.

D. M. Fairweather nous a dit que le plus qu'on pouvait espérer de la collaboration obligatoire était une économie annuelle de \$10,000,000. On ne sait pas très bien si le million et trois quarts d'économies déjà réalisées est compris dans ce chiffre, car M. Fairweather nous a dit qu'il ne pouvait analyser ce \$10,000,000. Le Pacifique-Canadien nous a dit que le plus qu'on pouvait obtenir au moyen de n'importe quel plan de coopération était une économie de onze millions et quelques dollars dont on doit retrancher \$1,750,000. Différez-vous d'avis?—R. Au sujet des chiffres estimatifs?

D. Oui; que nous ne devons pas demander à la collaboration obligatoire de nous faire réaliser plus de \$10,000,000 d'économies par année.—R. J'ai appris à douter de toute estimation de ce genre.

D. Doutez-vous de l'une plus que de l'autre?

Le très hon. M. Meighen:

D. Quelle est votre estimation?—R. En réalité, je ne vois pas comment qui que ce soit peut donner une estimation exacte sans étudier toute la situation. Sans cette étude préalable, le chiffre n'est pas une estimation, c'est plus ou moins une conjecture.

M. Biggar:

D. Ma question est réellement celle-ci: désapprouvez-vous les vues déjà exprimées par plusieurs témoins devant le Comité à l'effet que le plus qu'on puisse espérer de la collaboration obligatoire est une économie d'à peu près \$10,000,000 par année?—R. Je ne saurais la limiter à cette somme, monsieur. A

la vérité, je n'oserais mentionner aucun chiffre, car nous ne possédons pas les données suffisantes pour étayer un tel chiffre.

D. Cependant, ces estimations nous ont été données avec un grand sérieux. Par quel chiffre les remplacerez-vous?—R. Elles peuvent être assez exactes, mais je ne puis donner d'estimation à ce sujet.

L'hon. M. McRae:

D. Monsieur Hungerford, vous recommandez fortement la collaboration obligatoire à l'étude du Comité. Vous vous êtes certainement arrêté, dans votre for intérieur, à quelque résultat qu'on pourrait obtenir de cette collaboration obligatoire?—R. Oui.

D. Le Comité sera, je crois, très intéressé de connaître votre opinion là-dessus.—R. Je crois qu'une économie assez forte sera possible, mais je ne crois pas que personne puisse en déterminer le montant.

D. Nous nous intéressons à ce qui pourrait résulter de l'application de cette collaboration obligatoire.—R. Je pourrais dire que \$10,000,000 est aussi exact que toute estimation qu'on pourrait préparer. Je crois que c'est à peu près cela, mais je doute que personne puisse en garantir l'exactitude.

L'hon. M. Black:

D. Je désire poser une question dans le même ordre d'idées. A la page 1078 des délibérations de ce Comité, on trouve la Pièce 76, qui est un résumé de la discussion de la Pièce 49 par M. Fairweather devant la Commission Duff. Alors, Sir Henry Thornton, qui occupait votre poste actuel, évaluait à \$60,000,000 par année les économies qu'on pouvait réaliser. Il n'entrait pas dans les détails de cette estimation, mais, à la même période, M. Fairweather prétendait dans son estimation que l'économie pourrait être de \$49,000,000. Puis, en entrant dans les détails il nous a dit qu'elle pourrait être portée à \$56,440,000. Les estimations des économies pour 1932 et 1938 présentent un écart considérable. Le chiffre de \$56,000,000 cité par M. Fairweather se basait, je crois, sur une année où le trafic serait normal. Il n'en fut pas ainsi en 1930. Pour nous, qui nous efforçons de trouver une solution au problème ferroviaire, il est très difficile de concilier les différences énormes qui existent entre les chiffres fournis à la Commission Duff, en 1932, et les économies possibles présentement préconisées devant le Comité. Que diriez-vous, monsieur Hungerford, de ces estimations; d'abord celle de sir Henry Thornton, \$60,000,000, et de cette autre de M. Fairweather, \$56,000,000; les deux furent soumises à la Commission Duff en 1932?—R. L'attitude que j'adoptai alors au sujet de ces estimations fut la même que celle d'aujourd'hui. J'ai dit qu'elles étaient irréalisables. Elles étaient tout simplement des listes de chiffres et de rubriques qu'on ne pourrait jamais mettre en pratique. Il serait oiseux d'espérer qu'on le puisse. Par conséquent des économies estimées à \$50,000,000, \$56,000,000, \$60,000,000 ou \$75,000,000 sont plus ou moins irréalisables.

L'hon. M. Horsey:

D. Avez-vous jamais tenté vous-même de préparer une telle estimation, monsieur Hungerford?—R. Non.

M. Biggar:

D. C'est ce que j'allais demander. Les deux estimations, spécialement celle de \$75,000,000 préparée par le Pacifique-Canadien, ont été connues de tout le pays depuis six ans. Je suppose qu'il aurait été possible, d'étudier ce travail très attentivement, de le contrôler et d'être en mesure d'exprimer une opinion, aussi exactement qu'on peut le faire quand il s'agit d'une estimation, du montant qu'on aurait pu économiser?—R. J'ai des doutes très sérieux sur la compétence de qui que ce soit pour préparer d'avance une estimation très exacte. Tout dépend,

[M. S. J. Hungerford.]

voyez-vous, de la portée de ce qu'on vous permettra de faire; comment pourriez-vous déterminer cela à l'avance? Vous pouvez faire des suppositions, mais sans garantie qu'on vous permettra d'aller aussi loin.

D. Pourriez-vous soumettre au Comité les choses sur lesquelles vous basez vos calculs au jour le jour, vous permettant de déterminer quelles seront les conditions d'une année à l'autre, disons pour dix ans? Car nous devons établir un plan pour plusieurs années à l'avance. Ce que je veux dire, c'est que vous devez faire des suppositions au sujet de ce que vous pourrez ou ne pourrez pas faire au sujet du National-Canadien. Par exemple, vous devez faire des suppositions au sujet du volume des mouvements ferroviaires. A l'aide de ces suppositions on doit pouvoir calculer approximativement les conditions que rencontrera le National-Canadien d'année en année, de 1939 à 1948, par exemple. Ainsi, nous aurions à notre disposition un résumé de ce que le National-Canadien pourra accomplir à votre avis.—R. Il serait possible, je crois, de préparer une estimation assez exacte, si nous pouvions compter sur un certain volume de mouvement ferroviaire; mais je ne vois pas bien comment on peut faire un tel pronostic surtout dans cette période de troubles mondiaux. Le tout se base sur le chiffre des recettes futures, et ce chiffre ne peut être qu'une conjecture. Nous le ferons si vous le désirez.

D. La possession d'un pronostic spécifique de ce genre serait, je crois, très utile au Comité.—R. Monsieur, puis-je ajouter ceci...

L'hon. M. DANDURAND: Ne faudrait-il pas calculer les récoltes des dix années prochaines?

L'hon. M. McRae:

D. Je suppose que l'estimation de \$60,000,000 présentée par sir Henry Hurterford était basée sur un état préparé avec grand soin. C'est vous, monsieur Hungerford, qui dirigiez l'exploitation à cette époque-là. Ne s'agissait-il pas d'un état préparé suivant une méthode semblable à celle employée par le Pacifique-Canadien pour la préparation de celui-ci? Les renseignements furent obtenus des divers services?—R. Franchement, je ne sais comment on l'a préparé.

D. Ne vous a-t-on jamais consulté à ce sujet?—R. Non.

L'hon. M. MORAUD: Est-il possible de préparer pareille estimation? C'est très bien de présenter des chiffres imposants au public, mais il faudrait d'abord savoir s'il est possible d'obtenir des chiffres fiables.

M. BIGGAR: M. Hungerford dit qu'il peut le faire, excepté pour le volume du mouvement ferroviaire.

Le TÉMOIN: Si vous établissez d'avance le montant des recettes brutes.

M. Biggar:

D. On pourrait travailler sur deux ou trois suppositions. Votre opinion ne vaut peut-être pas mieux que celle d'un autre au sujet des fluctuations du commerce mondial; il serait donc préférable de se baser sur deux ou trois suppositions. Mais il y a une autre chose du même genre qui offre quelque difficulté pour moi. C'est au sujet de ce tableau, Pièce 24; il est au moins possible, n'est-ce pas, que le volume de mouvement ferroviaire et les recettes actuels des chemins de fer diminuent au lieu de se maintenir au niveau d'aujourd'hui? Vous vous rappelez qu'en 1932, tous ceux qui avaient affaire à la Commission Duff croyaient que vous étiez au plus creux de la crise, que rien ne pouvait être pire que les conditions dans lesquelles vous vous trouviez alors et que dans six mois ou un an, vous seriez de nouveau à flot, comme vous l'étiez en 1928. Maintenant, supposons qu'il en soit autrement et que la chute se continue—et, en réalité, il y a de bonnes raisons pour croire qu'elle se continuera, puisque les rapports pour les trois premiers mois de l'année ne sont pas aussi bons...

L'hon. M. HAIG: Quatre mois.

M. BIGGAR: Les chiffres que j'ai se rapportent à trois mois seulement. Ils démontrent que le National-Canadien n'a pas couvert ses dépenses d'exploitation.

L'hon. M. HAIG: J'allais demander si ces chiffres ne pourraient pas être calculés jusqu'au 1er juin. Les journaux de samedi donnaient un rapport jusqu'au 7 juin. Selon eux, les recettes brutes du Pacifique-Canadien pour la semaine accusaient une chute de 11 p. 100 cette année, et celles du National-Canadien 17 p. 100 comparées à celles de la même période l'an dernier.

M. BIGGAR: Je ne dépose pas ces documents, parce qu'ils sont assez compliqués.

L'hon. M. HAIG: L'*Ottawa Journal* de samedi donnait ces renseignements.

M. BIGGAR: J'ai reçu ces chiffres ce matin du Bureau de la statistique.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): M. Hungerford voulait dire quelque chose.

Le TÉMOIN: Je désire simplement expliquer, à l'intention de monsieur le sénateur Haig, que les chiffres publiés représentent l'état hebdomadaire des recettes brutes; on ne publie rien de ce genre relativement aux dépenses. Celles-ci paraissent le 20 du mois suivant et sont publiées pour le mois entier.

M. Biggar:

D. D'après le rapport que j'ai reçu du Bureau de la statistique, le National-Canadien n'a pas réalisé suffisamment pour couvrir ses dépenses d'exploitation pour les trois premiers mois de l'année; le déficit est de \$5,652,000, dont \$4,559,000 pour son réseau canadien; il est donc possible que les recettes soient inférieures à celles des cinq dernières années. Maintenant, qu'advient-il du Pacifique-Canadien en de telles circonstances?—R. Il vous a affirmé qu'il peut se maintenir.

D. C'est absolument vrai, mais voici le problème que je vous pose: il ne s'agit pas de savoir si nous adopterons l'unification ou non, mais nous ne pouvons pas oublier qu'il est possible que l'unification devienne obligatoire si le Pacifique-Canadien devient en mauvaise posture, sinon avant. Cela n'est-il pas possible?—R. Je présume que tout est possible. Cependant, je ne le crois pas, personnellement.

D. Comptez-vous que vous puissiez indéfiniment exploiter une entreprise nationale subventionnée au taux de plusieurs millions par année en concurrence avec une entreprise particulière qui ne possède pas ces mêmes ressources? N'est-il pas inévitable qu'une crise économique finisse par faire écrouler l'organisme qui ne bénéficie pas de cette aide.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ou les deux.

M. Biggar:

D. Ou les deux.—R. Des choses de cette nature sont possibles, naturellement. Je suis de ceux qui croient au progrès de notre pays. Il progresse actuellement.

Le très hon. M. Meighen:

D. Je remarque qu'à la page 22 de votre mémoire vous citez des chiffres. Nous désirons bien les comprendre. Je vous en lis une phrase. Voici ce que vous dites:

Il est remarquable que l'an dernier la balance des comptes du Canada s'est traduite par un solde favorable de plus de 500 millions de dollars, de sorte que le Dominion, en tant que pays, a réduit sa dette envers le reste du monde et a arrondi son trésor.

[M. S. J. Hungerford.]

Je suppose que ce \$500,000,000 représente l'excédent des exportations sur les importations.—R. Tous les facteurs y sont inclus.

D. Quels sont ces facteurs? Je croyais que c'était très simple. Peut-être n'en est-il pas ainsi.—R. Puis-je demander à M. Fairweather de lire les rubriques? Nous les avons ici.

D. J'allais vous demander si vous pouvez nous dire comment vous en arrivez à cette somme de \$500,000,000?—R. Nous l'avons tirée de renseignements obtenus du Bureau de la statistique.

L'hon. M. Robinson:

D. Le calcul a-t-il été fait par le Bureau de la statistique?—R. Il est basé sur ses chiffres.

L'hon. M. HAIG: Laissez-lui nous dire de quoi il s'agit.

Le très hon. M. Meighen:

D. En tout cas, citez-nous quelques-unes des rubriques si l'énumération complète doit prendre trop de temps.—R. Voici: exportations de denrées, \$947,000,000, moins les importations de denrées, \$625,000,000; exportations d'espèces, \$131,000,000; apport du tourisme, \$255,000,000, moins dépenses probables des Canadiens à l'étranger, moins les sommes versées pour acquitter le transport des denrées exportées, et autres choses de ce genre, immobilisations. Il y a aussi la construction exécutée pour des particuliers.

D. Quoi?—R. La construction exécutée pour des particuliers; il ne s'agit pas des contrats de construction accordés, mais des sommes versées au commerce et aux entrepreneurs généraux par des particuliers, \$143,000,000.

D. Considérez-vous cela comme des recettes?—R. Ce serait, je suppose du capital de surplus.

D. La construction faite pour des particuliers, vous insérez cela dans les recettes?—R. Il s'agit tout simplement d'une accumulation de richesse.

D. C'est fort! Voulez-vous dire que les sommes dépensées pour la construction font partie des recettes du pays?

L'hon. M. BLACK: Ces sommes furent toutes empruntées, je suppose.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ça n'a aucune importance. Ce n'est pas une recette de quelque côté que vous l'envisagiez. Vous traitez les sommes placées dans la construction des maisons comme recette et vous dites que nous avons réduit notre dette. De quel montant notre dette mondiale a-t-elle été réduite? De \$500,000,000?

L'hon. M. MURDOCK: Le rapport de la Banque du Canada ne contient-il pas ce renseignement?

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous n'avons certainement pas abaissé notre dette de \$500,000,000.

Le TÉMOIN: Payé: échéance d'obligations détenues à l'étranger, \$145,000,000.

Le très hon. M. Meighen:

D. Que dites-vous? je ne vous entends pas.—R. Je crois qu'on se comprendrait beaucoup mieux, si vous nous permettiez de vous soumettre l'état.

D. Voici ce que je veux dire: dans cette déclaration que vous avez faite, vous nous avez dit que nos recettes nationales excédaient nos dépenses d'une somme de \$500,000,000. Je ne doute pas que les ventes de marchandises moins les achats sont à leur place dans les recettes. Mais vous y ajoutez les placements sur les maisons; je ne vois donc pas comment vous arrivez à une différence de \$500,000,000. Prétendez-vous toujours que nous avons diminué notre dette mondiale de \$500,000,000?—R. Non.

D. Alors, à quel chiffre se monte cette réduction?—R. L'augmentation de la richesse s'est élevée à \$500,000,000.

D. Ce n'est pas ce que vous dites. Vous dites que nous avons diminué notre dette. Je veux savoir de quelle somme cette dette fut diminuée au cours de 1937.

L'hon. M. ROBINSON: Si j'ai bien compris, il s'agit ici d'un calcul du Bureau de la statistique.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, il s'agit de son interprétation de quelque chose, et je voudrais en extraire le bon sens.

Le TÉMOIN: La diminution nette du total des obligations et garanties détenues à l'étranger est de \$156,000,000.

Le très hon. M. Meighen:

D. Voulez-vous dire que nous avons modifié notre dette de cette somme parce que elle représente la diminution nette des obligations détenues à l'étranger?—R. C'en est une partie.

D. Vraiment? Alors, je m'arrête.

L'hon. M. McRae:

D. Cet état comporte-t-il l'intérêt versé par les sociétés particulières?—R. Nous avons tenu compte de tous les facteurs, je crois.

Le très hon. M. Meighen:

D. Et quelle est la réduction nette?—R. Eh bien, je...

D. Vous ne le savez pas.—R. Tout dépend de la manière dont vous l'envisagez. En tout cas, que les chiffres soient exacts ou non, la conclusion, c'est que...

D. Quelle est la réduction nette de la dette?

L'hon. M. DANDURAND: Peut-être devrions-nous permettre au témoin d'examiner ces chiffres et de nous les expliquer à notre retour à 3 heures 30.

Le très hon. M. MEIGHEN: M. Fairweather pourrait peut-être nous le dire.

L'hon. M. McRAE: Permettez-moi d'exprimer l'idée, au sujet de cet état qu'on a préparé—on s'est efforcé d'appliquer les estimations du Pacifique-Canadien à 1937—qu'en les groupant, nous pourrions assez bien appliquer 1937 à 1930 sans erreur trop prononcée. Il pourrait baser cet état sur 1937. Alors nous aurions un point pour nous appuyer au lieu de repasser plusieurs années. Prenons l'exploitation pour l'an dernier; quelle serait l'économie, basée sur les activités de l'an dernier sous le régime de collaboration obligatoire?

M. BIGGAR: Pour le même volume de mouvement des marchandises?

L'hon. M. McRAE: Oui. Nous aurions alors une base de comparaison.

L'hon. M. HAIG: La page 22 du mémoire que nous a lu M. Hungerford ce matin contient la déclaration suivante:

Pour l'instant nous avons à faire face à une augmentation du coût des chemins de fer concurremment avec une diminution de trafic, et c'est certainement grave...

J'aimerais posséder les chiffres jusqu'au 30 avril de la présente année, des dépenses et des recettes nettes au regard de ceux de 1937.

A 1 h. 5, le Comité s'ajourne à cet après-midi, après la séance du Sénat.

La séance est reprise à 4 h. 35.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien) : Messieurs, êtes-vous prêts à procéder?

M. S. J. HUNGERFORD est rappelé.

M. Biggar :

D. Monsieur Hungerford, j'ai eu l'occasion, après l'ajournement, de relire votre mémoire de ce matin et je crois pouvoir résumer très brièvement ce que vous tentez de prouver. Le premier point, si j'ai bien compris, est celui-ci—j'emploie presque les mots de votre mémoire—que le National-Canadien est exploité aussi habilement qu'il est possible de le faire tout en tenant compte de l'intérêt du public?—R. Monsieur, vous avez raison, je crois.

D. Et que l'intérêt public est réellement déterminé par le public tel que représenté par le gouvernement au pouvoir?—R. Dans ses grandes lignes.

D. Et que le devoir de l'administration du chemin de fer est, tout en suivant ces directives, d'exploiter le chemin de fer de la façon la plus économique possible?—R. C'est exact.

D. Donc, si, pour suivre les directives publiques, on fait des dépenses plus fortes qu'on ne le ferait en envisageant la question strictement au point de vue du chemin de fer, cela regarde le public, représenté par le gouvernement au pouvoir, plutôt que la direction du chemin de fer qu'on a chargée de sa conduite?—R. Jusqu'à un certain point, c'est exact, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND : Ne pourriez-vous pas préciser cette expression, "le gouvernement au pouvoir"? Le gouvernement n'est que l'organe du Parlement.

M. BIGGAR : Oui. Le mot "Parlement" est peut-être plus exact.

M. Biggar :

D. S'il en est ainsi, il me semble vrai de dire que la différence qui existe entre une entreprise de l'Etat comme celle-ci et une entreprise particulière est la suivante : dans l'entreprise particulière, la direction a deux fonctions : diriger l'exploitation et déterminer, ou du moins par ses recommandations, les directives à suivre?—R. Oui, c'est bien cela.

D. Alors que, dans l'entreprise de l'Etat, la direction ressortit, pour ainsi dire, à un organisme, l'administration ferroviaire, alors que la détermination des directives reste entre les mains du Parlement ou du gouvernement?—R. De façon générale, c'est encore exact.

D. Or, quand vous comparez la proposition de sir Edward Beatty à la situation actuelle, ce que vous comparez réellement, c'est la direction actuelle du National-Canadien, qui administre seulement le chemin de fer et une direction qui décide non seulement de la méthode d'exploitation du chemin de fer mais aussi des perspectives générales qu'il faudra suivre?—R. Oui, si je vous comprends bien.

D. En d'autres termes, la détermination des directives générales ne tient pas nécessairement compte, dans ces circonstances nouvelles, de ce que nous appelons l'intérêt public, mais plutôt de ce que M. Fairweather, je crois, a décrit comme l'intérêt plus limité du chemin de fer lui-même?—R. C'est bien cela, je crois.

D. Dans un autre ordre d'idées, je suppose que vous êtes d'avis qu'un monopole où un tel dédoublement des attributions dans la direction et la détermination des directives existe, présenterait certains dangers, même s'il s'agit d'une entreprise d'Etat?—R. Je crains ne pas vous avoir compris, monsieur.

D. Croyez-vous qu'un monopole national présente des dangers? Pour mieux comprendre ma pensée, supposons que certains événements forcent le peuple canadien à prendre la direction du Pacifique-Canadien aussi bien que celle du

National-Canadien et à les combiner en un seul organisme, il y aurait danger de créer un monopole, n'est-ce pas?—R. C'est très possible. Personnellement, je n'aime pas les monopoles.

D. Je voulais dire même un monopole de ce genre?—R. Oui.

D. Et le danger qui réside dans l'absence du stimulant de la concurrence existerait quand même sous le régime d'unification tel que proposé par sir Edward Beatty?—R. Réellement, si vous supprimez la concurrence, vous aurez probablement toujours les mêmes conditions; c'est bien mon avis.

D. Cependant, si on va au fond des choses, la vraie différence entre la situation actuelle et celle qui existerait sous le régime de l'unification consiste en ce que présentement, la moitié ou plutôt plus de la moitié des réseaux ferroviaires canadiens sont exploités suivant des directives déterminées en rapport avec l'intérêt public?—R. Je crois que c'est cela, monsieur.

D. Alors que l'autre partie est régie par une direction qui considère tout d'abord l'intérêt du chemin de fer?—R. C'est bien cela.

D. Et si le changement proposé par sir Edward Beatty s'effectuait, on verrait presque tous les chemins de fer du Canada exploités en ne tenant compte que de l'intérêt plus limité des chemins de fer?—R. Oui, un intérêt certainement plus limité, mais je ne crois pas qu'il s'appliquerait à tout le système.

D. Mais certainement l'intérêt plus limité des chemins de fer?—R. Oui.

D. Et croyez-vous que les désavantages découlant du monopole ou de la suppression du stimulant de la concurrence seraient plus ou moins prononcés que dans le cas d'un chemin de fer national groupant toutes les lignes?—R. Réellement, je ne crois pas que la différence soit très considérable. Il peut y en avoir, mais pas beaucoup.

L'hon. M. COTÉ: Monsieur Biggar, voudriez-vous lui demander ce qu'il entend par "intérêt public" comparé à ce que vous appelez l'intérêt plus limité des chemins de fer?

L'hon. M. DANDURAND: Cette définition ne se trouve-t-elle pas dans les explications fournies par la Commission des chemins de fer? Cette commission doit sauvegarder l'intérêt public quand on lui soumet des problèmes.

L'hon. M. COTÉ: Je ne crois pas qu'elle s'y trouve. Le seul but de ma question est de provoquer une définition, en rapport avec quelque activité du chemin de fer, sous l'en-tête "intérêt public" en opposition à ce que M. Biggar dénomme la conception limitée d'un chemin de fer comme système de transport.

M. Biggar:

D. En réalité, monsieur Hungerford, votre mémoire a réglé ce point. Le sens que nous avons donné à l'expression "intérêt public" est, si j'ai bien compris, la continuation du service nécessaire à certains districts, bien qu'il soit impossible d'en réaliser un profit quelconque?

L'hon. M. HORSEY: Oui. Il l'a illustré ce matin en citant le cas de la ligne de Gaspé.

Le TÉMOIN: Je désire mentionner, monsieur, et tout le monde le sait, que nous desservons, de consentement public, un grand nombre de lignes de chemin de fer qui ne nous procurent aucun bénéfice par elles-mêmes et si nous en faisons l'exploitation dans le seul but de gain, nous voudrions nous en débarrasser. Mais, en tant que cet organisme à son début fut créé dans le but de continuer à desservir les lignes de ce genre, incapables de réaliser de bénéfices, nous avons toujours supposé que cette méthode était celle qu'on désirait. Tous les gouvernements qui se sont succédés l'ont approuvée, je crois, du moins en partie, et il semble que c'est bien ce que le public en général désire, du moins c'est mon avis.

[M. S. J. Hungerford.]

D. Ceci s'appliquerait également au maintien d'un plus grand nombre de rotondes et d'ateliers que ceux que le chemin de fer considère nécessaires?—
R. Ceci est autre question qui doit être examinée sous divers aspects.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur le sénateur Coté, voici ce qu'a dit M. Hungerford, ce matin:

Le public désire d'abord, et très justement, que le chemin de fer serve une politique nationale et le développement du pays, alors que les compagnies privées cherchent surtout des profits et des dividendes.

L'hon. M. COTÉ: Oui; mais il s'agissait d'exploiter une ligne qui n'était pas rémunératrice et il appelait cela intérêt public. Les sociétés particulières le font également; le Pacifique-Canadien exploite des lignes déficitaires.

M. BIGGAR: Pas dans une si grande mesure.

L'hon. M. COTÉ: Il doit en continuer l'exploitation tant que la Commission des chemins de fer n'en a pas autorisé l'abandon. En tant qu'il exploite des lignes qui ne produisent pas de recettes nettes, il agit dans l'intérêt public.

L'hon. M. MURDOCK: Mais la Commission des chemins de fer leur défend d'abandonner ces lignes parce qu'il ne serait pas dans l'intérêt du public de le faire.

L'hon. M. COTÉ: Il agit également dans l'intérêt public dans la mesure où il continue à exploiter ces lignes.

L'hon. M. DANDURAND: Il y est contraint par les décisions de la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. COTÉ: Oui.

L'hon. M. Haig:

D. Si les chemins de fer Nationaux du Canada étaient votre propriété plutôt que celle du peuple canadien, quelles économies pourriez-vous réaliser pour amener vos dépenses au niveau de vos recettes?

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Elles le sont.

L'hon. M. HAIG: Pas du tout. Le réseau devrait payer les intérêts sur ses obligations comme tout le monde.

L'hon. M. MORAUD: Mais ils sont dans une situation différente. Ils ont dû absorber toutes ces lignes.

L'hon. M. HAIG: Ce n'est pas là l'objet de ma question.

L'hon. M. MORAUD: C'est bien le sujet de votre question.

L'hon. M. HAIG: Non.

L'hon. M. Haig:

D. Monsieur Hungerford, je désire savoir si, n'ayant pas les fonds publics pour vous alimenter, et devant exploiter votre chemin de fer comme le fait le Pacifique-Canadien, sans vous acheminer vers la faillite et tout en étant tenu, comme le Pacifique-Canadien, de vous soumettre aux décisions de la Commission des chemins de fer, il y a quelque chose que vous pourriez faire pour éviter la faillite? Le Pacifique-Canadien ne peut faire que certaines choses, car la Commission des chemins de fer ne lui permet pas de faire davantage.—R. Jusqu'à un certain point, les deux chemins de fer se ressemblent à ce point de vue. Le point principal, cependant, c'est que, au début, le National-Canadien fut constitué de nombreuses lignes non rémunératrices. Les intérêts particuliers qui les exploitaient faillirent à la tâche et le gouvernement a dû prendre les moyens propres à continuer le service. On croyait apparemment qu'il était essentiel, dans l'intérêt public d'en agir ainsi.

D. Jusqu'à présent, ni ce matin, ni cette après-midi, vous n'avez mentionné aucune économie. M. Fairweather a établi son estimation à \$10,000,000. Devant la Commission Duff, sir Henry Thornton évalua les économies possibles à \$60,000,000, je crois, et alors M. Fairweather présenta une estimation de \$56,000,000, basée sur le trafic normal de 1931. Pourriez-vous nous indiquer quelques économies que vous pourriez réaliser sans vous occuper de l'opinion publique? Vous ne devez tenir compte que de ce que la Commission des chemins de fer vous obligera à faire; rien de plus.

L'hon. M. COPP: Il ne peut le dire à l'avance.

L'hon. M. HAIG: Il peut le dire.

Le TÉMOIN: Cela dépendrait entièrement de ce que la Commission des chemins de fer nous permettrait de faire.

L'hon. M. Haig:

D. Vous savez ce qu'elle vous permettra. La loi est la même pour vous et pour le Pacifique-Canadien.—R. Comme vous le savez, nous avons demandé la permission d'abandonner plusieurs lignes secondaires qui, à notre avis, avaient cessé d'être utiles, on ne nous a permis d'en abandonner qu'environ la moitié; on opposa un refus aux autres demandes. Dans de telles conditions, il me semble tout à fait inutile de demander à la Commission d'approuver l'abandon de choses plus importantes, plus utiles ou qui nous procurent une somme plus considérable d'affaires que les lignes énumérées dans le groupe que nous lui avons soumis.

D. Vous êtes d'avis qu'aucune autre économie ne peut être faite?—R. Mais oui, certaines économies peuvent être réalisées par la collaboration.

D. Quelles sont-elles?—R. A certains endroits où les lignes se longent parallèlement. Il y a des endroits...

D. Dites-nous où elles sont. Nous avons forcé l'autre partie en cause à nous dire où elles étaient. Maintenant, où suggérez-vous pouvoir réaliser des économies?—R. J'ai moi-même consulté les témoignages et je n'ai rien trouvé, si ce n'est l'abandon des lignes.

L'hon. M. McRAE: Colonel Biggar, je crois pouvoir poser cette question autrement.

L'hon. M. McRae:

D. Monsieur Hungerford, pourriez-vous dire au Comité, sous forme d'estimation approximative, jusqu'à quel point ce qu'on pourrait appeler le service national supplémentaire influe sur vos recettes?—R. Je crains beaucoup, monsieur le sénateur, ne pouvoir répondre à votre question de mémoire. Il faudrait faire des recherches.

L'hon. M. ROBINSON: Il ne s'agit pas des recettes, mais bien de l'organisation initiale.

L'hon. M. McRAE: Cependant, les recettes se ressentent de ce service national supplémentaire.

L'hon. M. McRae:

D. Permettez-moi de vous citer ces chiffres. Le Pacifique-Canadien désirait abandonner 5,000 milles et le National-Canadien, 2,200 milles. Si je me rappelle bien le total se formait pour les trois cinquièmes de lignes du National-Canadien et pour les deux cinquièmes de lignes du Pacifique-Canadien. Or, sans abandon aucun, les \$75,000,000 d'économies du Pacifique-Canadien seraient réduit de 10 p. 100, \$7,500,000, dont les trois cinquièmes s'appliqueraient au National-Canadien, environ \$5,000,000. On peut justement supposer qu'à cause de ce service national supplémentaire vous dépensiez environ \$5,000,000 de plus que

[M. S. J. Hungerford.]

si vous administriez le réseau dans l'intérêt strict du chemin de fer?—R. Il ne peut s'agir que d'une simple conjecture de ma part présentement.

D. Je sais qu'il ne s'agit que d'une estimation, mais je désire rapprocher ces deux situations.—R. Non, monsieur, je ne crois pas pouvoir vous donner une estimation maintenant.

D. Alors, croyez-vous que, si on n'abandonnait pas ces 5,000 milles, les \$7,500,000 représenteraient le déficit d'exploitation de ces 5,000 milles?—R. Non.

D. Vous ne croyez pas que ce chiffre soit exact?—R. Non, je ne le crois pas, même de mémoire.

M. Biggar:

D. J'avais compris, monsieur Hungerford, que vous n'étiez pas prêt à mentionner de chiffres déterminés au sujet de conditions spécifiques avant d'avoir eu l'occasion de faire examiner tous les facteurs qui concourent au calcul de tels chiffres afin de vous assurer de leur exactitude? J'avais cru que c'était votre ligne de conduite.—R. Je ne pense pas avoir dit cela, monsieur, mais je crois que c'est bien l'expression de mon opinion actuelle.

D. C'est ce que j'avais compris. Mais pourrais-je revenir un instant sur la question d'intérêt public...

L'hon. M. HAIG: Avant, monsieur Biggar, je désire poser une question. C'est la Commission des chemins de fer qui détermine les mesures qu'une compagnie ferroviaire peut adopter au sujet de l'abandon des lignes et de questions de ce genre. Maintenant, quels services le National-Canadien donne-t-il que la loi ne l'oblige pas de donner? C'est ce que j'essaie de faire dire à ce témoin.

M. BIGGAR: Je ne suppose pas qu'il soit possible à M. Hungerford de repasser le système entier.

L'hon. M. HAIG: Non; mais il devrait pouvoir donner un exemple concret d'un service que le National-Canadien rend au public et qu'il pourrait refuser s'il le désirait.

M. BIGGAR: En réalité, M. Hungerford l'a inclus dans le mémoire qu'il nous a soumis ce matin. Il dit, à la page 11:

Il est regrettable que le Pacifique-Canadien n'ait pas donné le détail des suppressions de services qu'il projette, ni la liste des ateliers, terminus, points de division, rotondes, gares, etc., qu'il propose d'abandonner. On peut juger, par cette hésitation même à révéler les conséquences de l'unification, jusqu'à quel point les intéressés sont affectés.

L'hon. M. HAIG: Ce n'est pas ce que je veux dire. Il parle de service public comme si le National-Canadien devait faire des choses auxquelles le Pacifique-Canadien n'est pas astreint. De quoi s'agit-il?

Le TÉMOIN: Très bien.

L'hon. M. Haig:

D. C'est ce que je désire savoir.—R. Par exemple, le Transcontinental-National.

D. Vous êtes obligé de l'exploiter?—R. Oui.

D. Mais la Commission des chemins de fer ne vous permettrait pas de l'abandonner?—R. Non.

D. La loi vous oblige à l'exploiter. Mais que faites-vous que vous n'êtes pas obligé de faire?

L'hon. M. MORAUD: N'avez-vous donc pas saisi?

L'hon. M. HAIG: Non.

L'hon. M. MORAUD: Il nous a cité la ligne de Gaspé comme exemple. C'est une ligne qu'on a imposée au National-Canadien et il doit l'exploiter malgré de lourdes pertes, dans l'intérêt public.

L'hon. M. HAIG: Ce n'est pas l'intérêt public qui les force à le faire; c'est la Commission des chemins de fer qui les y oblige.

L'hon. M. MORAUD: Non, non.

L'hon. M. MURDOCK: Non.

L'hon. M. HAIG: Il ne pourrait pas abandonner cette ligne.

L'hon. M. MURDOCK: Un grand nombre de ces lignes furent incorporées au National-Canadien sans intervention de la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. HAIG: Cela est vrai dans bien des cas. Il exploite la ligne de Gaspé et ne peut l'abandonner sans le consentement de la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. MURDOCK: C'est exact.

L'hon. M. HAIG: Et actuellement, la Commission des chemins de fer ne lui permettrait pas d'abandonner cette ligne. Mais l'autre chemin de fer est dans la même situation.

L'hon. M. ROBINSON: Non. Le National-Canadien doit exploiter tous les chemins de fer achetés par le gouvernement.

L'hon. M. HAIG: La Commission des chemins de fer l'y force.

L'hon. M. ROBINSON: C'est dans l'intérêt public. Si le gouvernement n'avait pas acheté ces lignes, le National-Canadien n'aurait pas à les exploiter.

L'hon. M. HAIG: Mais le Pacifique-Canadien fait la même chose.

L'hon. M. MORAUD: Pas du tout.

L'hon. M. HORSEY: Pas au même degré.

L'hon. M. McRae:

D. Colonel Biggar, je désire simplifier cette question. Monsieur Hungerford, les 2,200 milles que le National-Canadien se proposait d'abandonner, et dans lesquels vous comprendriez, je le suppose, 1,500 ou 1,200 milles de vos propres lignes, ne devaient nuire à aucun service public nécessaire, n'est-ce pas? —R. Si je me le rappelle bien, il s'agissait surtout de lignes qui se longeaient de très près. Je ne base cette affirmation que sur mes souvenirs.

D. Lignes qu'on pouvait abandonner sans nuire sérieusement au service public?—R. Je ne puis affirmer que j'aie approuvé cette recommandation du National-Canadien à la Commission royale, car je ne me rappelle pas maintenant si je l'ai approuvée ou non. Je ne crois pas l'avoir fait. Je désirerais évidemment étudier la chose avant de me prononcer.

D. Monsieur le président, je m'efforce de rapprocher ces choses. Voici 2,200 milles de lignes que le National-Canadien consentait à abandonner. Je suppose que cette action ne devait pas priver le public des services nécessaires. Si nous pouvions nous en assurer et évaluer les économies qu'on effectuerait ainsi, le Comité ferait des progrès.

L'hon. M. BLACK: Puis nous avons l'exemple, messieurs les co-président, de ce que le colonel Biggar a porté à notre attention: les lignes que les chemins de fer Nationaux du Canada devaient abandonner.

L'hon. M. DANDURAND: M. Fairweather était d'avis je crois, que le maximum en serait de 1,000 milles.

M. BIGGAR: Je crois que c'est à peu près cela.

L'hon. M. HAIG: Nous avons la proposition du chemin de fer Pacifique-Canadien à la Commission Duff au sujet de l'abandon de lignes. Où est celle que les chemins de fer Nationaux du Canada ont présentée à la même commission?

M. BIGGAR: C'est ce que nous attendons.

[M. S. J. Hungerford.]

L'hon. M. ROBINSON: A quoi sert d'insister sur l'économie de \$56,000,000 que les Chemins de fer Nationaux du Canada pourraient effectuer quand ils nous disent qu'ils ne peuvent le faire. On basait ces chiffres sur des choses qu'on nous dit irréalisables.

L'hon. M. BLACK: Monsieur le sénateur Robinson, n'est-ce pas ce que nous cherchons à savoir? Le but du Comité est de découvrir les moyen d'alléger cette charge. M. Fairweather nous a dit qu'il était impossible ou presque, de pousser la collaboration plus loin sans y être forcé. J'aimerais savoir quel genre de contrainte le Comité peut recommander. Il est possible que cela ne nous avance pas, mais si la contrainte est nécessaire à la réalisation de nouvelles économies, alors, en fin de compte, nous avons certainement droit de savoir quelles lignes les Chemins de fer Nationaux du Canada croient pouvoir abandonner si la collaboration obligatoire était mise en vigueur.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur le président, me permettriez-vous de lire deux paragraphes qui me semblent régler définitivement le point dont nous nous entretenons. Ils se trouvent au bas de la page 12 et au haut de la page 13 du mémoire de M. Hungerford:

Presque toutes les économies pratiquement réalisables, c'est-à-dire qui ne nuiraient pas trop à l'intérêt public, se révéleront à l'examen aussi bien réalisables par la coopération et sans que le pays ait, pour en bénéficier, à courir tous les périls inconnus de l'unification.

Il est très possible, en coopérant, d'abandonner une ou deux lignes parallèles de chemin de fer là où l'intérêt public n'en souffrira pas. Il est très possible d'avoir des gares et des terminus en commun et de réaliser des économies. Il est très possible de faire passer le trafic d'une compagnie sur les lignes de l'autre. Il est très possible d'éliminer les duplications de trains de voyageurs quand le public n'a pas à en souffrir. Il est très possible d'envisager les services auxiliaires sur une base commune. Ce genre d'économie a été étudié et il s'est révélé pratique et réalisable.

Il me semble que ce passage éclaircit la question qui préoccupe le sénateur Haig.

L'hon. M. HAIG: Depuis cinq ans, ces deux chemins de fer s'efforcent de collaborer. Or, M. Fairweather, ainsi que le témoin actuel, nous disent qu'il faudrait y apporter la contrainte. Et je voudrais savoir quelles économies on pourrait réaliser par la contrainte.

L'hon. M. HUGESSEN: N'est-ce pas un peu trop demander, monsieur le président?

L'hon. M. HAIG: Non.

L'hon. M. HUGESSEN: Permettez-moi de faire une remarque. Sir Edward Beatty a lu un exposé général. Il n'est pas entré dans les détails, laissant ce soin à ses fonctionnaires. Je suppose que M. Hungerford fera de même, laissant à ses subalternes le soin des détails et des suggestions propre à réaliser des économies sous le régime de la contrainte.

L'hon. M. McRAE: Sir Edward Beatty nous a dit en résumé quelles seraient les économies, et cela de façon très définie.

M. BIGGAR: Il ne faut pas oublier que sir Edward Beatty avait fait préparer à l'avance, par ses fonctionnaires, ce qu'il considérait une étude très complète et exacte, alors que M. Hungerford nous a dit que ne l'ayant pas fait, il ne tient pas à donner son avis à ce sujet.

L'hon. M. McRAE: Cependant, il recommande très fortement au Comité d'appuyer la collaboration obligatoire. Ce que M. le sénateur Haig désire savoir, c'est la somme d'économies qu'on réaliserait.

M. BIGGAR: Il nous a dit ne pouvoir nous aider en cela.

L'hon. M. McRAE: La recommandation qu'il a faite doit être motivée.

L'hon. M. MURDOCK: Sir Edward Beatty, il est vrai, a prétendu qu'on pourrait économiser \$75,000,000; mais, de l'autre côté de nos frontières, il y a 792 présidents et conseils d'administration de chemins de fer qui ont avancé les mêmes conjectures relativement à des réseaux qui ont finalement fait banqueroute. Le fameux chemin de fer Erié s'est trouvé trois ou quatre fois dans cette posture à cause de conjectures, d'estimations faites par un président ou un conseil d'administration qui, avec optimisme, espérait des conditions qu'il n'a jamais pu provoquer.

L'hon. M. HAIG: Ceci ne répond pas encore à ma question. Ce monsieur recommande la collaboration obligatoire. Quelle économie peut-il réaliser par ce moyen? S'il prétend ne pouvoir répondre, qu'il me dise qui est au courant et je le ferai convoquer.

M. BIGGAR: Il nous a déjà dit qu'il ne contredirait pas l'estimation de \$10,000,000 déjà soumise.

L'hon. M. HAIG: Alors, qu'il dise...

Le TÉMOIN: Permettez-moi un mot d'explication. En l'absence d'une enquête portant sur une longue période et touchant tous les points que vous avez mentionnés, accompagnée de l'analyse de toutes les rubriques possibles et leur étude approfondie, on ne peut préparer une estimation exacte. Vous pouvez faire une sorte de conjecture...

L'hon. M. HAIG: Permettez-moi d'attirer votre attention au fait...

L'hon. M. ROBINSON: Laissez-le terminer.

Le TÉMOIN: Ce que je m'efforçais de dire et qui exprime bien ma pensée, c'est que, à mon avis, presque toutes les économies qu'on peut réaliser, avec la permission de la commission ou du consentement des deux parties en cause, par l'unification, peuvent être réalisées par la collaboration. Je ne puis vous dire jusqu'où on pourrait porter la chose. Je l'ignore et je ne crois pas que personne le sache; et tous les chiffres qu'on peut citer ne peuvent représenter qu'une conjecture raisonnée.

M. Biggar:

D. En l'absence de l'enquête dont vous parlez, vous engageriez-vous jusqu'à dire que toutes les dépenses qu'on pourrait éviter par l'unification peuvent l'être par la collaboration?—R. Pas complètement. A mon avis, il y aurait une différence due surtout au coût du personnel de surveillance générale. L'unification permettrait quelques économies dans ce domaine. Pour ce qui est de l'emploi ou de l'abandon du matériel ou des services, je suis persuadé que la collaboration nous permettrait de réaliser autant que l'unification. Comme je l'ai déjà dit, je crois cependant qu'on économiserait dans la répartition du personnel supérieur. Mais, à mon avis, ces économies seraient nullifiées par le relâchement qui se produirait dans l'organisme.

D. Je ne cherche pas à vous entraîner dans une discussion de détails dont vous n'êtes pas au courant, mais j'avais compris que vous aviez affirmé ne pas pouvoir exprimer d'avis au sujet de la somme de \$10,000,000 qu'on a déterminée comme limite des économies réalisables par la collaboration.—R. Et je vous répète que ce chiffre ne peut être considéré qu'à titre de conjecture raisonnée, rien de plus.

D. Il est donc inutile d'entrer dans les détails de la différence qui existe entre la fusion et la collaboration. Il reste un point que j'ai cru bon de porter à votre attention. A la page 6 de votre mémoire, vous parlez de votre expérience en matière de fusions et vous dites qu'elles n'ont pas pour effet la réalisation d'économies considérables. Or, il est vrai, n'est-ce pas, que votre expé-

rience en matière de fusions fut acquise dans les entreprises de l'Etat, dans les organismes nationaux?—R. Oui, c'est exact.

D. C'est tout, je crois.

L'hon. M. HAIG: J'ai demandé des rapports.

M. BIGGAR: On est à les préparer. Je m'occupe de vous les obtenir.

L'hon. M. McRae:

D. M. Hungerford, peut-être nous donneriez-vous votre opinion au sujet des maigres résultats obtenus par la collaboration volontaire au cours des quatre ou cinq dernières années?—R. Je crois que les raisons en sont multiples. D'abord, une des difficultés que nous éprouvâmes dès le début, fut causée par notre manque d'expérience dans l'organisation et la conduite de ce travail d'une manière plus ou moins officielle. Nous nous sommes lancés dans de mauvaises directions, ce qui demanda un temps considérable. Puis, un peu plus tard, nous avons paru faire d'assez bons progrès, pour un temps; ensuite, il semble que nous nous sommes retranchés dans la position de n'agir qu'à condition que l'autre en fasse autant. En somme, c'est une chose très difficile à analyser et à démêler. J'ai cru, au commencement, que le mécanisme établi à cette fin était complet et suffisant, mais après des difficultés qui ont duré longtemps, j'en suis venu à la conclusion qu'il devrait y avoir un représentant du public dans ce personnel, pour assurer une décision et des progrès suffisants. Je regrette de ne pas pouvoir vous donner une explication plus précise, mais la question s'est révélée assez difficile.

D. Naturellement, vous avez été désappointé des résultats?—R. Franchement, oui. Comme je l'ai dit, j'ai cru que le mécanisme imaginé à cette fin au début serait suffisant, bien que je ne l'eusse pas proposé moi-même. Et je crois qu'il l'était à un certain point de vue. Mais nous avons trouvé qu'il lui manquait quelque chose.

D. A tous les points de vue pratiques, vous êtes allés à peu près aussi loin que vous avez pu en fait de coopération volontaire, n'est-ce pas?—R. Je le pense, à moins que les deux chemins de fer ne soient déterminés à y recourir de nouveau en y mettant de l'énergie.

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous auriez pu rendre l'arbitrage obligatoire dès que vous l'auriez voulu?—R. C'est vrai, mais apparemment il répugnait à bien des gens de se rendre odieux en accomplissant un acte d'inimitié ou quelque chose de ce genre.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. S'il y avait un troisième groupe entre les deux chemins de fer, pour les obliger à certaines économies, à votre avis ce groupe devrait-il avoir le droit de prendre l'initiative des économies à effectuer?—R. Oui, monsieur. A mon avis, le tiers, le président de cet organisme devrait avoir le droit de commencer l'étude de toute question, de toute idée qui pourrait lui être proposée au sujet des mesures de coopération.

D. Et par conséquent, vous proposeriez qu'il commence l'étude des deux lignes, qu'il remplace les deux commissions et qu'il indique les économies à étudier. Pensez-vous que cela serait bien?—R. Je ne vous suis pas tout à fait. Je le regrette.

D. Si ce groupe avait l'initiative de toutes les économies à effectuer, il aurait la responsabilité d'examiner la situation des deux chemins de fer et d'indiquer où ces économies devraient se faire.—R. Oui. Je proposais que la commission se compose de trois membres: un nommé par chacun des chemins de fer et un troisième nommé par le gouvernement. Le président aurait le pouvoir de commencer des investigations, de les poursuivre et de les pousser jusqu'à une

conclusion précise. Je ne sais exactement quelle mesure légale il faudrait, mais voilà mon opinion sur la manière dont l'organisme devrait fonctionner.

D. Et dans ce cas, les deux chemins de fer, par leurs représentants, proposeraient sûrement les économies à effectuer.—R. Oh! oui, les idées pourraient venir de n'importe quel membre de la commission.

D. Et alors l'arbitre déciderait?—R. Oui.

D. Avez-vous bien saisi?—R. Non, monsieur.

D. Je ne comprends pas. Quel est le but de votre tribunal d'arbitrage?

Le très hon. M. MEIGHEN: L'arbitre n'est pas choisi par le gouvernement, mais par le président de la Commission des chemins de fer. S'il était choisi par le gouvernement, vous auriez deux membres d'un côté et un de l'autre.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Quelle est votre opinion sur le rôle du tribunal arbitral?—R. L'arbitre projetterait et poursuivrait toutes ces études et les mènerait à une conclusion. Si cette conclusion était acceptée par les deux chemins de fer, elle serait mise en vigueur avec la permission de la Commission des chemins de fer, si cette permission devenait nécessaire. Sinon, ils pourraient lui donner suite sans cela. Mais s'il y avait quelque désaccord ou une répugnance de la part d'un des chemins de fer à mettre la mesure en vigueur, il devrait y avoir un appel, et, à mon sens, cet appel devrait être automatique, au lieu d'être laissé à l'initiative de l'un ou l'autre des deux chemins de fer.

D. Et vous ne pensez pas que cela empiéterait sur les attributions de votre tribunal arbitral?—R. Non.

D. Les deux chemins de fer auraient le droit de prendre l'initiative de certaines mesures d'économie?—R. Oui.

D. S'ils ne s'entendaient pas, ils s'adresseraient au tribunal arbitral?—R. Oui, mais il y a plus que cela.

D. Et alors le tribunal arbitral déciderait, n'est-ce pas?—R. C'est ce qu'il serait censé faire.

D. Je ne vois pas de grande différence entre cela et la proposition que vous venez de faire.—R. Le tribunal arbitral n'avait pour but que de régler les différends entre les parties.

D. C'est la fonction du tribunal arbitral actuellement.—R. Ce n'est pas un tribunal arbitral. Je proposerais une commission dans le genre du bureau de conciliation constitué en vertu de la Loi des enquêtes en matière de différends industriels, sauf qu'au lieu d'être nommée pour un cas spécial cette commission serait instituée pour un temps défini et elle s'occuperait de tous les cas.

L'hon. M. Moraud:

D. Avec droit d'initiative?—R. Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais ceux qui auraient le droit d'initiative l'ont déjà.

L'hon. M. MORAUD: Actuellement, le chemin de fer doit s'adresser à la commission.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais les représentants des chemins de fer seraient dans cette commission de trois et ils pourraient dire: "Nous trois, membres de cette commission, devons en venir à une conclusion." Voilà exactement ce qu'ils ont droit de faire actuellement.

L'hon. M. MORAUD: Sauf que, dans le nouveau plan, le président pourrait imposer une décision.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, il ne le pourrait pas.

L'hon. M. MORAUD: Si le Parlement lui donnait le pouvoir d'initiative.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais il faudrait que les représentants des chemins de fer s'entendent.

[M. S. J. Hungerford.]

L'hon. M. MORAUD: Pas nécessairement, car le président de la commission aurait le droit d'imposer la chose.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas ce que propose le mémoire.

L'hon. M. MORAUD: Il devrait le proposer.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Pensez-vous qu'il conviendrait que ce tiers écarte votre jugement, examine votre chemin de fer et revienne vous dire que vous devez faire certaines économies? Pensez-vous qu'il serait plus compétent que vous-même ou votre bureau pour décider cela?—R. Si je comprends votre question, cela implique l'abolition des dispositions de la loi existante. Je ne comprends peut-être pas votre question.

D. J'en suis au pouvoir d'initiative que posséderait l'arbitre dans la commission que vous proposez. S'il avait le droit de lancer une mesure d'économie pour n'importe quelle ligne, cet arbitre pourrait parcourir vos lignes, trouver des économies à réaliser et revenir à la commission pour dire: "Je fais peu de cas de votre jugement. Je vais mettre de côté l'opinion du président et je propose telle et telle économie." Pensez-vous que cela serait opportun et dans l'intérêt de votre chemin de fer?—R. Je crois qu'il y a un malentendu quant au sens à donner au mot "initiative". Il ne s'agirait pas d'imposer une mesure mais de commencer l'étude, l'examen et l'analyse d'une proposition et d'en venir à une recommandation précise. Alors la recommandation irait naturellement au conseil d'administration de chaque chemin de fer, qui aurait le privilège de dire s'il veut agir dans ce sens ou non. S'il y avait désaccord, il y aurait une disposition pourvoyant au recours au tribunal arbitral.

D. Alors s'il y avait économie, ce serait proposé d'abord par le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien?—R. Non, pas nécessairement. Ce pourrait être proposé par le président.

D. Cela peut se faire actuellement.

L'hon. M. MORAUD: Cela ne peut se faire actuellement.

L'hon. M. Black:

D. N'est-il pas vrai qu'aucune demande n'a été faite à la commission par un seul des deux chemins de fer, soit le Pacifique, soit le National, dans les cinq dernières années? Ni l'un ni l'autre n'a demandé une décision arbitrale?—R. C'est vrai.

D. Et il semble que de part et d'autre ce soit parce qu'on ne voulait pas se froisser.

L'hon. M. Robinson:

D. Dois-je comprendre que, d'après votre idée au sujet de cette commission de trois, une question pourrait être mise sur le tapis par l'un des trois ou proposée par quelqu'un du dehors—comme le sénateur Black ou le sénateur McRae? Puis on la référerait à l'exécutif qui l'étudierait à fond, et s'il ne prenait pas de décision à ce sujet, il ne serait pas nécessaire que l'un ou l'autre des chemins de fer s'adressât au tribunal arbitral, mais le président lui-même pourrait le faire et enlever cette tâche à la compagnie. Est-ce l'idée?—R. Je rendrais cela automatique. J'en ferais une obligation, si une mesure était rapportée comme recommandable par ce comité ou cette commission et si les chemins de fer n'agissaient pas. Le projet serait automatiquement référé au tribunal arbitral, après un laps de quelques mois, ou quelque chose dans ce sens.

D. On enlèverait ce fardeau aux chemins de fer?—R. Oui.

L'hon. M. Hugessen:

D. Je veux voir si je comprends bien votre idée. Vous remplacerez les deux organismes actuels par un corps constitué par les deux chemins de fer et comportant un représentant de chacun?—R. Oui.

D. Et à ces deux représentants, vous ajouteriez un président indépendant, représentant le public? Cette commission remplirait les fonctions accomplies actuellement par vos deux comités de coopération, à cette différence près que si les deux chemins de fer ne s'entendaient pas sur une économie, le président aurait le devoir de s'adresser à un tribunal d'arbitrage pour faire trancher la question. Est-ce cela?—R. Dans un sens, oui.

D. Contrairement à ce qu'a dit le sénateur Meighen tantôt, c'est un agencement tout différent de ce qui existe actuellement.—R. Aujourd'hui, il y a deux sections de ce que nous appelons le comité mixte de coopération: la section du Pacifique et celle du National, sous la présidence de deux hommes. Elles doivent étudier les projets et faire rapport, si elles le peuvent. Je propose que le comité se compose de trois membres: un représentant de chacun des deux chemins de fer et un président choisi en dehors, par le gouvernement, un homme indépendant.

L'hon. M. Haig:

D. Qu'arriverait-il alors? Supposons que la commission soit saisie d'une question et que ni l'un ni l'autre des représentants de chemins de fer n'y soit favorable.—R. Je donnerais au président deux votes, ou quelque chose comme cela.

D. Alors il y aurait égalité. Il faudrait lui en donner trois. Lui donneriez-vous le pouvoir de renverser la décision des deux autres?

L'hon. M. Black:

D. Si je comprends bien votre idée, vous lui donneriez le pouvoir de faire échec aux autres en ce sens qu'il pourrait décider de s'adresser à un tribunal?—R. D'habitude, il déciderait avec l'un ou l'autre.

L'hon. M. Haig:

D. Le sénateur Hugessen a dit que votre proposition n'était pas ce que pensait le sénateur Meighen. Vous avez dit au sénateur Hugessen que, d'après votre idée, le Pacifique-Canadien nommerait un représentant, le National-Canadien en nommerait un autre et le gouvernement un troisième. Or, supposons qu'une proposition d'économie soit lancée par le président, et que les représentants des deux chemins de fer la désapprouvent. Qu'arriverait-il?—R. Voilà une situation que je ne puis guère me figurer.

D. D'après ce qu'a dit le sénateur Hugessen, pouvez-vous prévoir ce qui arriverait?—R. Il faudrait pourvoir à cette éventualité.

L'hon. M. Horsey:

D. Vous avez dit que la question irait automatiquement devant le tribunal?—R. C'était mon idée qu'en cas de désaccord la question serait automatiquement soumise au tribunal.

M. Biggar:

D. Vous ne proposez pas l'abolition du comité mixte de coopération? Cette commission que vous avez mentionnée est un organisme qui s'ajouterait au comité mixte de coopération, n'est-ce pas?—R. Non, monsieur, elle remplacerait les deux comités.

L'hon. M. Horsey:

D. Vous dites que lorsque les deux chemins de fer ne pourraient s'entendre sur une proposition d'économie, la question serait automatiquement soumise au tribunal arbitral?—R. Oui.

D. Alors il y aurait une décision. C'est là que votre projet diffère du système actuel.

[M. S. J. Hungerford.]

L'hon. M. HAIG: Alors le président serait tout le comité. Il pourrait décider par-dessus la tête des autres membres d'envoyer la question au tribunal d'arbitrage.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Je suppose, monsieur Hungerford, que vous n'avez pas étudié cela dans les détails. Vous êtes en faveur de quelque loi pour forcer les gens à agir?—R. Oui, à avancer.

D. Et vous laisseriez à quelque autre le soin d'élaborer un projet pour mettre cette idée à exécution. Si ce n'était pas praticable, il serait inutile d'avoir les détails. Mais j'imagine que si vous décidiez qu'il doit y avoir un tribunal arbitral pour imposer la coopération, il y aurait un moyen de trouver un mécanisme?—R. Oui. Je n'offrais qu'une idée générale, sans essayer de spécifier tous les détails d'application.

D. Je doute si l'un de nous pourrait dire ce que devrait être cet organisme, si on le lui demandait.

L'hon. M. Coté:

D. Vous exposez le cas où les deux chemins de fer ne pourraient pas s'entendre sur l'économie mise à l'étude, et alors vous faites un pas de plus et vous dites qu'en cas de désaccord il y aurait recours à un tribunal arbitral. Si nous légiférions dans ce sens, il n'y aurait pas besoin de président du tout. L'affaire serait automatique.—R. Le rôle du président ne consisterait pas tant à résoudre les différends qu'à assurer le progrès de l'étude des projets et leur réalisation.

L'hon. M. Hugessen:

D. Et à dégager un des chemins de fer de l'ennui d'imposer à l'autre le tribunal d'arbitrage.—R. Oui. Il y a aussi d'autres particularités.

L'hon. M. McRae:

D. Il y a une question que j'aimerais poser. Préconisez-vous une hausse des tarifs pour combler partiellement le déficit de votre réseau?—R. Voilà une question de portée très vaste, monsieur.

D. Elle est très précise.—R. Oui, et très embarrassante. Si nous avions une hausse de tarifs et une baisse de trafic, la situation n'en serait pas meilleure au point de vue national. Elle serait pire.

D. Sir Edward Beatty nous a dit qu'il n'était pas en faveur d'une hausse des tarifs. Vous êtes d'accord avec lui?—R. Je crois que je prendrais cette attitude, d'une manière générale.

D. Alors, naturellement, vous compteriez uniquement sur le trésor public pour combler votre déficit?—R. Oui.

L'hon. M. Moraud:

D. Comment vos tarifs se comparent-ils avec ceux des autres pays du monde? Sont-ils plus élevés ou plus bas?—R. Ce sont presque exactement les mêmes tarifs qu'aux Etats-Unis et, d'après ce que nous en savons, ils sont plus bas que dans tout autre pays du monde, sauf, je crois, le Japon et l'Inde.

L'hon. M. HORSEY: Ce sont des chemins de fer purement gouvernementaux.

L'hon. M. Gordon:

D. Voici peut-être une question peu raisonnable à poser. En traitant avec le Pacifique-Canadien au cours des cinq dernières années—et pendant ce temps plusieurs d'entre nous croient qu'il ne s'est pas accompli autant de progrès qu'il aurait dû s'en accomplir—avez-vous constaté qu'il était assez

difficile de traiter avec lui? Je me demande si votre attitude changerait au sujet du Pacifique-Canadien si le gouvernement du jour vous disait: "Monsieur Hungerford, nous sommes fatigués de payer ces déficits. Nous allons placer \$100,000,000 ou \$150,000,000 à votre crédit, et il est entendu que lorsque cette somme sera épuisée, nous nous débarrasserons de ce chemin de fer. A l'avenir, nous ne vous avancerons plus d'argent pour combler vos déficits." Votre attitude envers le Pacifique-Canadien serait-elle la même qu'actuellement?—R. Tout ce que je puis dire à ce sujet, c'est que je ne puis me représenter la situation que vous mentionnez. Après tout, ce n'est pas une question de responsabilité individuelle...

D. J'aimerais avoir une réponse à cette question. Si l'on mettait \$150,000,000 à votre crédit pour combler les déficits et si vous saviez que lorsque cette somme serait épuisée, vous n'en auriez pas davantage, ne vous efforceriez-vous pas plus d'en venir à une entente avec le Pacifique-Canadien au sujet d'un plan d'unification, d'amalgamation ou quelque autre mesure de ce genre? Oui ou non?—R. Je ne puis me représenter cette situation.

D. Pourquoi ne pouvez-vous pas?—R. Parce que, après tout...

D. Pensez-vous que le gouvernement obtienne l'argent autrement que par des impôts et des emprunts?—R. Non.

D. Et que l'argent va toujours tomber du ciel?—R. Après tout, monsieur, les chemins de fer Nationaux sont la propriété du peuple du pays et c'est lui qui dit comment cette propriété doit être administrée. Tout ce que nous faisons, c'est d'administrer le réseau tel que le peuple semble vouloir qu'il le soit.

D. Mais, monsieur Hungerford, vous ne semblez pas croire que ce réseau a besoin d'être exploité sur un pied d'affaires?—R. Oh! oui, je le crois.

D. Aucune entreprise commerciale ne pourrait durer avec des déficits continuels comme ceux que nous avons à combler chaque année.—R. Et aucune compagnie de chemin de fer n'aurait pu commencer avec la capitalisation que nous avons. C'est chose impossible.

D. Pensez-vous qu'il vaille mieux payer ces déficits continuellement que de tenter quelque chose pour les faire cesser?—R. Mon idée, c'est de faire tout ce que nous pouvons faire qui ne nuira pas à la nation par ailleurs, dans une plus grande mesure.

L'hon. M. Horsey:

D. Si l'on en venait à une décision contre l'unification, le progrès de la coopération en serait-il accéléré?—R. Je m'attendrais à une amélioration.

M. Biggar:

D. Monsieur Hungerford, je crois que vous avez à peu près couvert tout le terrain et je vous suis très obligé. Vous avez dit que vous n'étiez pas bien au courant des détails de ces estimations qu'on a faites et que cette constatation s'appliquait aussi bien à l'estimation de \$56,000,000 faite par M. Fairweather qu'à celle de \$60,000,000 faite par sir Henry Thornton.—R. Je voudrais savoir quelle était la question à ce sujet.

D. Vous avez dit que vous n'étiez pas bien au courant des détails de ces estimations?—R. Oh! j'ai vu plus ou moins les détails publiés.

D. Mais vous n'êtes pas prêt à discuter la solidité des chiffres de détail?—R. Non, monsieur. Franchement, je n'y crois pas. Je ne les crois pas réalisables.

D. Et cela s'applique aux deux estimations. On m'avait dit que je vous avais mal compris.

[M. S. J. Hungerford.]

L'hon. M. Coté:

D. Monsieur Hungerford, vous avez dit tantôt et avec raison, que les biens du National sont l'actif du peuple canadien. Et vous avez ajouté que le chemin de fer était exploité de la manière que le peuple le veut.—R. Dans les grandes lignes.

D. Dans les grandes lignes?—R. Oui.

D. Je crois que cela comprend deux parties. Il y a l'acquisition des lignes, et je comprends que dans le passé l'Etat en acquérant certaines lignes déficitaires les a imposées aux chemins de fer Nationaux. Dans cette mesure, je comprends ce que vous voulez dire. La seconde partie de ma question se rapporte à l'exploitation des lignes déjà acquises. Dans quelle mesure le peuple, tel que représenté par le Parlement ou par les gouvernements successifs, celui-ci et le précédent, intervient-il dans l'exploitation des chemins de fer?—R. En ce qui concerne l'exploitation effective, il n'intervient pas beaucoup. L'idée est tout à fait mal comprise.

L'hon. M. Moraud:

D. Il y a intervention en ce sens que vous êtes forcés, par exemple, d'exploiter 100 milles de ligne qui, à votre avis, ne payeront jamais?—R. Oui, il y a cette obligation générale, ce besoin ou cette nécessité de donner un service de chemin de fer dans des conditions qui ne peuvent être profitables.

L'hon. M. Coté:

D. La question du sénateur Moraud remonte au premier point que j'ai signalé: l'acquisition. Mais dès que vous avez acquis un chemin de fer, je désire savoir dans quelle mesure il y a intervention du gouvernement. Je ne veux pas parler de l'intervention politique.—R. Vous voulez parler du nombre de trains mis en circulation et des choses de ce genre?

D. Dans l'exploitation du réseau?—R. Il n'y en a pas.

D. Ainsi, dans l'exploitation du chemin de fer, vous subissez le désavantage du fait que de temps à autre, des lignes déficitaires ont été, je dirais...

L'hon. M. MORAUD: Déchargées.

L'hon. M. COTÉ: Déchargées sur votre réseau?

Le TÉMOIN: Pour une bonne part, nous avons commencé de cette manière, car le réseau National se composa au début de lignes dont l'exploitation devenait impossible. Elles n'avaient rien gagné ni payé de leurs charges fixes depuis un certain temps.

D. Voulez-vous aller un peu plus loin à propos de l'exploitation des lignes? Je ne suppose pas qu'il y aurait beaucoup de différence entre votre exploitation et celle du Pacifique-Canadien?—R. Je ne crois pas.

D. Vous donnez le service que vous croyez raisonnable lorsqu'il vous faut exploiter vos lignes, et alors vous ne pouvez pas réduire ce service au delà d'un certain point, même si vous le vouliez, à cause de la Commission des chemins de fer qui règle toutes ces questions, n'est-ce pas?—R. C'est exact. Si nous voulons faire un changement dans notre service de trains, il nous faut obtenir la permission de la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. McRae:

D. Vous avez parlé aujourd'hui, monsieur Hungerford, de la dépense d'exploitation du chemin de fer Transcontinental. Pensez-vous qu'il soit praticable, économique et justifiable de faire circuler plus d'un train transcontinental à travers le pays?—R. Sur l'ensemble des lignes?

D. Ce que nous appellerons un train transcontinental moderne.—R. Vous voulez dire soit du P.-C., soit du N.-C.?

D. Oui.—R. Oh! oui.

D. Autrement dit, pensez-vous que là il ne pourrait pas y avoir de coopération?—R. Voilà une question très difficile, car les deux compagnies ont déjà été obligées, pendant certaines périodes, de faire circuler plus de trains.

D. Je veux dire sur un réseau. En fait, vous avez parlé de la défense, et je me demande s'il n'y aurait pas quelque moyen de la réduire.—R. La difficulté consiste en ceci: Lorsque ces lignes ont des terminus communs, presque invariablement elles desservent des régions différentes. Par exemple, à l'ouest de Winnipeg, le Pacifique suit d'assez près la frontière jusqu'à Medicine-Hat et Calgary, tandis que le National, par sa ligne principale, s'en va dans la direction nord-ouest par Saskatoon et Edmonton. Il faudrait se demander si ces agglomérations, si considérables et importantes qu'elles soient, n'ont pas droit à un service quotidien. Nous avons cru qu'elles y avaient droit. Mais ces trains directs n'ont jamais été des trains de grande vitesse quant à nos lignes, car ils ont toujours fait le service local presque d'un bout à l'autre de la ligne. Sur certaines sections, ce sont les seuls trains de voyageurs.

D. Autre chose, monsieur Hungerford. J'ai posé à sir Edward Beatty, et maintenant je vous la pose, la question suivante: Il semble indiscutable que les chemins de fer des Etats-Unis vieillissent vite et aussi dans une certaine mesure, je suppose, les chemins de fer canadiens. Avec le temps, ne va-t-il pas falloir beaucoup de capital pour le nouveau matériel et les améliorations, si nous voulons que nos chemins de fer marchent de pair avec ceux de nos voisins?—R. Vous avez peut-être en vue les locomotives rapides et légères à moteur Diesel, en usage aux Etats-Unis?

D. On porte cela un peu loin actuellement.—R. Je ne puis prévoir de changements radicaux dans la construction des locomotives, et des wagons à marchandises. Les voitures à voyageurs peuvent se prêter un peu plus à des développements de ce genre. Les améliorations, sans doute, seront continuelles. Il est probable que les plus grands perfectionnements proviendront de l'emploi d'aciers d'alliage plus légers et de choses comme cela. On a déjà fait un pas important dans ce sens. Mais en ce qui concerne le matériel usuel, à part les trains de genre spécial, je ne vois venir que les développements normaux.

D. Il se fait beaucoup d'agitation aux Etats-Unis. On prétend que les chemins de fer deviennent désuets, qu'il faudrait avoir du nouveau matériel pour mettre ces chemins de fer à la mode, et que la construction de ce matériel devrait être une des mesures de secours du chômage.—R. Je crois qu'il y a beaucoup de malentendu et peut-être quelque exagération à cet égard.

D. La difficulté, c'est que bien des gens qui traversent le continent dans ces trains les aiment beaucoup.—R. Oui. Le train le plus nouveau qui soit en service, est mû par la vapeur et va de New-York à Chicago.

D. Celui qui va de New-York à San-Francisco est un train Diesel moderne, qui fait le trajet en trente-six heures?—R. Oui.

D. Il faut y réserver ses places trois ou quatre semaines à l'avance.—R. Il y a ce développement qui consiste dans du matériel spécial pour les trains de voyageurs. J'ai cru qu'au Canada le champ n'était pas assez vaste pour motiver un emploi tant soit peu général de ce matériel. Mais pour revenir à votre première idée au sujet de la vétusté du matériel de chemin de fer, je ne puis l'admettre. Les plans s'amélioreront, comme cela s'est toujours fait, et il est entendu que le matériel moderne est beaucoup plus efficace et capable d'accomplir beaucoup plus de travail. Mais quant à mettre au rancart une forte partie du matériel et à dépenser de fortes sommes pour le remplacer, je n'en vois pas la raison. Nous avons fini de remplacer les wagons de bois. C'est fait.

L'hon. M. Haig:

D. Si vous voulez fermer certains ateliers, le gouvernement intervient-il plus que si ces ateliers étaient propriété privée?—R. Il y a vingt ans que je ne suis plus à l'emploi d'une compagnie privée. Je ne sais vraiment pas.

[M. S. J. Hungerford.]

L'hon. M. Ballantyne:

D. Je poserai la question autrement, monsieur Hungerford. Supposons que le trafic aille en décroissant, et que le Pacifique décide de renvoyer 2,000 hommes, par exemple, et qu'il vous paraisse nécessaire de fermer vos usines de Winnipeg et de Montréal et ainsi de réduire le nombre de vos employés. Le Pacifique-Canadien pourrait le faire à son gré; mais j'ai l'impression que vous auriez beaucoup de difficulté à renvoyer le même nombre d'hommes. En fait, je doute fort si vous pourriez le faire.—R. Tout ce que je puis dire, c'est que nous l'avons fait souvent dans le passé.

L'hon. M. Moraud:

D. Combien en avez-vous congédié, par exemple, entre 1930 et 1932?—R. Je ne sais combien; nous en avons renvoyé un nombre considérable pendant cette période, à part ceux qui terminèrent simplement leur travail de saison et ne furent pas repris. Sans doute, il y eut une baisse de 30,000 à 40,000 dans le personnel.

D. De 30,000 à 40,000?—R. Oui.

L'hon. M. Haig:

D. Le 1er juin, cette année, avez-vous congédié des ouvriers d'usine?—R. Oui, sur la division de l'Atlantique, et nous avons réduit le nombre d'heures de travail.

D. Dans la région centrale?—R. Non, ni dans la région de l'Ouest; mais nous avons réduit les jours de travail pendant deux mois.

L'hon. M. McRae:

D. Il y eut toute une protestation aussi.—R. Il y a toujours des protestations. Si l'on congédie un homme quelque part, il y a une protestation, mais c'est une chose à laquelle il faut faire face.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Y a-t-il d'autres questions?

L'hon. M. SINCLAIR: Nous devons avoir une explication au sujet de la page 22, à propos de la question posée par M. Meighen avant l'ajournement pour le dîner.

M. BIGGAR: La question relative aux \$500,000,000?

L'hon. M. SINCLAIR: Oui.

Le TÉMOIN: Ce travail a été préparé par notre bureau technique et nous l'avons accepté tel quel. Voici un petit mémoire qui le couvre, je crois. Avec la permission du président, je demanderais à M. Fairweather de le lire et de répondre aux questions s'y rapportant.

M. BIGGAR: Oui.

M. FAIRWEATHER (lisant):

La déclaration figurant à la page 22 du mémoire, d'après laquelle le revenu national du Canada a dépassé la dépense nationale de 500 millions de dollars en l'année 1937, est basée sur les données du Bureau fédéral de la statistique, arrangées de manière à montrer le surplus de capital accumulé par la population du Canada pendant l'année financière 1936-1937. Les épargnes additionnelles du peuple canadien sont représentées par l'augmentation des dépôts d'épargne dans les banques et par l'augmentation de l'assurance-vie, une diminution des dettes à l'étranger et une augmentation de la construction des maisons, magasins, fabriques, etc., dans le pays. Les dépenses d'immobilisations des gouvernements et des provinces n'ont pas été incluses parce qu'il était impossible de séparer

ces dépenses des frais de secours de chômage. Les principaux postes représentant les augmentations d'épargne du peuple canadien au cours de l'année sont les suivants:

Augmentation des dépôts d'épargne dans les banques	\$ 52,434,000
Augmentation nette des assurances-vie	91,045,000

Le très hon. M. MEIGHEN: Assurances-vie?

M. FAIRWEATHER: C'est la somme des primes versées, moins les indemnités de décès. C'est l'augmentation nette de l'assurance-vie non arrivée à terme.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela n'a rien à voir aux primes.

M. FAIRWEATHER: Cela représente la différence entre les primes versées par le public et les indemnités de décès payées par les compagnies au public.

Valeurs en dehors du Canada, retirées, moins les nouvelles valeurs émises	\$ 156,100,000
Chiffre net des immobilisation des succursales de firmes interna- tionales	74,200,000
Construction au moyen de capitaux privés au Canada	143,223,000
Chiffre net des opérations d'assurance de compagnies étrangères	26,000,000
Total	\$ 543,002,000

Le rapport du Bureau fédéral de la statistique sur les balances internationales en 1937, contient le paragraphe suivant:

Il est presque exact de dire que le Canada amortit sa dette à l'étranger à raison de 3¼ à 4 p. 100 par an. . . les marchandises-capital accumulées au cours des années précédentes rapportent un certain rendement et le surplus de la production mis en regard de la consommation permet une réduction encourageante de la dette étrangère. Les résultats obtenus laissent voir que dans leur ensemble les placements déjà effectués au Canada se sont montrés avantageux.

L'hon. M. HAIG: Les \$52,000,000 peuvent avoir été détournés de certaines autres sources vers les dépôts d'épargne, et il en est de même de l'assurance-vie et des constructions.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous avons cela maintenant. Ce sera très intéressant.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Y a-t-il d'autres questions, messieurs?

M. BIGGAR: Avec la permission du comité, nous pourrions prendre quelques minutes pour traiter des documents qui ont été demandés la semaine dernière et qui sont maintenant disponibles.

Le premier document demandé était le détail des \$64,268,000 d'économies relativement au transport en général. C'est l'item 3, je crois, dans le principal tableau du Pacifique-Canadien. J'ai cela et ce document avec moi et j'expliquerai au Comité d'une façon générale ce qu'il indique. La réduction en train-milles, locomotive-milles et wagon-milles représente un total d'environ 17 millions de dollars, dont 10 millions et demi pour les services-voyageurs et 6 millions et trois-quarts pour les services-marchandises. La réduction dans les dépenses de surveillance, de trafic et les frais généraux représente 13 millions .6. L'emploi en commun des installations et du matériel, le reclassement des lignes et l'unification des opérations représentent une somme répartie sous plusieurs chefs, comme suit: voies ferrées et gares de marchandises, onze millions et quart; usines et remises à locomotives, sept millions et demi; gares et bureaux, trois millions et trois quarts; service de la voie, \$1,600,000; service des gares de marchandises, trois millions et demi; autres, un million et demi. Puis il y a une colonne concernant les économies résultant de l'unification, qui comprennent \$1,600,000, en

[M. S. W. Fairweather.]

grande partie sur la publicité, et \$2,500,000 sur le combustible des locomotives, soit un total de \$4,121,000. Tout cela s'ajoute aux \$64,000,000. Puis il y a une dernière colonne qui répartit, entre les divers chapitres de l'entretien de la voie et le reste, les économies à réaliser sur les abandons de lignes, se chiffrant en tout à sept millions et quart. On trouvera ci-joints les détails concernant les rubriques secondaires. Je crois que cela peut se déposer, quoique la première page soit probablement tout ce dont nous avons besoin d'avoir pour y référer. Ce sera la Pièce 80.

Le document suivant qui avait été demandé concernait le coefficient d'exploitation du réseau unifié pour 1930. Les détails figurent sur une seule feuille. On y voit que, sous une administration unifiée, le coefficient d'exploitation serait de 70.5 contre 85.6 pour les frais réunis de l'exploitation séparée. Ce sera la Pièce 81.

Le troisième est une comparaison du coût de chaque unité d'exploitation pour les années 1930 et 1937, entre les réseaux du Pacifique et du National. Elle est donnée pour chacune des rubriques d'entretien de la voie et couvre trois ou quatre pages. A ce sujet, je dois dire au Comité que le National s'oppose fortement à une comparaison entre les frais par unité des deux réseaux, pour diverses raisons exposées dans un long document qu'on m'a passé. Mais le Pacifique n'admet pas ces raisons, et je ne crois pas qu'il soit utile dans le moment d'examiner ces différences de données documentaires. La comparaison toutefois doit être mise au dossier, sous cette réserve. Ce sera la Pièce 82.

Le document suivant est l'évaluation des compagnies télégraphiques. Je ne crois pas qu'il faille imprimer cela, mais il est bon de lui donner un numéro. Ce que j'ai devant moi n'est pas le document même ou les documents mêmes. Je ne les ai pas apportés. Ce sont de gros volumes d'environ 20 pouces de long par 14 pouces de haut et trois pouces d'épais. Le Pacifique et le National en ont chacun un, et chacun est précédé d'un état général comprenant de 6 à 10 pages et montrant ce qu'a été l'assiette de l'évaluation. Il y a aussi un tableau donnant par colonnes les détails de l'évaluation. Je n'ai pas cherché à avoir l'explication des deux bases, car elles sont à peu près les mêmes, mais le Pacifique a pu me donner une copie des données qui servent de fondement à l'évaluation et j'ai comparé ces données avec celles du National. Elles sont tellement semblables qu'à mon avis l'un des deux documents suffira pour accompagner les deux tableaux. Ce sera la Pièce 83.

Le document suivant est l'entente conclue avec la compagnie *Montreal Telegraph*. C'est un document relativement court. On peut l'imprimer en trois ou quatre pages. Il prévoit le rendement du réseau et comporte des ajoutés. Je crois que nous pourrions le faire imprimer, car la disposition pourrait être à propos. Ce sera la Pièce 84.

Les deux documents suivants se rapportent à la question des abandons dont il est question dans la Pièce n° 56, qui est l'exposé du National sur la manière de disposer des 2,098 milles qui sont communs aux deux programmes d'abandon. Le Pacifique n'approuve pas cette distribution ni l'indication de la situation de chacun, et il a soumis sous forme de tableau ses opinions là-dessus. Je crois que nous pouvons imprimer cela pour fins de comparaison. Ce sera la Pièce 85.

En définitive, il y a la demande de renseignements concernant la distribution de la somme qui figure à la Pièce 62, page 979, relativement au paiement d'indemnité pour blessures. On a demandé d'indiquer quelle proportion se rapportait aux employés et quelle proportion se rapportait aux autres personnes. Les chiffres de 1930 ne sont pas disponibles, mais la distribution du même article en 1937 représente six septièmes pour les employés et un septième pour les autres personnes, et je crois que c'est réellement tout ce qu'il nous faut.

L'hon. M. HUGESSEN: Juste une question au sujet de la Pièce 81 et du coefficient d'exploitation de 70.5 p. 100 qu'on a mentionné comme étant celui du régime de l'unification pour 1930. Pour ma propre gouverne et pour celle du

Comité, il serait bon, je crois, d'obtenir, à l'appui de cela ou comme annexe, un état des coefficients d'exploitation, pour cette année-là, des principaux chemins de fer des Etats-Unis.

M. BIGGAR: Je les ai pour l'an dernier, mais pas pour 1930.

L'hon. M. HUGESSEN: J'aimerais les avoir pour 1930, afin de faire la comparaison.

M. BIGGAR: Nous pouvons sans doute les obtenir, monsieur le sénateur.

Sous réserve de l'approbation du Comité, il y a trois vice-présidents du National qui sont ici pour témoigner. Ils vont tous nous communiquer certains détails, surtout à propos des abandons de lignes. M. Appleton vient de la région de l'Atlantique; M. Kingsland de la région centrale et M. Warren de la région de l'Ouest. Logiquement, leur témoignage ne vient pas tout de suite. La procédure logique serait d'entendre M. Fairweather à présent mais il me semble que nous pourrions interroger ces messieurs et les laisser retourner à leurs occupations. C'est sujet à l'approbation du Comité, sans doute.

L'hon. M. McRAE: Il vaudrait mieux que la carte soit marquée avant que nous abordions les abandons.

M. BIGGAR: J'ai pris des mesures dans ce sens et je crois que cela peut se faire après l'ajournement pour le souper.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Comme le temps est très court et que nous avons encore beaucoup à faire, on propose que les membres du Comité aient la bonté de revenir à huit heures.

A 6 h. 5, le Comité s'ajourne à huit heures.

SÉANCE DU SOIR

La séance est reprise à huit heures.

M. BIGGAR: Nous commençons par M. Appleton.

L'hon. M. ROBINSON: Monsieur le président, quelqu'un a demandé tantôt si les projets d'abandon pouvaient se répartir par provinces. Je me demande si cela s'est fait.

L'hon. M. MURDOCK: Ils sont divisés par provinces aux pages 453 et suivantes du compte rendu. Vous remarquerez que cela commence là dans l'est et continue vers l'ouest.

M. W. U. APPLETON, vice-président et directeur général du National-Canadien, région de l'Atlantique, est appelé.

M. Biggar:

D. Monsieur Appleton, vous êtes le vice-président et le directeur général des chemins de fer Nationaux, région de l'Atlantique?—R. Oui, monsieur.

D. Vous deviez appeler l'attention du Comité sur certaines questions relatives à l'abandon des lignes du Transcontinental à l'est de Diamond Junction, province de Québec?—R. Oui.

D. Avez-vous cela sous forme de mémoire?—R. Dans une certaine mesure, oui.

D. Voulez-vous aborder cela?—R. Je me propose de parler surtout de l'abandon projeté de la ligne du Transcontinental entre Chipman et Cyr, au Nouveau-Brunswick, 146 milles, et de la ligne entre Diamond Junction, P.Q., et Edmunds-

[M. W. U. Appleton.]

ton, N.-B., 225 milles, soit un total de 371 milles de voies ferrées, qui ont coûté au pays au moins \$31,000,000. Cette proposition ne peut venir que d'un examen très superficiel, méconnaissant les conditions économiques qui s'ensuivraient et sans égard au trafic direct ni au trafic local. Cette partie du chemin de fer dessert une population de quelque 96,000.

Le président (le très hon. M. Graham) :

D. Pourriez-vous nous dire le nom du chemin de fer dont ces tronçons font partie? Est-ce le Transcontinental, l'Intercolonial ou quoi?—R. Non, monsieur, c'est la section marquée en noir sur la carte et qui va de Diamond Junction à Chipman, et les voies appartiennent au Transcontinental. Les placements industriels de la région sont estimés à \$11,256,000, sans compter les développements accomplis à Edmundston ou sur la ligne entre cet endroit et Cyr, qui augmenteraient cette somme de plusieurs millions et rendraient évident que l'abandon de toute partie du chemin de fer aurait un effet grave sur la situation économique des agglomérations qu'il dessert. Je pourrais mentionner quelques-unes des gares pour vous donner un aperçu du trafic local. Je devrais peut-être citer les recettes. Les recettes locales pour 1937 se sont élevées, dans mon territoire, c'est-à-dire de Monk à Chipman, à la somme de \$1,894,235; et de Monk à Diamond Junction, à la somme de \$238,000. A la Rivière-Bleue, la recette s'est chiffrée à \$241,000. C'est une gare entre Monk et Edmundston. Si le chemin de fer était enlevé, la population se trouverait plus ou moins isolée, et la marge de bénéfice de leurs commerces serait si faible qu'il leur faudrait s'en aller, je crois. Il en est de même de Rivière-Manie. Là la recette brute était de \$141,000; à La Fontaine, elle était de \$143,000. Je crois que ce sont là des sommes importantes et nous devrions considérer très sérieusement la question de l'abandon d'une ligne qui bénéficie d'un trafic local de cette envergure.

L'hon. M. Black :

D. Il doit y avoir une recette considérable entre Edmundston et Saint-Léonard.—R. Je n'ai pas mentionné les recettes d'Edmundston, de Green-River ni de St-Léonard. La recette brute totale de ce territoire était de \$1,274,000. Sur la ligne entre Diamond Junction et Chipman, à l'exclusion de ces gares, elle est d'environ \$1,500,000.

L'hon. M. Moraud :

D. Ces chiffres sont pour le trafic local?—R. Le trafic local seulement.

L'hon. M. McRae :

D. Cela comprend-il les marchandises qui arrivent aussi bien que celles qui partent?—R. Oui. Dans les six mois terminés le 30 avril 1938, les wagons de marchandises qui ont quitté le terminus de Monk ont été au nombre de 60,416 et dans l'année terminée le 30 avril, ils ont été au nombre de 98,568. La moyenne quotidienne pour six mois a été de 334 wagons et la même moyenne pour l'année a été de 270 wagons. Le tonnage brut moyen transporté sur les trains directs a été de 2,047,824 tonnes pour six mois, et de 3,315,125 tonnes pour un an.

M. Biggar :

D. Ce sont là des tonnages absolus, non pas des moyennes?—R. Absolus.

D. Vous aviez dit tonnages moyens.—R. Ce sont des totaux. Le trafic local fut de 663,826 tonnes en six mois; et pour l'année terminée le 30 avril il fut de 965,340 tonnes. Le tonnage total transporté en six mois fut de 2,711,650 tonnes, et le tonnage de l'année fut de 4,280,465 tonnes. Le nombre de tonnes nettes par mille de chemin—moyenne quotidienne pour le T.-N., est de 4,911 et pour la région de l'Atlantique, de 1,576 tonnes. Je mentionne cela pour indiquer la différence de densité de trafic entre la région de l'Atlantique et cette partie du Transcontinental-National.

Un autre point assez intéressant, c'est que le T.-N., de Moncton à Monk, compte 356 milles de voie. Le parcours total de la région de l'Atlantique est de 3,030 milles. Le pourcentage du T.-N. par rapport à la région de l'Atlantique, au point de vue du nombre de milles est de 11.7. Au point de vue des tonnes nettes transportées sur le T.-N., le pourcentage est de 41.5. De sorte que nous transportons 41.5 p. 100 du trafic qui passe sur la région de l'Atlantique sur 11.7 p. 100 de la voie, ce qui indique l'importance de cette voie.

Les économies d'exploitation dans le mouvement du trafic direct sur le T.-N., par rapport à l'Intercolonial ou au Pacifique ou à ces deux derniers réunis, s'élèvent à \$727,807 par année, soit plus qu'il ne faut pour entretenir cette partie du T.-N. et tenir ouverte cette importante route du trafic. Autrement dit, si vous arrêtez le trafic direct qui passe sur le T.-N., vous supprimerez une économie de quelque \$727,000 par rapport à la dépense qu'il faudrait faire pour transporter ces marchandises sur le Pacifique ou l'Intercolonial. C'est plus que satisfaisant pour entretenir la voie et les constructions du Transcontinental et laisser un excédent de \$46,700 par année, sans compter l'augmentation des frais d'entretien de l'Intercolonial et du Pacifique résultant du détournement du trafic qui passe actuellement sur la voie en question.

J'espère m'être exprimé clairement. A matériel de traction égal un mille de trajet sur le Transcontinental remplace un mille et demi de trajet sur l'Intercolonial ou le Pacifique. A cet égard, nous réalisons des économies.

Dans le transport vers l'est, à cause de la disposition des rampes, la résistance n'est que de 8 livres par tonne sur le T.-N. tandis que sur certaines parties de l'Intercolonial ou du Pacifique, où il y a des rampes de 1½ p. 100, la résistance est de 30 livres par tonne.

Le président (le très hon. M. Graham) :

D. Quelle est la déclivité du Transcontinental, avez-vous dit?—R. Quatre dixièmes pour cent en allant vers l'est et six dixièmes en allant vers l'ouest.

Le transport local des voyageurs reflète le développement industriel du territoire et l'on peut mentionner que 11,336 voyageurs payants ont été transportés entre Edmundston et Monk dans les six mois entre novembre 1937 et avril 1938. Une forte proportion de ce chiffre représentait du transport local. Il y a eu aussi un très fort transport local entre Monk et la ville de Québec.

La position stratégique du T.-N. est avantageuse en temps de guerre du fait que ce chemin de fer est au complet sur le territoire canadien et situé à une distance suffisante à l'intérieur pour être à l'abri des attaques par mer. D'autre part, la ligne du Pacifique passe par l'Etat du Maine sur une distance de 201 milles, soit 41.65 p. 100 de la distance qui sépare Saint-Jean de Montréal, et en cas de guerre ne pourrait pas servir au mouvement des munitions ni des troupes, à moins que les Etats-Unis ne soient un allié. Pour le mouvement des trains militaires à charge lourde, la route du Transcontinental serait d'une grande valeur parce qu'on pourrait y faire circuler des trains plus longs que sur l'Intercolonial ou sur le Pacifique.

On a immobilisé de gros capitaux dans les installations de communication le long de la route du T.-N., comme les lignes télégraphiques commerciales et les circuits de radiodiffusion, et l'on préfère cette route pour ces services parce qu'elle est plus courte et libre des interruptions causées en hiver par la température. On estime que pour transférer ces facilités du T.-N. à l'Intercolonial, il faudrait une dépense d'environ \$204,000.

Un autre point, c'est que nous sommes à édifier un important commerce d'importation et d'exportation par le Transcontinental. Nous pouvons faire rendre les trains à destination à peu près quatre heures plus vite par cette route que par l'Intercolonial, et comme c'est une ligne presque libre de transport de voyageurs, elle se prête admirablement au mouvement des trains lourds de marchandises. L'hiver dernier, nous avons transporté près d'un quart de million

[M. W. U. Appleton.]

de tonnes de charbon de Sydney à Montréal et à divers endroits de l'Ontario, et je doute fort que nous puissions transporter cette marchandise par l'autre route sans une perte considérable.

Pendant la période qui va de novembre 1937 à avril 1938 inclusivement, la densité du trafic a été en moyenne de 6,362 tonne-milles nettes par mille de chemin, quotidiennement. Pendant la même période, 664 trains de marchandises ont voyagé vers l'est et 678 vers l'ouest, ce qui forme un total de 1,342, soit une moyenne de 7.4 trains par jour, avec un maximum de 13 trains à un certain jour. En ne comptant pas les trains locaux, il y a eu une moyenne de 6.5 trains directs quotidiennement. Pour faire le même service, il aurait fallu 10 trains par la route de l'Intercolonial et, d'après ces renseignements puisés à bonne source, 11 trains par la ligne du Pacifique. On a affirmé que le trafic du Transcontinental se résumait à un train par jour et que le Pacifique pourrait absorber la moitié d'un de ceux-ci dans ses trains vides allant vers l'ouest, sans tenir compte du fait que si les trains retournent vides vers l'ouest c'est qu'ils sont venus chargés dans la direction de l'est, et je ne sais comment on se proposerait d'effectuer ces transports vers l'est. Le jour où il y a eu 13 trains directs, il aurait fallu 20 trains sur l'Intercolonial et environ 22 trains sur le Pacifique pour transporter la même quantité de marchandises.

Le transport local des marchandises sur le T.-N., pendant la période en revue, a été de 14 p. 100 du trafic local transporté vers l'est et de 34 p. 100 du total transporté vers l'ouest. Ce trafic local a consisté surtout en charbon des houillères Minto et Springhill à destination des compagnies Fraser et Edmundston et Madawaska, comme aussi en produits agricoles et forestiers.

J'ai la Pièce n° 3 qui donne une comparaison des deux routes du National et démontre qu'il faudrait au moins 55 p. 100 de plus, en train-mille, pour transporter un tonnage donné sur l'Intercolonial, en comparaison du même trafic par la route du Transcontinental.

M. Biggar:

D. Vous parlez de la Pièce n° 3?—R. Je l'ai marquée dans mon mémoire.

D. Voulez-vous en parler dans votre témoignage?—R. Oui.

D. Ce sera la Pièce n° 86. De quoi traite cet état?—R. C'est une comparaison d'utilité entre les deux routes du National et elle démontre qu'il faut environ 55 p. 100 de train-milles de plus pour transporter un tonnage donné par l'Intercolonial au lieu du Transcontinental.

D. A cause des rampes plus fortes?—R. Oui.

D. Et la différence de longueur des deux lignes?—R. Elle réduit l'exploitation d'un certain pourcentage et la simplifie.

D. Ces deux facteurs comptent-ils dans la proportion ou s'il n'y en a qu'un?—R. La distance et la résistance.

D. Quelle est la différence de longueur?—R. La différence est indiquée ici. De Montréal à Saint-Jean par le Pacifique et le Maine-Central, il y a 481 milles .7. C'est indiqué en détail. 41.8 p. 100 de ce parcours est aux Etats-Unis. De Montréal à Moncton par le Pacifique, le Maine Central et le National, il y a 571 milles. De Montréal à Moncton par l'Intercolonial, il y a 647 milles .4. De Montréal à Moncton par le Transcontinental, il y a 613 milles .3. De Montréal à Saint-Jean par l'Intercolonial, il y a 736 milles .7. De Montréal à Saint-Jean par le Transcontinental, il y a 702 milles .6.

D. Je crains de n'avoir pas suivi la comparaison. Mais vous nous avez dit tantôt que 100 train-milles sur cette ligne équivalait à 155 sur l'Intercolonial.—R. Oui.

D. Et j'ai demandé combien de cette différence provenait de la longueur du trajet et combien résultait des rampes.—R. Elle provient toute des rampes.

D. Toute des rampes?—R. Oui.

D. Elle ne dépend nullement de la longueur du trajet?—R. Non. La différence provient de la résistance.

D. En d'autres termes, c'est réellement question de distribuer la marchandise sur plus de trains?—R. C'est cela.

D. Par conséquent, on a plus de trains mais ils sont plus petits?—R. Oui.

D. Mais dans chaque cas, vous prenez le poids maximum normal des trains qui peuvent être transportés sur la ligne par une locomotive d'un pouvoir donné. S'agit-il d'une locomotive de 100 p. 100?—R. Nous nous servons d'une locomotive de 53 p. 100. Cela veut dire 53,000 livres de traction de barre d'attelage ou d'effort de traction.

L'hon. M. BLACK: La route Montréal-Moncton par le Transcontinental est-elle plus courte que par l'Intercolonial?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. MURDOCK: 613 contre 647.

Le TÉMOIN: Une différence de 40 milles environ.

L'hon. M. BLACK: J'ai mal compris vos chiffres. Je craignais que vous soyez injuste envers l'une des lignes.

M. Biggar:

D. Vous alliez comparer la ligne du Transcontinental avec celle du Pacifique au même point de vue?—R. Oui.

D. Avant que vous quittiez cette comparaison, entre le Transcontinental et l'Intercolonial, vous pourriez peut-être nous donner un chiffre qui comprenne la longueur additionnelle et le désavantage des pentes plus raides?—R. J'ai ici un état concernant le détournement du transport des marchandises de l'Intercolonial entre Rivière-du-Loup et Moncton.

D. Je crains que les chiffres ne soient pas exacts.—R. Oui, ils sont absolument justes. Cette rubrique est une erreur. Je vais lire cela si vous me le permettez.

D. Oui.—R. Les caractères physiques des deux routes sont tels, entre Joffre et Moncton, que les trains plus pesants peuvent passer par le T.-N. La densité du transport des voyageurs étant aussi moindre sur le T.-N., et les facilités de garage étant meilleures à Monk, Edmundston et Napadogan qu'à Rivière-du-Loup, Mont-Joli et Campbellton, il est possible de transporter la marchandise plus vite par le T.-N.

L'utilité de la route du T.-N. par rapport à l'Intercolonial, pour le transport des marchandises, se démontre par le tableau suivant, qui indique le nombre de trains qu'il faudrait faire circuler sur les diverses parties des deux routes, en employant des locomotives du type Mikado à 53 p. 100 à plein rendement pour transporter vers l'est 100,000 tonnes brutes dans 2,500 wagons, la moyenne de tonnes brutes par wagon étant d'environ 40. Or, la route du Transcontinental exige 16,239 train-milles pour transporter un tonnage brut de 2,827 tonnes par train. Sur l'Intercolonial, il faudrait 5,138 train-milles pour transporter un tonnage brut de 1,957 tonnes par train. Pour être certain de ce point nous avons pris le tonnage brut réel des trains et nous l'avons calculé sur cette base.

D. Pour 1937?—R. Pour n'importe quelle période. Cela indique qu'il faut 55 p. 100 de train-milles de plus sur l'Intercolonial que sur le Transcontinental pour transporter la même quantité de marchandises, sans égard aux températures plus rigoureuses qui sévissent sur l'Intercolonial. Voilà une autre difficulté. J'ai vu, dans la vallée de la Matapédia, une chute de neige de 168 pouces, qui bloquait le trafic, tandis que sur le Transcontinental nous n'avions pas cet inconvénient. Nous avons eu aussi des affouillements du remblai par l'eau. Je me souviens qu'un jour la voie du Pacifique subit un éboulis et la compagnie fut obligée de faire passer son trafic par notre ligne et nous paya de ce chef \$90,000 en frais de transport. Sans doute, cela peut arriver à n'importe quel chemin de fer. Mais nous avons été chanceux en cette occasion.

[M. W. U. Appleton.]

L'hon. M. Sinclair:

D. Vous n'avez pas de cela sur le... —R. Nous n'en avons jamais eu sur le Transcontinental. Les chutes de neige sont plus égales et les vents ne sont pas si forts. L'Intercolonial, exposé aux intempéries de la Baie des Chaleurs et du détroit de Northumberland, subit des températures terribles.

On peut aussi remarquer que si le transport du grain augmentait, par exemple, et si on augmentait le tonnage brut moyen par wagon, ce pourcentage serait augmenté. L'augmentation en train-milles par l'Intercolonial porterait le pourcentage à 61 là où les wagons représentent en moyenne 60 tonnes brutes.

Les données ci-dessus se rapportent au transport vers l'est seulement, mais comme les conditions d'exploitation concernant le transport vers l'ouest sont analogues, il sembla inutile d'en traiter à part, sauf à signaler que sur l'Intercolonial les trains à tonnage plein doivent être aidés dans chaque direction sur les rampes de Sayabec, distance de 29 milles, tandis que sur le Transcontinental il y a 13 milles de rampe difficile à l'est de Summit et 13 autres milles à l'ouest de Pelletier.

M. Biggar:

D. Cela couvre-t-il tous les chiffres?—R. Je le crois.

D. Ces chiffres sont tous basés sur 1937?—R. Oui, monsieur.

D. Il s'est produit beaucoup de changement depuis.—R. J'ai pensé que cette question surgirait peut-être, et j'ai ici un état indiquant l'échange de wagons à Monk pour la période de 1927 à 1937 inclusivement. On pourrait supposer que le trafic ne fut pas très satisfaisant en 1930, mais je constate que 72,830 wagons passèrent par Monk cette année-là en comparaison avec 81,730 wagons en 1937. A mon avis, ce chiffre indique, du moins dans une certaine mesure, l'excellent service que nous avons pu donner au transport des marchandises sur cette ligne, et que ce service a pour effet d'augmenter le chiffre du trafic d'exportation et d'importation.

D. On me signale le témoignage que vous avez rendu devant la Commission Duff, page 380, au cours duquel on vous demanda des renseignements concernant les recettes de la ligne Transcontinentale. Si je comprends bien vous avez répondu ce qui suit:

Ah, oui, ces recettes ont augmenté notablement à une certaine époque, mais vu la crise et le fléchissement du trafic d'importation et d'exportation dans la mesure que l'on sait, le trafic est très faible.

Puis, le commissaire Webster vous demanda:

On transporte surtout des produits forestiers?

Et vous avez répondu:

Oui, et on ne transporte pas beaucoup de ces produits à l'heure actuelle.

Puis, à la page 399:

Le commissaire Murray: Est-ce que la ligne du Transcontinental-National ne se prêterait pas mieux au transport de produits en grosses quantités?

M. Appleton: Oui, la voie naturelle serait la ligne du Transcontinental. Nous avons transporté un peu de blé sur cette ligne un hiver,—quinze convois comprenant chacun 50 wagons au cours d'une journée,—mais ce fut pour une journée seulement.

Est-ce que cette affirmation se rapporte à la même chose?—R. Il s'agirait d'une journée de pointe, de ce que nous pourrions appeler un trafic maximum pour une journée.

D. Mais cela ne dura pas?—R. Nous avons peut-être transporté passablement de marchandises indépendamment de cela.

D. Pendant la guerre, le trafic empruntant les voies du Pacifique-Canadien traversait-il librement l'Etat du Maine?—R. Non, monsieur, pas à ma connaissance.

D. Voulez-vous dire que vous savez que le trafic ne circulait pas librement, ou bien voulez-vous laisser entendre que vous ne savez pas s'il en fut ainsi?—R. Pas avant que les Etats-Unis décident de participer à la Grande Guerre.

D. Vous pensez que le trafic ne circula pas librement?—R. Non, je ne le crois pas. Je sais que le Pacifique-Canadien ne transporta pas un seul soldat. Ils furent tous transportés de Montréal à Halifax par voie de l'Intercolonial.

Le très hon. M. Meighen:

D. Mais pourquoi les marchandises n'auraient-elles pas pu emprunter cette voie tout comme en temps ordinaire?—R. Les Etats-Unis n'étant pas engagés dans la guerre, je comprends que les munitions et les vivres ne pouvaient être transportés par cette voie.

D. Peut-être pas des munitions, mais les marchandises ordinaires?—R. Il va sans dire que les marchandises ordinaires seraient transportées par cette voie, mais la plus forte partie des marchandises...

D. Pourquoi nos munitions n'auraient-elles pu passer par les Etats-Unis quand ces derniers en faisaient transporter de leur côté?—R. Je ne saurais vous répondre.

L'hon. M. BLACK: C'était avant que les Etats-Unis s'engagent dans la guerre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils transportaient leurs propres munitions.

Le TÉMOIN: Les préposés locaux de l'exploitation, et j'en étais, avaient compris que le Pacifique-Canadien ne transportait pas de munitions ou de vivres au littoral. Il se peut que le transport de ces produits se soit effectué et que nous n'en ayons rien su.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne dis pas qu'ils ne furent pas transportés, mais je n'ai pas connaissance qu'ils ne le furent pas.

Le TÉMOIN: Je sais que nous avons transporté un million de soldats.

Le très hon. M. Meighen:

D. Le Pacifique-Canadien ne pouvait certainement pas transporter des soldats.—R. Aucun soldat ne fut transporté par voie du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. Black:

D. Vous pourriez faire circuler le trafic-voyageurs direct à bien moins de frais et beaucoup plus expéditivement par voie du Transcontinental-National que par voie de l'Intercolonial, n'est-ce pas?—R. Comme entreprise d'exploitation ordinaire, oui, mais le trafic local...

D. Les conditions locales.—R. Les conditions locales y feraient obstacle à moins que l'on ne fasse entrer des train-milles additionnels en ligne de compte.

M. BIGGAR: Je crois que cet exposé contient ce que nous voulions savoir, monsieur Appleton, à moins que vous ne teniez à faire d'autres observations.

L'hon. M. Moraud:

D. Que pouvez-vous nous dire des conditions locales qu'on a dit exister à Edmundston? Combien y a-t-il de villages entre Edmundston et Diamond?—R. J'ai ici, monsieur le sénateur, des détails qui portent sur ce sujet. Je pourrais les déposer.

D. Voulez-vous les déposer?—R. Oui, monsieur.

[M. W. U. Appleton.]

D. M. Macnabb a laissé entendre que le chemin de fer du Témiscouata pourrait répondre aux besoins du trafic local?—R. Je pourrais mentionner la Rivière-Bleue où les recettes ont atteint, je crois, le chiffre de \$240,000. Voici la note que j'ai à ce sujet:

Cette gare répond aussi aux besoins de la voie de garage de Landry où la *D'Auteuil Lumber Company* dirige un gros commerce de bois de pulpe. Ce bois de pulpe provient de l'Etat du Maine et la coupe annuelle moyenne s'établit à 25,000 cordes. Tout ce bois de pulpe est expédié par chemin de fer et il se dirige surtout à Mechanicville, New-York. Si l'on abandonnait la ligne située dans ce district, le seul débouché pour ce bois serait celui que l'on trouverait en effectuant le flottage des billes à un point sur le chemin de fer *Bangor & Aroostook*.

Nous perdrons alors un quart de millions en recettes.

D. Est-ce que le chemin de fer de Témiscouata pourrait suffire au trafic qui emprunte cette ligne du Transcontinental?—R. Non, monsieur.

D. Quelle distance sépare le Transcontinental de l'Intercolonial?—R. La distance varie de 12 à 20 milles environ. C'est un pays très accidenté et il est presque impossible de faire circuler des convois dans cette région durant l'hiver.

D. L'Intercolonial peut-il se charger du trafic local?—R. Il le pourrait si vous pouviez faire parvenir ce trafic à l'Intercolonial, mais ce trafic qui consiste surtout en produits forestiers, provient d'une région au sud du Transcontinental. Les intéressés transportent ces produits sur un parcours de 8 à 10 milles, et il vous faudrait ajouter 10 à 20 milles dans un pays accidenté.

D. Vous répondez aux besoins du trafic des deux côtés de la ligne, à partir de la frontière entre le Canada et les Etats-Unis?—R. C'est ce que j'ai essayé de dire.

Le très hon. M. Meighen:

D. On m'avise que vous vous trompez grandement quant aux munitions et que l'on n'a pas établi de distinction.—R. C'est possible, monsieur le sénateur. Je sais que nous étions pris de tous les côtés et qu'en certaines occasions nous avons dû faire circuler jusqu'à 17 trains de troupes dans une seule journée et il a fallu que nous suspendions complètement le transport des marchandises.

D. Il s'agissait de convois qui transportaient des troupes vers le théâtre de la guerre?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. McRae:

D. Voudriez-vous nous indiquer les perspectives agricoles sur le parcours de la ligne si la population augmentait, et nous dire sur quoi nous pourrions tabler au cours des 15 ou 20 prochaines années?—R. La colonisation fait de grands progrès dans cette région. Par exemple, il existe à New-Denmark, dans le Nouveau-Brunswick, une colonie danoise très prospère que cette ligne dessert. On y compte cinq entrepôts de pommes de terre. Si la ligne était abandonnée, les intéressés seraient obligés d'effectuer un trajet de 10 milles avant de parvenir au chemin de fer le plus rapproché.

D. Dans quelle proportion la région se prête-t-elle à l'agriculture?—R. Elle s'y prête dans une proportion fort appréciable.

D. La moitié?—R. Je n'affirmerais pas cela. C'est un pays très accidenté.

L'hon. M. Black:

D. Probablement de 30 à 35 p. 100?—R. Oui, monsieur. Si vous soustrayez le trafic direct à cette ligne vous faites disparaître une économie de \$750,000. Cette économie suffit à défrayer le coût de l'entretien des voies et des constructions sur cette ligne, et vous obtenez conséquemment un service local sans qu'il en coûte un cent. Vous desservez les collectivités de la région sans qu'il en coûte quoique ce soit au pays ou à la compagnie.

L'hon. M. Moraud:

D. Quelle est la distance entre le chemin de fer de Témiscouata et Diamond Junction?—R. Témiscouata et Diamond-Junction? La distance serait de 220 milles, peut-être 230.

D. Le chemin de fer de Témiscouata ne peut desservir toutes ces collectivités?—R. Je vous demande pardon?

D. Le chemin de fer de Témiscouata ne peut desservir toutes les collectivités en bordure du Transcontinental?—R. C'est absolument impossible. Un coup d'œil sur la carte l'indiquera. La voie comporte seulement une certaine longueur, puis elle disparaît complètement.

L'hon. M. Hugessen:

D. C'est une piètre ligne avec de très fortes rampes.—R. Les rails sont de la catégorie de 60 livres et une de nos locomotives circulant sur cette ligne ne roulerait pas longtemps avant de dérailler.

L'hon. M. Moraud:

D. Vous avez dit que vous déposeriez cet état à titre de pièce. A-t-il été déposé?—R. Je vais le déposer immédiatement. Je vais déposer aussi un état portant sur les recettes locales.

M. Biggar:

D. Il me vient à la mémoire que je tenais certains renseignements sur un point que je voudrais vous faire vérifier. Est-ce que l'une quelconque de ces trois lignes ne pourrait pas suffire pour le trafic qui circule sur les trois?—R. Vous voulez savoir si elles sont exploitées jusqu'à concurrence de leur entière capacité d'exploitation?

D. Oui?—R. Ah! non, pas même jusqu'à concurrence de 50 p. 100.

D. La proportion n'est-elle pas inférieure à 50 p. 100? Deux de ces trois lignes suffiraient à transporter tout le trafic et une quantité égale en plus, n'est-ce pas, même en se basant sur le volume du trafic de 1928?—R. Non. Je dirais que le Pacifique-Canadien atteint presque sa capacité durant l'hiver, mais le Transcontinental pourrait absorber facilement tout le trafic sur l'Intercolonial.

D. Et ne pourrait-il pas prendre à son compte aussi le trafic du Pacifique-Canadien?—R. Non. Je ne crois pas qu'une ligne pourrait se charger du trafic réuni des trois chemins de fer lors des moments de presse qui surgissent au cours de l'hiver.

D. Les chiffres que j'ai par devers moi font voir que la capacité estimative d'exploitation du Transcontinental-National vers l'est s'établit à 800 tonnes brutes par mois, et à 700 tonnes dans le cas du trafic vers l'ouest. Le maximum réel du trafic vers l'est fut de 779?—R. Vous dites bien des tonnes.

D. Oui.—R. Il se transportait jusqu'à concurrence de 4,000 tonnes par convoi sur le Transcontinental.

D. Il va sans dire que ces chiffres expriment des milliers. C'est-à-dire, il s'agit de 800,000 tonnes brutes?—R. Eh bien, cela équivaldrait à l'exploitation de la ligne à son rendement maximum, et nous serions obligés de poser d'autres voies d'évitement et quelques signaux de blocks.

D. Vous diriez que cela dépasse le chiffre maximum d'exploitation? Ce trafic ne le dépasse pas maintenant vu qu'il s'établit à un chiffre maximum de 800,000 tonnes brutes par mois, vers l'est?—R. Je ne voudrais pas affirmer cela de but en blanc, mais je dirais que si les convois de voyageurs et de marchandises circulaient comme à présent, ou durant les mois d'hiver sur les voies de l'Intercolonial et du Pacifique-Canadien seulement, compte tenu du trafic sur le Transcontinental-National, cela aurait pour effet de ralentir énormément les trains, et je crains que nous perdriions beaucoup de trafic d'importation et d'exportation qui passerait par les ports de l'Atlantique aux Etats-Unis.

[M. W. U. Appleton.]

D. Est-ce que l'Intercolonial ou le Transcontinental-National pourrait transporter tout le trafic des deux lignes?—R. Il se produirait des retards sur l'Intercolonial à certaines époques. Cependant, je crois que le Transcontinental pourrait transporter tout le trafic.

L'hon. M. Moraud:

D. Monsieur Appleton, la pièce que vous déposez énumère les noms des gares. Vous n'avez pas donné la liste des villages ou des agglomérations que dessert le Transcontinental?—R. Non, je n'ai pas ces renseignements.

D. Et la population?—R. La population est indiquée ici, et elle comprend les groupements, généralement parlant, tels que nous avons pu les relever.

D. Vous ne savez pas combien il y a de groupements entre Diamond et Edmundston?—R. Les gares dont ce document donne la liste desservent toutes les agglomérations de la région et le chiffre donné pour la population comprend les groupements.

M. BIGGAR: Voici la deuxième page de la pièce en question et le sénateur Moraud tient la première page et je comprends que ce document donne la liste des gares situées sur la ligne.

Le TÉMOIN: Oui.

L'hon. M. Moraud:

D. Mais il existe plusieurs villages en plus des gares?—R. Oui. Nous avons totalisé la population. La Rivière Bleue, par exemple, est une gare qui dessert trois ou quatre groupements.

D. Vous n'avez pas d'idée de l'augmentation de la population depuis la construction du Transcontinental?—R. La population a augmenté considérablement. Plusieurs nouveaux groupements ont été établis.

M. Biggar:

D. La troisième de vos pièces fait voir la population, les tonnes de marchandises, les recettes brutes et ainsi de suite, en 1937. Ce sera la Pièce 88.—R. Il y a un autre état donnant des renseignements semblables sur le parcours entre Diamond et Monk. Ce sont des renseignements qui relèvent effectivement de l'autre pièce.

M. BIGGAR: On peut les incorporer à la Pièce 88.

L'hon. M. Moraud:

D. La plupart des groupements sur le parcours du Transcontinental se sont établis pour des fins d'exploitation forestière à l'époque où le Transcontinental fut construit?—R. Oui.

D. La plupart des groupements constituent maintenant des groupements agricoles?—R. Ces groupements se composent de gens qui s'occupent d'agriculture et d'exploitation forestière.

L'hon. M. Coté:

D. Si je vous ai bien compris, vous avez dit que six ou sept convois circulent tous les jours dans les deux sens entre Diamond Junction et Moncton?—R. Oui, certains jours.

D. Et certains jours, le trafic a même atteint un chiffre de treize convois?—R. Oui, mais dans chaque direction; il s'agissait d'un trafic dans les deux directions.

D. Est-ce que ce trafic suffit à l'exploitation de la ligne?—R. J'ai soumis un état indiquant une économie de \$700,000 par opposition à des lignes indépendantes, et je suis tout disposé à faire vérifier ces chiffres par quelque expert indépendant.

D. Je ne mets pas vos chiffres en doute. Je veux savoir s'il y a suffisamment de trafic pour défrayer les frais d'exploitation de la ligne?—R. Ma déclaration en ce sens est bien précise.

D. Ainsi, ce tronçon du Transcontinental ne porte pas préjudice au National-Canadien?—R. Non, monsieur. Les frais d'entretien de la voie et des constructions payés, cette ligne produit une somme nette d'environ \$46,000 en plus du fardeau additionnel de l'entretien de la voie si l'on confie ce trafic à l'Intercolonial ou au Pacifique-Canadien. Vous ne pourriez enlever ce volume considérable de trafic au Transcontinental et le confier au Pacifique-Canadien ou à l'Intercolonial sans augmenter les frais d'entretien de cette ligne. On n'a pas fait entrer cela en ligne de compte dans l'économie dont j'ai parlé.

D. Je voulais simplement savoir si cette partie du Transcontinental tombait dans la catégorie des lignes dont je discutais avec votre président cet après-midi, savoir, les lignes à faible trafic qui ne sont pas profitables, que le pays a greffées sur le réseau du National-Canadien et qui sont par conséquent un embarras pour le National-Canadien.—R. En ma qualité de directeur de l'exploitation, je serais très désappointé si le Transcontinental nous était enlevé, car il constitue notre véritable propriété.

D. Il ne constitue pas un embarras au point de vue de l'exploitation?—R. Non, monsieur, il constitue un actif.

D. Vous ne l'appelleriez pas une ligne au faible trafic?—R. J'ai donné les chiffres. Les tonnes de trafic au mille par jour s'établissent à 4,000 environ, et la moyenne du National-Canadien s'établit à 1,600 environ. Aussi, le trafic ne saurait être bien faible à ce compte.

L'hon. M. Hugessen:

D. Je voulais vous poser une question concernant la ligne de la vallée de la rivière Saint-Jean. Un des représentants du Pacifique-Canadien—je ne puis me rappeler lequel,—fit une déclaration relativement au mouvement du trafic d'endroits sur le parcours du National-Canadien à l'est de Saint-Jean, tels que Moncton, par exemple, à destination des Etats-Unis, par voie de McAdam Junction.—R. Je crois que le représentant du Pacifique-Canadien qui fit cette déclaration s'est mépris, car le trafic à l'est de Moncton destiné à des endroits aux Etats-Unis se rend jusqu'à McGivney et puis, de là, il s'en va à Fredericton, et je crois que la différence s'établit à 23 milles environ. Il va sans dire que la différence est très marquée si vous dirigez le trafic par la ligne de la vallée. Mais nous ne le dirigeons pas par cette ligne. Nous dirigeons le trafic par le Transcontinental jusqu'à McGivney, de cet endroit à Fredericton et aux Etats-Unis.

M. W. A. KINGSLAND, vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada, région centrale, est appelé à témoigner.

M. Biggar:

D. Monsieur Kingsland, on m'apprend que vous êtes un vice-président des Chemins de fer Nationaux du Canada, région centrale?—R. Oui.

D. Et vous vous proposez de nous parler particulièrement de la ligne qui dessert Beaverton-Capreol et Nakina?—R. Oui, monsieur. Pour ce qui regarde la Pièce 50, commençant à la page 422 du compte rendu, relativement aux articles 24, 41 et 44, on se rendra compte que le projet d'abandon prévoit la désaffectation de la ligne principale du National-Canadien immédiatement à l'ouest d'Ottawa jusqu'à Capreol, et de celle qui va de Beaverton, 64 milles au nord de Toronto à Long lac en passant par Capreol, 30 milles plus loin à Nakina, l'abandon de la ligne principale de Nakina à Paddington, immédiatement à l'est de Winnipeg. Par ailleurs, l'on propose de désaffecter la ligne du National-Canadien à partir de Superior Junction, immédiatement à l'est de Sioux-

[M. W. A. Kingsland.]

Lookout, à Conmee, 35 milles à l'ouest de Port-Arthur, soit en tout l'abandon de 1,570 milles de la ligne principale du National-Canadien. Cette ligne représente ce qu'il y a de mieux au Canada sous le rapport des rampes et des courbes. La population desservie dans la région en question s'établit à 55,000 environ; et en 1937, les recettes perçues dans le territoire se sont chiffrées à \$3,000,000. Il s'agit de recettes locales sur le trafic d'entrée et de sortie, le trafic immobilier, indépendamment du chemin de fer, est estimé à \$24,000,000.

Le tronçon d'Ottawa à Capreol dessert une région forestière, mais il existe, à 10 milles à l'est de Capreol, une région qui promet beaucoup sous le rapport de l'exploitation minière.

De Capreol jusqu'à l'ouest de Long lac l'on trouve maintes entreprises se livrant au commerce du bois d'œuvre, du bois de pulpe et à l'exploitation minière. Comme la région fait partie de la zone minérale, l'industrie minière s'y intéresse tout particulièrement et en étudie les gisements.

A partir d'Armstrong jusqu'à ce que l'on atteigne les prairies (soit environ 60 milles à l'est de Winnipeg) la ligne du National-Canadien traverse un territoire qui a été le théâtre d'une exploitation minière qui compte probablement pour la plus importante au cours des dix ou quinze dernières années. A Collins, à l'ouest d'Armstrong, la *Chromium Mining and Smelting Company* s'est occupée de l'exploitation active de sa propriété et a expédié du minerai de cet endroit.

On coupe des billes et on les expédie de Fees-Mills sur le Transcontinental-National à 100 milles environ à l'est de Sioux-Lookout, et on expédie des chargements de bois de pulpe de cette zone jusqu'à la tête des Lacs. Dans le territoire à l'est de Sioux Lookout la ligne se rendant à Fort-William traverse un pays très boisé où les compagnies exploitant des papeteries et d'autres intéressés possèdent de grandes superficies boisées. Le bois abattu et expédié constitue tous les ans un fort trafic. De plus, cette ligne dessert des entreprises minières à l'est du lac de l'Esturgeon.

Au lac Savant, 70 milles à l'ouest d'Armstrong, le chemin d'hiver de la mine Pickle-Crow part de la ligne principale du National-Canadien. Cette route constitue l'accourcie conduisant à la zone minière de Pickle-Crow pendant la saison d'hiver, et en 1937, des produits représentant dans l'ensemble 2,000 tonnes environ ont été transportés aux diverses mines par voie de cette entrée.

Sioux-Lookout, qui n'était au début qu'un terminus de chemin de fer, est devenu le bureau principal du service aéronautique, du service radiophonique et de l'industrie minière dans cette section. En conséquence, la ville a prospéré en raison de ces entreprises et elle est devenue un centre assez considérable qui participe aux activités associées ordinairement aux exploitations particulières au Nord. Elle sert de base aux diverses lignes aériennes.

A Hudson, 12 milles à l'ouest de Sioux-Lookout, situé sur le lac Seul, se trouve le point de départ des marchandises que les compagnies de transport dirigent dans les zones de Red-Lake et de Patricia. La voie navigable à partir de cet endroit compte 110 milles environ. Les remorqueurs et chalands affectés à ce service durant la saison de navigation et les tracteurs et traîneaux l'hiver transportent une forte quantité de produits. Les produits transportés de Hudson à Red-Lake durant 1937 se répartissent comme suit:

Par air	2,404 tonnes
Par convois à tracteur sur la glace, l'hiver ..	5,898 "
Par remorqueurs et chalands..	16,789 "
Total	<u>25,091</u>

Les produits ainsi transportés comprennent de l'outillage pour les mines, des fournitures, des appareils électriques et des articles du même genre venant de l'est du Canada, et des viandes et autres marchandises venant de l'Ouest. Le tonnage expédié par Hudson a plus que doublé au cours des deux dernières

années, et vu l'activité qui se manifeste dans les districts de Red-Lake et Patricia, il ne fait pas de doute que le chiffre des expéditions augmentera considérablement. Le tableau du tonnage manutentionné en 1937 indique à peu près le pourcentage qu'il est possible ou économiquement pratique de transporter par avions.

Les voies navigables qui convergent vers cet endroit traversent une région très boisée et les scieries situées à Hudson et dans le voisinage expédient des produits forestiers.

On compte à Minaki environ deux cents maisons de campagne qui constituent un placement de \$300,000, et un nombre égal de chalets représentant un placement correspondant à divers endroits de villégiature sur les lacs entre McIntosh et Ophir, une distance de 80 milles, et les Chemins de fer Nationaux du Canada offrent le seul moyen d'accès à ce territoire.

La ligne qui part d'Elma, cinquante milles à l'est de Winnipeg, et qui se rend jusqu'à ce dernier centre, traverse une région fertile et bien peuplée et dont la production agricole augmente d'année en année.

Il me semble qu'au point de vue industriel, il serait impossible de cesser de desservir cette région du Nord si riche en ressources naturelles, et au point de vue des chemins de fer, le projet de désaffecter ou de déclasser la voie ferrée du Transcontinental dénote le peu de compréhension qu'on a de la situation. Voici d'une part une ligne aux rampes faibles et aux courbes allongées, et d'autre part une ligne aux rampes raides et aux courbes prononcées. Sur cette section de la ligne du National-Canadien actuellement à l'étude, celle d'Ottawa à Capreol, il est possible de confier à une locomotive, dans un sens ou l'autre, un tonnage dépassant de 50 p. 100 celui qui peut remorquer une locomotive sur la ligne correspondante du Pacifique-Canadien de Smith-Falls à Sudbury. Sur la deuxième section, Capreol-Armstrong, une locomotive peut tirer 80 p. 100 de tonnage de plus vers l'ouest et 110 p. 100 de plus vers l'est que n'en peut tirer une locomotive sur la ligne Sudbury-Fort-William du Pacifique-Canadien. Pour ce qui regarde la ligne du Pacifique-Canadien de Fort-William à Winnipeg et la ligne correspondante du National-Canadien d'Armstrong à Winnipeg, un convoi du National-Canadien peut avoir 65 p. 100 de plus de tonnage par locomotive qu'un convoi du Pacifique-Canadien. Cependant, vers l'est, le Pacifique-Canadien est en mesure de transporter 20 p. 100 de plus hors de Winnipeg que le National-Canadien sur sa ligne de Winnipeg à Sioux-Lookout. Il s'agit principalement du transport du grain à la tête des Lacs.

Advenant le cas où l'on n'abandonnerait pas la ligne du National-Canadien, la Pièce 70 du Pacifique-Canadien (page 985) indique que l'on se propose de déclasser la ligne et d'instituer un service de trois convois mixtes par semaine. A mon avis, il ne faut pas envisager cette éventualité. Tous les particuliers et toutes les industries qui se sont établis dans ce territoire, ont engagé des capitaux et du travail en prenant naturellement pour acquis qu'ils continueraient de bénéficier d'un service ferroviaire suffisant. Toutefois, si on déclassait la ligne, il faudrait maintenir, à notre avis, un service minimum de convois à voyageurs six jours par semaine dans les deux directions entre Capreol et Winnipeg, en plus du service local requis par le trafic-marchandises local. Durant les périodes moins actives, il faudrait maintenir probablement un service de trois convois à marchandises par semaine quitte à l'augmenter durant les périodes de fortes expéditions, mais un tel service aurait de sérieuses répercussions sur le commerce des entreprises établies dans le territoire en question.

A mon avis, la mise à exécution des abandons prévus au projet du Pacifique-Canadien aurait pour effet de reculer de plusieurs années le développement de tout ce pays du Nord et ferait perdre au Canada plusieurs millions de dollars par année.

Suivant moi, il ne faut ni abandonner ni déclasser la ligne, mais comme notre situation est idéale, il convient plutôt d'améliorer cette ligne graduelle-

ment afin de la mettre sur le meilleur pied possible, pour qu'elle constitue la voie la plus rapide et la plus avantageuse possible entre l'Est et l'Ouest du Canada, non seulement pour l'avantage du pays mais aussi dans l'intérêt de la défense nationale.

Voilà ma version.

Le très hon. M. Meighen:

D. Monsieur Kingsland, prétendez-vous que le Transcontinental situé dans le territoire qui ressort à votre juridiction et que vous venez de décrire ne constitue aucun fardeau pour les Chemins de fer Nationaux du Canada?—R. Je n'affirme pas cela, monsieur le sénateur. Il ne fait pas de doute que la ligne constitue un fardeau, mais elle sert à développer le pays et elle traverse un riche territoire. Elle traverse le meilleur territoire minier du Nord ontarien et québécois.

D. Elle constitue un fardeau financier?—R. Il ne fait pas de doute qu'elle constitue un fardeau. Elle ne fait pas ses frais actuellement, mais ce pays a un avenir qu'il ne faut pas ignorer.

D. Les recettes de toute la ligne diminuent de plus en plus avec les années. Vous laissez entendre que cette partie de la ligne prend le dessus. Quelle partie de la ligne perd du terrain?—R. Je n'ai pas dit qu'elle gagnait du terrain. J'ai tout simplement donné le chiffre des recettes en 1937.

D. Elle ne gagne pas de terrain; elle va en gagner?—R. Elle gagne un peu de terrain chaque année.

D. Quelle est la partie de la ligne qui perd du terrain?—R. Il ne fait pas le moindre doute que cette partie du réseau national, le Transcontinental, perd de l'argent, mais elle promet.

D. Elle s'améliore constamment, mais tout le chemin de fer, si l'on prend une période de cinq années, ne montre certainement pas d'amélioration sous le rapport des résultats financiers.—R. Vous devez tenir compte du fait que les conditions commerciales du pays sont mauvaises.

D. Mais les conditions furent plutôt bonnes l'an dernier et les résultats plutôt mauvais.—R. L'an dernier, nous avons réalisé des recettes nettes de l'ordre de \$11,000,000 dans la région centrale. En 1928, nous avons réalisé des recettes nettes de \$32,000,000 dans la même région.

L'hon. M. Robinson:

D. Des recettes nettes?—R. Des recettes nettes d'exploitation.

L'hon. M. Haig:

D. A quel chiffre vos recettes nettes se sont-elles établies l'an dernier?—R. A \$11,000,000 dans la région centrale.

D. Sont-ce des bénéfiques?—R. Ce sont des recettes d'exploitation en excédent des dépenses.

D. Et en 1928?—R. En 1928, nous avons réalisé des recettes nettes de \$32,000,000 dans cette région.

D. Et les chiffres de 1934?—R. Je n'ai pas les chiffres. J'étais dans l'Ouest canadien en 1928, et les recettes nettes dans l'Ouest canadien se sont établies à \$16,800,000. C'est la ligne qui ne vaut rien!

M. Biggar:

D. Il est manifeste que nous avons trop de milles de chemins de fer?—R. C'est ce qui semble si vous jetez un coup d'œil sur cette carte.

D. En fin de compte, le Comité se préoccupe de savoir comment nous allons débarrasser le pays de ce fardeau. Avez-vous dit que nous devons rester dans le *statu quo*?—R. Oui.

D. Et attendre les événements?—R. Voilà mon attitude: attendre une occasion favorable.

D. Et si dans l'intervalle il en coûte trop cher nous perdons tout, n'est-ce pas?—R. Si ces lignes sont abandonnées le revenu que vous percevez des impôts va fléchir plus que le coût d'entretien de ces lignes.

D. C'est très sérieux?—R. Oui.

D. Voulez-vous dire que l'entretien de ces lignes va nécessiter plus d'impôts à l'avenir?—R. Non. Je dis que la baisse qui se produira dans la perception des impôts dépassera la somme qu'il vous en coûte pour maintenir cette ligne en exploitation.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Ce serait les conséquences qui résulteraient de l'abandon de cette ligne?—R. Oui.

M. Biggar:

D. Serait-ce la conséquence de l'abandon d'une ligne quelconque?—R. Cela dépend de la ligne.

D. Dans ce cas?—R. On trouverait profit à abandonner certaines lignes.

D. Dans ce cas-ci?—R. Je n'abandonnerais pas la ligne Transcontinentale. Vous pourriez abandonner une section ici et là, mais ce serait une erreur d'abandonner toute la ligne Transcontinentale.

D. Voulez-vous nous faire une proposition pratique sur la façon dont nous allons nous soustraire à ce fardeau?—R. Je ne puis vous dire comment atteindre ce but.

D. Allons-nous continuer simplement à payer \$50,000,000 par année?—R. Nous espérons que ces \$50,000,000 baisseront à \$40,000,000, puis à \$30,000,000, ensuite à \$20,000,000, et ainsi de suite.

L'hon. M. McRae:

D. Monsieur Kingsland, vous avez parlé de l'amélioration de la ligne. C'est une section au faible trafic qui n'est pas payante. Ne serait-il pas possible de réduire les déboursés et d'exploiter cette section un peu plus économiquement dans ces conditions adverses dans l'espoir d'améliorer la ligne graduellement au point où elle constituera un jour une entreprise payante?—R. Je suis d'avis que si l'on adopte l'unification il faudra confier le trafic à la ligne où les locomotives peuvent remorquer de plus lourds convois.

L'hon. M. Haig:

D. N'est-ce pas votre ligne?—R. Assurément.

L'hon. M. McRae:

D. Je ne songeais pas à l'unification. Je songeais à votre projet d'améliorer la ligne. Vu le faible trafic, ne pourriez-vous pas exploiter ces lignes un peu plus économiquement?—R. Notre tâche principale consiste à surveiller constamment l'emploi des deniers. J'ai entendu quelqu'un demander ici si le National-Canadien pourrait congédier des employés sans se faire critiquer vertement. Le 19 mai, 1,235 hommes furent mis en disponibilité, et je n'ai pas entendu de critiques à ce sujet de la part de parlementaires ou de qui que ce soit.

L'hon. M. Haig:

D. Si les lignes étaient unifiées et vous étiez directeur de cette région centrale, est-ce que votre ligne de Capreol à Winnipeg par voie de Longlac et de Nakina ne pourrait pas se charger de tout le trafic qui passe par cette ligne et

[M. W. A. Kingsland.]

celle du Pacifique-Canadien?—R. Je confierais tout le trafic-marchandises à la ligne à faible rampe, et une partie du trafic-voyageurs.

D. Le Pacifique-Canadien pourrait-il se charger de tout le trafic-voyageurs?—R. Il se prétend en état de le faire. C'est bien possible, mais je n'aimerais pas répondre à cette question.

D. Vous vous chargeriez de tout le trafic-marchandises?—R. Je crois que nous pourrions le faire sans aucune difficulté jusqu'à Winnipeg. Je n'entends pas le trafic du grain.

D. Je ne vous demande pas cela.

M. Biggar:

D. Même indépendamment de l'abandon, vous n'avez pas de proposition à faire sur la façon de réaliser des économies?—R. Non. Nous agissons en ce sens tous les jours de la semaine. Cela constitue notre tâche. C'est pour cela que j'ai des cheveux gris.

L'hon. M. Coté:

D. Qu'entendiez-vous par la perte des impôts?—R. Si vous abandonnez cette ligne et enlevez les rails, il y a 55,000 personnes dans cette région qui devront se fixer ailleurs, et vous ne percevrez pas d'impôts dans cette partie du pays. Ces gens-là paient des impôts maintenant.

M. A. E. WARREN, vice-président ayant juridiction sur les lignes de l'Ouest du National-Canadien, est appelé.

M. Biggar:

D. Monsieur Warren, vous êtes le vice-président ayant juridiction sur la région de l'Ouest du National-Canadien?—R. Oui, monsieur.

D. Comment se délimite cette région dont vous avez la charge?—R. Elle commence à la tête des Laes, depuis Duluth et Armstrong jusqu'au littoral du Pacifique.

D. Vous vous proposiez de parler de la section Kamloops-Vancouver, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur, et aussi de la question des vapeurs de la Colombie-Britannique et des services de remorqueurs et de chalands.

D. Avez-vous un mémoire à présenter au Comité?—R. Je vais déposer ce mémoire après en avoir donné lecture.

D. Vous allez déposer le mémoire, ou bien vous allez le lire?—R. Je vais le lire maintenant. Je me propose de traiter d'abord des conditions générales du déclassement, de l'unification et le reste.

Des déclarations faites par les employés supérieurs du Pacifique-Canadien portaient qu'en plus de l'abandon de certaines lignes, d'autres lignes seraient déclassées, et il semblerait d'après la proposition que la ligne principale du Pacifique-Canadien serait utilisée pour le trafic direct entre l'Est et l'Ouest, la ligne principale du National-Canadien, devant être réduite au rang d'une ligne secondaire là où l'on ne l'abandonnerait pas complètement.

D. Si, come il en est question, la ligne à l'ouest de Winnipeg était déclassée, une telle mesure influencerait immédiatement sur la valeur des propriétés à différents endroits, y compris des villes telles que Saskatoon, Prince-Albert, Battleford-Nord et Edmonton, vu que le service donné serait forcément inférieur en raison des conditions de la voie, etc. La ligne principale du National-Canadien dessert ce que l'on peut appeler le jardin de l'Ouest, et il ne fait pas de doute que toute autre expansion dans l'Ouest canadien se produira vers le nord. Si on considère l'alternative et si la ligne principale du Pacifique-Canadien est déclassée, d'autres villes importantes telles que Brandon, Regina et Calgary seront incommodées au même degré. Conséquemment, il est absolument nécessaire

que les deux lignes principales soient maintenues à un niveau d'efficacité qui assurera la continuation du service actuel.

Le Pacifique-Canadien maintient beaucoup de voies doubles à l'ouest de Lakehead, et d'après les formules courantes du génie le coût d'entretien de la deuxième voie principale s'établit à 80 p. 100 de celui de la première voie. Même si ce pourcentage était réduit à 50 p. 100, ne serait-il pas plus opportun de considérer l'abandon de fortes portions de la deuxième voie principale, ce qui assurerait une plus grande économie au chapitre de l'entretien que celle que le déclassement de la ligne du National-Canadien rendrait réalisable. Cela ne permettrait-il pas de procurer aux villes importantes situées sur les deux lignes un service correspondant au service actuel sans affecter en aucune manière la valeur des propriétés? Aucun régime ou plan de coopération ou d'unification n'indique cette économie.

Abordons maintenant les lignes qui traversent le territoire des montagnes. Bien qu'on ait affirmé devant le Comité que pendant une période d'années beaucoup plus de convois du National-Canadien avaient emprunté les voies du Pacifique-Canadien que de convois du Pacifique-Canadien n'avaient utilisé les voies du National-Canadien à l'ouest de Kamloops, il convient de faire entrer en ligne de compte tout le territoire des montagnes dans toute étude de cette question. L'état que nous avons préparé fait voir qu'à partir de 1929 à jour, 126 convois du National-Canadien ont utilisé diverses sections de la ligne du Pacifique-Canadien à travers les montagnes, tandis que 82 convois du Pacifique-Canadien ont circulé sur les voies du National-Canadien. Il s'agit du territoire à l'ouest d'Edmonton et de Calgary. En 1929, 46 convois du Pacifique-Canadien circulèrent sur les voies du National-Canadien d'Edmonton à Kamloops. En plus, le Pacifique-Canadien confia au National-Canadien 1,384 chargements payants pour être transportés entre ces endroits. Ces chargements payants, basés sur un chiffre de 60 wagons par convoi, — soit le convoi moyen que les conditions atmosphériques existantes à cette époque permettaient de faire circuler; cette moyenne serait assez élevée vu que cela se passait en hiver, — augmenteraient les détours effectués par le Pacifique-Canadien de 23 autres convois. On a aussi fait mention du fait que le Pacifique-Canadien possède une autre route, mais au cours de la période mentionnée de 1929, le Pacifique-Canadien résilia l'accord quant aux détours après qu'il eut été appliqué et tenta de faire circuler tous ses trains sur l'autre route. On peut juger du succès de la route par le fait qu'après deux ou trois jours des arrangements furent conclus de nouveau pour faire circuler les convois par la ligne du National-Canadien.

Des comités font maintenant une autre étude en vue d'établir s'il serait possible de réduire les frais d'exploitation en utilisant en commun des sections quelconques de l'une ou de l'autre ligne en éliminant ou en déclassant la ligne sur un côté de la rivière ou l'autre. Cependant, les expériences de 1935 alors que les deux lignes étaient bloquées indiquent qu'il faudrait étudier la question très sérieusement avant de décider si une section quelconque de l'une ou l'autre ligne pourrait être abandonnée. Par ailleurs, je crois que l'on se plaît à reconnaître que lorsque nous aurons une autre grosse récolte dans l'Ouest canadien et qu'il se produira un fort mouvement vers des endroits sur la côte du Pacifique, il serait impossible de faire circuler le trafic convenablement à même une seule ligne à moins qu'elle ne soit à voies doubles. Il y aurait peut-être lieu de mentionner que lorsque les voies des deux réseaux furent bloquées par des éboulis et des érosions au commencement de 1925, la soi-disant autre route fut aussi fermée, et en fait elle est, tous les ans, fermée pour une partie de l'hiver.

Boston Bar est le terminus du National-Canadien en face de North-Bend sur la ligne du Pacifique-Canadien, et la ligne principale du National-Canadien entre cet endroit et Vancouver dessert la vallée de Chilliwack. Une partie de cette ligne de Hope à Sumas (ce dernier endroit se trouve à 37 milles environ à l'ouest de Hope) est sujette à un accord conclu avec la *V. V. & E. Railway and Naviga-*

tion Company (le *Great Northern Railway*) en vertu duquel cette compagnie a droit à un usage en commun avec nous de toutes nos voies et installations; nous recevons pour cela un loyer annuel de \$42,500, bien que le *Great Northern* n'utilise pas la ligne présentement. Cette ligne entre Boston-Bar et Port-Mann dessert une population de 26,000 personnes environ. Si cette ligne était abandonnée jusqu'à Port-Mann, ainsi qu'il en a été question, plusieurs centres seraient dépourvus de tout service ferroviaire convenable. Quelques-uns des endroits les plus importants qui en souffriraient des inconvénients sont Chilliwack, Port-Mann (le terminus du service des bateaux-passeurs à l'île de Vancouver), ainsi que la ville de New-Westminster, qui serait desservie par embranchement.

Chilliwack, par exemple, compte une population de 2,500 environ et 6,000 autres personnes demeurent dans le district environnant. Si les rails du National-Canadien étaient enlevés, il faudrait que les convois chargés à Chilliwack sur le *B. C. Electric Railway* soient dirigés de Chilliwack à Abbotsford sur le *B. C. Electric*, puis de là par voie du Pacifique-Canadien jusqu'à Mission où le raccordement se fait avec la ligne principale du Pacifique-Canadien. La distance de Chilliwack à Hope par voie du National-Canadien est de 31 milles .6 et la distance par la route proposée serait portée à 79 milles. La distance de Chilliwack à Vancouver par voie du National-Canadien est de 59 milles .9, tandis que la distance par voie d'Abbotsford, Mission et du Pacifique-Canadien serait de 72 milles .7. Pour se rendre directement à Vancouver par le *B. C. Electric* le trajet est de 76 milles .3. En empruntant la grande route depuis Chilliwack jusqu'à l'est de Rosedale, puis de là le traversier jusqu'à Agassiz, un point situé sur la grande ligne du Pacifique-Canadien, le trajet parcouru est de 12 milles. Vraisemblablement le trafic des chargements partiels de wagons et les voyageurs et les marchandises à destination de l'Est suivraient ce parcours. Les recettes de la gare de Chilliwack, pour les douze mois se terminant le 30 avril 1938 se chiffrent à \$73,000 environ et cette somme ne comprend que 1,200 chargements de wagons de bois d'œuvre, de fruits, de conserves, etc., arrivant à ce point grâce aux raccords.

Port-Mann, tel qu'indiqué, est le terminus du service des bateaux-passeurs à l'île de Vancouver. Ce service est analysé dans un autre mémoire. Tout le trafic-marchandises du National-Canadien à destination et en provenance de l'île est manutentionné à cet endroit d'une manière beaucoup plus efficace et économique qu'il ne serait possible par voie de Vancouver.

Il faut aussi desservir l'élévateur du fleuve Fraser et, tel que mentionné, la ville de New-Westminster.

Il existe un accord collectif avec le *Great Northern Railway* quant au service entre New-Westminster et Vancouver, et à Vancouver le National-Canadien (*Canadian Northern Pacific*) est tenu, aux termes de son contrat avec la ville, de maintenir sa gare, etc.

La proposition du Pacifique-Canadien comporte une réduction au chapitre des services de surveillance de l'exploitation obtenue par la fermeture de deux bureaux régionaux, de dix bureaux de district et de vingt-trois bureaux de division. Pris dans l'ensemble, les systèmes d'exploitation du National-Canadien et du Pacifique-Canadien sont virtuellement identiques. Les préposés à la surveillance de l'exploitation dans la région ouest du National-Canadien sont bien moins nombreux que ceux du Pacifique-Canadien. Par exemple, la région de l'ouest du National-Canadien comprend 9 surintendants de lignes et 2 surintendants de terminus comparés à 15 surintendants de lignes et 2 surintendants de terminus à l'emploi du Pacifique-Canadien; et 17 surintendants adjoints à l'emploi du National-Canadien contre 26 à l'emploi du Pacifique-Canadien, alors que le parcours total est à peu près le même. Le parcours moyen soumis à la juridiction des surintendants du National-Canadien dans la région de l'ouest est de 1,103 milles, et il serait impossible d'exercer une surveillance convenable si on mettait à exécution un projet d'exploitation conjointe qui aurait pour effet d'augmenter ce parcours.

Depuis 1930, le personnel des préposés à la surveillance de l'exploitation dans la région ouest du National-Canadien a été réduit de 11 employés supérieurs y compris 4 surintendants de divisions et 4 surintendant adjoints. On a aussi réduit le personnel des chefs du mouvement des convois, du service de la mécanique et du service du génie. Les réductions ont porté dans l'ensemble sur 71 positions et ont représenté une économie annuelle de \$295,600. Si l'on ajoute la réduction des traitements des employés supérieurs maintenus en fonctions, les économies totales effectuées s'établissent annuellement à \$391,152.

L'hon. M. Coté:

D. De quand datent ces économies?—R. Elles ont débuté en 1930. Elles ont été réalisées progressivement. Les réductions dans le nombre des employés ne furent pas limitées aux personnels de surveillance; les personnels des divisions furent également réduits.

Je vais maintenant aborder la question des vapeurs?

M. Biggar:

D. Pouvons-nous traiter de cette question séparément?—R. Oui, monsieur.

D. Je suppose que si le trafic montait au niveau de 1930 il faudrait rappeler ces 71 employés supérieurs qui ont été mis en congé depuis 1930, et l'économie de \$391,000...—R. Non, monsieur. Il faudrait en nommer quelques-uns. Je veux dire que l'expérience nous apprend toujours quelque chose. Vous constatez que vous pouvez vous passer de quelque chose si vous ne l'avez pas.

D. C'est précisément ce que le Pacifique-Canadien propose, savoir, que vous pouvez vous passer de quelque chose quand vous y êtes tenus. Quelle portion des \$391,000 vous faudrait-il dépenser de nouveau si le trafic revenait à ce qu'il était?—R. En tant que je puis le calculer, il faudrait rétablir environ deux bureaux de surveillance de division. C'est tout au plus le nombre qu'il faudrait. Cela représenterait un total de \$25,000 à \$35,000 environ par année.

D. Sur les \$391,000?—R. C'est tout ce que j'ajouterais.

D. Cela veut-il dire qu'en 1930 vous dépensiez \$360,000 de plus qu'il ne fallait?—R. Non, je vous demande pardon. Ce chiffre comprend aussi les déductions sur les traitements des employés supérieurs. Vous savez que les traitements de tous les employés supérieurs ont été réduits de 20 à 25 p. 100 environ.

D. Je veux tout simplement connaître les faits.—R. Cela ferait \$295,000—plutôt \$391,000, y compris les déductions sur les traitements.

D. Je vous demandais de combien il faudrait augmenter les dépenses actuelles pour porter ce chiffre au niveau du trafic de 1930, et vous avez dit, je crois, \$30,000?—R. Un instant. La somme est de \$30,000 à \$35,000 par bureau de division.

D. Voulez-vous dire que vous dépensiez \$360,000 de plus qu'il ne fallait en 1930?—R. Non. Plusieurs de ces autres employés supérieurs étaient des titulaires de positions qui ont été abolies et consolidées depuis.

D. J'ai dégagé des remarques de M. Hungerford que l'art de l'administration ferroviaire fait des progrès, mais je ne suppose pas qu'il voulait laisser entendre qu'il a fait des progrès à un tel point que \$35,000 répondraient à des besoins qui eussent exigé une affectation de quelques \$300,000 il y a quelques années?—R. Non. Notre organisation est constituée de telle façon qu'il nous faudrait rétablir deux bureaux de division. Chaque bureau nous coûterait \$35,000 environ.

D. Ou \$70,000 dans l'ensemble?—R. Oui.

D. Ainsi, la différence s'établit effectivement à \$320,000 environ?—R. Oui.

L'hon. M. Haig:

D. Mais ces \$320,000 comprennent aussi les déductions sur le traitements?—R. Oui.

[M. A. E. Warren.]

L'hon. M. Moraud:

D. On effectua une révision générale en 1932?—R. Oui.

M. Biggar:

D. Pour combien cette révision compte-t-elle?—R. Les taux établis des traitements des employés supérieurs furent réduits dans la proportion de 25 p. 100 en descendant.

L'hon. M. Moraud:

D. Vous n'aurez plus besoin de ces employés supérieurs, de ces employés dont les positions furent abolies?—R. Non, nous n'entendons pas tous les remplacer.

D. Vous aviez quelques employés supérieurs grassement rétribués à Vancouver, par exemple, dont vous n'aurez plus besoin, quel que soit le trafic à l'avenir?

L'hon. M. HAIG: Le sénateur Moraud a du être un administrateur de ce chemin de fer.

L'hon. M. MORAUD: Je le fus, oui.

M. Biggar:

D. Pouvez-vous nous dire comment nous pouvons économiser quelque argent, non pas comment nous devons le dépenser?—R. Ma foi, il existe une situation malheureuse dans ce territoire en ce sens que nous avons été réduits à un état de pauvreté depuis une couple d'années. Mais la situation actuelle semble être beaucoup plus favorable. Si nous pouvions avoir une récolte moyenne de, disons, 400,000,000 de boisseaux, ou si nous avions une grosse récolte de 500,000,000 de boisseaux, il va sans dire que la situation changerait immédiatement. Le transport de la récolte cette année—nous le basons toujours sur la période commençant le 1er août, et les données couvrent la période jusqu'à la fin de mai—cette année nous avons transporté 42,167 wagons de grain comparés à 60,899 l'an dernier. Et l'année dernière fut une mauvaise année. Nous avons transporté jusqu'à 124,000 et 125,000 wagons. Puis, prenez le grain à destination de Vancouver. Nous avons expédié 31,579 wagons en 1928. Cela égalait presque le nombre de wagons que nous avons expédié partout cette année. Et nous avons expédié 3,301 wagons à Vancouver cette année.

D. Vous n'avez pas de proposition à faire si ce n'est d'attendre et de voir ce qui va se produire.—R. Nous n'attendons pas les événements; nous essayons en ce moment de réduire les dépenses autant que possible partout où nous le pouvons sans compromettre la sécurité du chemin de fer.

L'hon. M. Black:

D. Y a-t-il dans votre territoire des lignes faisant double emploi qui, suivant vous, pourraient être éliminées?—R. Nous faisons une étude de plusieurs lignes et nous avons recommandé l'élimination de quelques lignes, mais les recommandations n'ont pas porté sur de longs parcours. Certaines études sont en cours tout le temps. Nous avons des comités qui étudient cette question dans le moment, et nous avons certains rapports définitifs fondés sur des études auxquelles les deux compagnies prirent part. En un mot, nous avons approuvé ces rapports.

M. Biggar:

D. Maintenant, voulez-vous aborder la question de l'exploitation du service des vapeurs?—R. Il s'agit de l'exploitation des services côtiers de la Colombie-Britannique. Le capitaine McMurray estime que l'unification des services

côtiers de la Colombie-Britannique produirait une économie annuelle de \$400,000—voir la page 1012 du fascicule n° 18 du compte rendu—constituée comme suit:

1. Suppression de deux navires faisant le service de l'Alaska..	\$100,000
2. Achat de deux nouveaux navires au prix de \$3,000,000—	
Intérêt à 4 p. 100..	120,000
Dépréciation au taux de 3 p. 100..	90,000
3. Unification du service des bacs-transbordeurs ..	97,000
	<hr/>
	\$407,000

Durant les années 1936 et 1937 les passagers transportés (dans un sens) sous le régime du service de la saison d'été en Alaska furent répartis comme suit:

National-Canadien	1936	1937
Passagers à destination de Skagway ..	3,134	3,733
Autres ports de l'Alaska..	352	272
Passagers locaux de la Colombie-Britannique ..	767	600
Total ..	4,253	4,605
Pacifique-Canadien—	1936	1937
Passagers à destination de Skagway (chiffres réels fourni par le Pacifique-Canadien ..	2,946	3,161
xAutres ports de l'Alaska ..	350	250
xPassagers locaux de la Colombie-Britannique ..	700	500
Total..	3,996	3,911
xLe nombre est estimé dans la même proportion que le National-Canadien		
Total du National-Canadien et du Pacifique-Canadien	8,249	8,516

Ces chiffres dépassent en 1937 la capacité totale de transportation des passagers de première classe par tous les navires de l'Alaska appartenant à la fois au National-Canadien et au Pacifique-Canadien. Cela s'explique par le fait que les passagers locaux n'ont pas besoin de couchettes.

D. Je regrette de dire que je n'ai pas suivi cet exposé. Faisiez-vous simplement observer que le nombre de passagers que vous avez inscrits dépasse le nombre de couchettes dont les navires disposent?—R. Oui, parce que nous avons inclus les passagers qui restent sur le pont.

Voici la capacité des navires desservant l'Alaska et qui appartiennent aux deux compagnies:

	Voyages en Alaska	Capacité 1ère classe	Total des passagers
National-Canadien			
<i>Prince Robert</i> ..	6	319	1,914
<i>Prince Rupert</i> et <i>Prince George</i> ..	11	206	2,266
Capacité du National-Canadien pour la saison..			4,180
Pacifique-Canadien (période correspondante)			
<i>Princesse Louise</i> ..	7	210	1,470
<i>Princesse Charlotte</i> ..	7	228	1,596
<i>Princesse Alice</i> ..	5	196	980
Capacité du Pacifique-Canadien pour la saison..			4,046
Capacité réunie des deux compagnies pour la saison..			8,226

Il est manifeste que les passagers se rendant en Alaska et transportés en 1937 ou 1936 n'eussent pu être transportés par un nombre de navires inférieur aux six qui furent affectés à ce service. L'économie de \$100,000 que préconise le capitaine McMurray est fondée sur une réduction du nombre des navires de l'Alaska de six à quatre.

Vu les efforts redoublés du gouvernement américain pour développer le tourisme,—y compris le tourisme en Alaska,—le bureau spécial récemment créé à cette fin et les sommes importantes consacrées à la publicité contribueront à faire affluer de plus en plus les touristes dans ce territoire (l'Alaska).

[M. A. E. Warren.]

Article 2:

Pour ce qui regarde la déclaration du capitaine McMurray qu'il faudrait peut-être mettre en service au cours des cinq prochaines années deux nouveaux navires qui exigent une dépense annuelle de \$210,000, nous sommes d'avis que le National-Canadien est en mesure d'exploiter le service de l'Alaska sans qu'il y ait lieu d'acheter de nouveaux navires dans un avenir rapproché.

Article 3:

Unification du service des bacs transbordeurs. Cette question sera traitée vers la fin de cet exposé.

Le capitaine McMurray, à la page 1010, fascicule 18 du compte rendu, a dit qu'avant 1930 les navires du National-Canadien n'avaient jamais desservi l'Alaska, mais que cette année-là, la compagnie se procura un nouveau vapeur qu'elle affecta à ce service et elle fit aussi desservir cette route par ceux de ses navires qui faisaient le trajet de Vancouver à Prince-Rupert.

Le National-Canadien a continuellement exploité un service en Alaska, de Vancouver à Skagway durant la saison d'été à partir de 1925, et, précédemment, le Grand-Tronc-Pacifique avait aussi exploité un service entre Vancouver et Skagway durant la saison d'été,—au cours des années 1916, 1917 et 1918—, de sorte que le service actuel ne peut être considéré en aucune façon comme un service nouveau ou un service additionnel inauguré en 1930 par le National-Canadien, ainsi que l'affirme le capitaine McMurray.

Malgré que ce dernier ait dit,—page 1011, fascicule 18,—que 1929 fut l'année de pointe dans les annales du trafic de l'Alaska, nous prétendons, sur la foi de l'expérience acquise, qu'en 1936 et en 1937, les résultats obtenus ont dépassé ceux de 1929 de 28.4 p. 100 et de 37.8 p. 100 respectivement.

A la page 1013 du même fascicule, on voit que l'honorable M. Coté a demandé: "J'aimerais poser une question au témoin. J'aimerais savoir si vous avez le nombre des passagers transportés par les six navires, c'est-à-dire, les trois du National-Canadien et les trois du National-Canadien en Alaska?" Le capitaine McMurray a répondu à cela: "Non, je n'ai pas cette statistique. Le calcul est tablé sur la présomption que les trois navires primitifs du service de l'Alaska transporteraient tous les passagers qu'ils pourraient obtenir. Nous savons qu'ils ont transporté tous les passagers qui se sont présentés en 1929 et qu'ils eussent pu en transporter un nombre additionnel. Nous présumons en conséquence, qu'ils les eussent aussi tous transportés au cours des années d'exploitation des autres navires."

Nous affirmons de nouveau que le National-Canadien a exploité un service de transport desservant l'Alaska en 1929 (ses navires se sont acquittés de treize voyages à plein chargement). A notre avis le Pacifique-Canadien n'eût pu se charger de ce trafic en plus de son propre transport avec les trois navires qu'il avait affectés à cette route cette année-là.

La déclaration du capitaine McMurray que l'on trouve à la page 1009, fascicule 18, qui veut que le National-Canadien ait inauguré un service en 1930 entre Vancouver, Victoria et Seattle peut induire en erreur, vu que la *Grand Trunk Pacific Coast Steamship Company* (maintenant *Canadian National Steamships*) a exploité, de 1910 à 1923, un service bi-hebdomadaire l'été et un service hebdomadaire l'hiver entre ces ports. Ce service fut établi sur une base quotidienne en 1930 et discontinué en septembre 1931.

Le très hon. M. Meighen:

D. Quand commença-t-on à exploiter ce service?—R. A partir de 1910.

D. Jusqu'à quelle date?—R. Jusqu'en 1923.

D. Et il fut repris à quelle date?—R. Voici ce qui arriva. Nous faisons partir nos propres navires de Seattle, où nous possédons un dock. Vu l'entrée

en vigueur de la loi Jones qui nous empêchait de nous livrer au cabotage, nous avons décidé d'abandonner cette entreprise, de cesser de desservir Seattle et de louer notre dock. Mais sir Henry Thornton ordonna la reprise du service entre Vancouver, Victoria et Seattle lorsqu'il était à la direction du chemin de fer. Puis, nous avons constaté en 1931 que ce service n'était pas avantageux; nous l'avons abandonné et cédé au Pacifique-Canadien.

Je ferai remarquer, pour justifier la part que nous avons prise dans l'exploitation du service de l'Alaska, que les Chemins de fer Nationaux du Canada encaissent des revenus fort considérables de ces passagers de l'Alaska qui se servent de notre ligne sur un long parcours, pour un voyage simple et un voyage aller et retour. Ces derniers ont aussi contribué largement aux recettes de nos hôtels et de nos stations d'été.

Ce trafic de l'Alaska ne constitue pas une entreprise de concurrence. Il constitue tout d'abord une entreprise touristique bien établie qui offre un attrait particulier aux touristes américains. Notre expérience prouve que ce trafic a considérablement augmenté les recettes de nos vapeurs, de nos voies ferrées ainsi que nos recettes sous d'autres rubriques.

Nous prétendons que si le service de l'Alaska était réduit de quelque façon et limité à quatre navires, tel que le propose le capitaine McMurray, une portion considérable de ce commerce de tourisme dont bénéficient actuellement les deux réseaux canadiens, vu les chargements complets qu'il procure aux navires, resterait en plan ou deviendrait l'apanage des compagnies de navigation américaines.

L'hon. M. Gordon:

D. Quel bénéfice l'exploitation de ces lignes vous rapporte-t-elle?—R. Je pourrais faire observer que le bénéfice d'exploitation provenant de l'entreprise de l'Alaska est tout ce qui maintient l'entreprise en activité.

D. A quel chiffre s'établirait ce bénéfice?—R. Le bénéfice net l'an dernier ne représenta pas une forte somme; il varia de \$45,000 à \$50,000, mais l'été le chiffre de nos bénéfices saute à \$100,000 ou \$125,000.

D. Faites-vous entrer la dépréciation en ligne de compte?—R. Je crois que vous devez vous adresser au contrôleur pour ces renseignements. Je n'ai rien à voir aux chiffres si ce n'est pour dresser l'état.

M. Biggar:

D. Monsieur Warren, quant à cela, le capitaine McMurray me dit qu'il existe peut-être un malentendu quand vous dites que les navires des deux compagnies fonctionnent à pleine capacité. Vous parlez alors de combien de voyages?—R. Je parle de la saison de l'Alaska.

D. Mais combien y a-t-il de voyages?—R. Nous faisons 17 voyages en Alaska au cours de l'été.

L'hon. M. Horsey:

D. Combien de temps prend le trajet?—R. Certains voyages prennent dix jours et demi environ et d'autres, huit jours et demi à peu près.

M. Biggar:

D. Entre quelles dates?—R. Les voyages commencent généralement vers la mi-juin et continuent jusqu'au mois de septembre.

D. Combien de temps les navires font-ils escale à chaque extrémité?—R. Ils font escale à Skagway pour permettre aux passagers de visiter la ville, l'escale dure une journée et demie, je crois. Ils font escale afin de permettre aux passagers de se rendre à White-Pass, de monter le Yukon jusqu'au lac Atlin et de se rendre ensuite à Dawson-City. Puis, à leur retour à Vancouver ils font de courtes excursions.

[M. A. E. Warren.]

D. Et quelle est la durée de l'escale entre l'arrivée à Vancouver du navire venant du nord et le départ du navire qui retourne en Alaska?—R. Le navire demeure généralement amarré tout juste le temps nécessaire pour faire les préparatifs du voyage.

D. J'avais compris qu'il y avait de courtes excursions.—R. J'ai dit que les navires entreprennent des voyages de plaisir.

D. Je parlais du voyage de l'Alaska. Quel est l'intervalle entre l'arrivée du navire voyageant vers le sud et le départ du navire pour le nord?—R. Quelquefois une journée et demie, quelquefois trois jours, parfois l'escale dure un peu plus longtemps.

D. Est-ce durant cette période que les navires font des voyages de plaisir?—R. Oui.

D. Je suppose qu'à ce compte le nombre des voyages pourrait être augmenté de dix-neuf à vingt-cinq environ dans l'intervalle dont vous parlez?—R. Oui, en tenant compte d'environ sept voyages de plaisir.

D. Le capitaine McMurray me dit que les navires du Pacifique-Canadien n'ont pas fait autant de voyages qu'en 1928 et 1929 par suite de l'exploitation des navires du National-Canadien.—R. Je l'ignore. Je n'ai pas compté ses voyages spéciaux. Je parlais des voyages qui se rapportaient exclusivement à l'Alaska.

D. Le capitaine McMurray me dit que son estimation quant à l'élimination de deux navires comme étant superflus était basée sur l'emploi de navires exploités actuellement par le National-Canadien. Ces navires sont plus gros et il s'agirait de les utiliser continuellement sur cette route. Dans ces circonstances, les navires utilisés pourraient répondre mieux que jamais à tous les besoins du service sur cette route?—R. Nous ne l'avons pas compris de cette façon.

D. N'est-ce pas le cas?—R. Je l'ignore.

D. Vous n'avez pas fait de calcul?—R. J'ignore ce que le Pacifique-Canadien est en mesure de faire.

D. N'est-ce pas un peu injuste, monsieur Warren?—R. Comment?

D. Vous êtes venu...—R. Au sujet de ce service de l'Alaska nous avons échangé les renseignements.

D. Vous êtes venu ici critiquer l'à-propos de retirer deux navires du service et vous me dites maintenant que vous n'avez pas calculé si vraiment on pourrait les retirer ou non.—R. Vous ne pourriez pas le faire d'après cet état du commerce de l'Alaska, comme on peut en juger ici.

D. Non. Mais avez-vous considéré la possibilité d'une telle situation?—R. Non. Je tablais uniquement sur le commerce de l'Alaska.

D. Je ne veux pas vous faire dire des choses qui ne sont pas exactement vraies, mais avez-vous envisagé la possibilité d'une nouvelle disposition des services de navigation sur la route de l'Alaska de manière à vous passer de deux navires qui sont actuellement en service sur cette route?—R. Parlez-vous de la route de l'Alaska ou de la commodité des touristes de l'Alaska?

D. Je ne savais pas qu'il y eût de différence.—R. Pour ce trafic il y a un navire du Pacifique-Canadien qui fait un service régulier en Alaska; nous n'en avons pas. S'il s'agit du trafic des touristes, d'après ces chiffres, la chose serait impossible pendant le mouvement des touristes.

D. Vous êtes bien certain que la chose serait impossible?—R. Pas avec deux navires de moins.

D. Peu importe si les navires sont continuellement occupés à ce service?—R. Bien entendu, je n'ai exprimé qu'une opinion.

D. Vous n'avez pas calculé la chose?—R. Non.

D. C'est donc inutile pour moi d'insister.

L'hon. M. McRAE: Je crois pouvoir vous renseigner, sur ce point, colonel Biggar, car je suis bien au fait de la situation. Ce que M. Warren dit est vrai. Le commerce d'Alaska fait des progrès et pendant la saison de tourisme le nombre des voyageurs n'est limité que par la capacité des navires. Si vous

voulez voyager dans une cabine pendant cette saison il vous faut la retenir trois à quatre mois à l'avance.

L'hon. M. BLACK: Les navires ne pourraient-ils pas faire un plus grand nombre de voyages?

L'hon. M. McRAE: Je crois que les navires vont aussi vite que possible. Au cours d'un voyage de ce genre un navire doit faire escale à Vancouver pour ravitaillement et menues réparations. Avec ces navires on ne peut obtenir rien de mieux en fait de services.

M. Biggar:

D. Le capitaine McMurray me dit, monsieur Warren, que les deux compagnies s'entendent tous les ans au sujet du nombre de voyages que les navires vont faire.

L'hon. M. McRAE: C'est probablement la source des difficultés.

M. BIGGAR: Les navires sont remplis parce que les voyages sont moins nombreux. Je ne sais si nous pouvons aller plus loin sur ce sujet.

M. Biggar:

D. Qu'est-il arrivé à ces navires sur la route de l'Alaska qui faisaient des voyages de plaisir?—R. Ils sont à l'ancre. J'entends le plus gros, le *Robert*. Le *George* et le *Rupert* font des voyages réguliers jusqu'à Stewart. En hiver, nous avons un seul navire en service sur cette route et nous avons aussi un navire qui se rend à l'île Charlotte à tous les quinze jours.

D. Le gros navire est-il amarré en permanence?—R. Oui.

D. Avez-vous autre chose à dire, monsieur Warren?—R. J'ai parlé de la question des péniches. A la page 1010, fascicule 18 du compte rendu, le capitaine McMurray dit:

Le terminus des péniches à wagons du National-Canadien est situé à Port-Mann, en amont du fleuve Fraser, un peu au delà de New-Westminster. Leur service s'étend de ce point jusqu'à Victoria et d'autres endroits sur l'île. Le terminus des péniches à wagons du Pacifique-Canadien est situé dans le port de Vancouver. On a supposé que d'après le plan d'unification ces deux services de péniches seraient consolidés et que les barges auraient comme terminus le port de Vancouver. Ceci eut permis de réaliser une économie de \$104,000 avec la suppression du service additionnel de même que d'une flotte de péniches. Le remaniement des personnels, d'après le projet d'unification, eût aussi permis de réaliser une économie de \$18,000.

et à la page 1012:

La consolidation des péniches à wagons produirait une économie additionnelle de \$97,000.

et à la page 1010:

On a aussi estimé que de plus amples économies pourraient être effectuées par la consolidation des services de péniches entre la terre ferme et l'île Vancouver.

Il y a aussi la suppression projetée du pont flottant du National-Canadien à Port-Mann. Ce pont flottant longe le terminus des trains de marchandises à ce dernier endroit, qui sert de point d'arrivée et de départ pour le trafic du National-Canadien en provenance ou à destination du littoral. Ce pont permet d'opérer le déplacement des wagons du bac transbordeur à la voie ferrée et vice versa avec le minimum de frais.

[M. A. E. Warren.]

Le projet en question propose d'amener au pont flottant du Pacifique-Canadien qui se trouve dans le port de Vancouver, tout le trafic du National-Canadien en provenance ou à destination de l'île pour l'embarquer de là sur les bacs transbordeurs.

Le parcours par rail qu'implique ce projet est de 18 milles .64 entre Port-Mann et les ponts flottants du Pacifique-Canadien, au port de Vancouver, ce qui nécessite un trajet aller et retour de 37 milles .28 que doit parcourir chaque wagon ainsi déplacé.

En se basant sur les 14,755 wagons qui ont contenu le trafic se rapportant à l'île Vancouver, arrivés à Port-Mann ou partis de ce point, en 1930, le parcours additionnel que ces wagons devraient effectuer s'élèverait à 275,181 milles.

Il semble que le capitaine McMurray n'a pas tenu compte de ce supplément de frais dans son exposé.

En page 1010, fascicule du compte rendu, il dit: "Le remaniement des personnels, d'après le projet d'unification, eût aussi permis de réaliser une économie de \$18,000."

Le personnel du National-Canadien affecté à ce service comprend un surveillant du service des bacs transbordeurs et des péniches et un commis qui s'occupe aussi du service des bacs transbordeurs et des péniches du lac Okanagan.

Les frais pour tout le personnel en question ne dépassent pas le tiers de l'économie prévue.

A la page 1010, fascicule 18, le capitaine McMurray dit:

Ceci eût permis de réaliser une économie de \$104,000 avec la suppression du service additionnel de même que d'une flotte de péniches.

Le matériel flottant du National-Canadien pour la manutention du trafic à destination ou en provenance de l'île Vancouver comprend deux remorqueurs et deux péniches, ces deux derniers ayant une capacité de quinze wagons chacun. Le *Canora*, un bac transbordeur à vapeur d'une capacité de 18 wagons est une unité utilisable quand les conditions du trafic le justifient.

Le service du Pacifique-Canadien assure le mouvement de wagons entre la terre ferme et l'île James, Nanoose, Comos et Ladysmith, où s'opère le raccordement avec le chemin de fer *Esquimalt and Nanaimo* (Pacifique-Canadien). Les wagons pour Victoria et autres endroits desservis par le chemin de fer sont dirigés par rail de Ladysmith à destination.

Le service du National-Canadien assure le mouvement de wagons entre la terre ferme et l'île James, Ogden-Point, Point-Ellis, Cowichan-Bay, Mamberton, Chemanus et Nanaimo. Le matériel du National-Canadien, outre le déplacement des wagons entre la terre ferme et l'île, sert à la manutention des wagons de bois d'exportation expédiés au quai d'Ogden-Point, à Victoria, en provenance d'endroits situés dans l'île et d'autre trafic entre divers points insulaires. Ogden-Point n'a pas de raccordement par rail et n'a d'autre service que celui des péniches et des remorqueurs du National-Canadien.

Les chargements de wagons de bois d'exportation manutentionnés par le National-Canadien à Ogden-Point depuis 1930 s'établissent comme suit:

Année	Nombre de wagons chargés	Pieds M.P.
1930.. . . . .	...	...
1931..	316	8,500,000
1932..	420	11,000,000
1933..	1,406	58,500,000
1934..	2,892	67,500,000
1935..	2,165	52,500,000
1936..	2,128	50,000,000
1937..	964	23,000,000

Moyenne pendant sept ans, 1,470 wagons par année, ou 2,940 wagons chargés et vides à destination et en partance d'Ogden-Point et un maximum de 3,784 wagons chargés et vides à destination ou en partance d'Ogden-Point pendant l'année 1934. Ce trafic doit être ajouté au mouvement des wagons entre Port-

Mann et les points insulaires. Le nombre total de wagons transportés par le service de transbordeurs et de péniches, soit en partance soit à destination de Port-Mann, s'établit comme suit:

1930—14,755 wagons, ou une moyenne de 7,377 wagons dans chaque direction.
1937— 9,858 wagons, ou une moyenne de 4,929 wagons dans chaque direction.

La capacité des remorqueurs et des péniches du National-Canadien desservant Port-Mann est de 600 wagons par mois. La moyenne du mouvement dans une direction seulement pour l'année 1930 a été de 615 wagons par mois,—on a dû faire du temps supplémentaire,—et pour l'année 1937, 416 wagons par mois, soit 70 p. 100 de la capacité des remorqueurs et des péniches.

Cependant, le service offert ne peut pas être basé sur des moyennes annuelles ou mensuelles et les variations quotidiennes sont telles qu'il faut recourir à l'expédient de la capacité du matériel pour faire face à ces variations.

Il faut considérer la situation des industries et des collectivités sur l'île de Vancouver à la lumière des conditions matérielles telles qu'elles y existent. A cause de leur situation, les industries souffrent d'un certain désavantage au point de vue des marchés si on les compare aux industries du même genre établies sur la terre ferme. La population doit recevoir et expédier des produits semblables, dont plusieurs sont d'une nature périssable, qui sont produits ou demandés par les groupements semblables établis sur la terre ferme.

Comme le Pacifique-Canadien n'a pas révélé les détails de son trafic, il nous a fallu assumer que le trafic en chargements de wagons du Pacifique-Canadien à destination ou en provenance de l'île Vancouver est au moins comparable à celui du National-Canadien, sinon plus considérable. La proposition comporte l'élimination d'une flottille de péniches, comme l'a déclaré le capitaine McMurray, à la page 1010.

Il est évident que la chose est impossible et qu'en outre le service de péniches et de remorqueurs du National-Canadien offre le mode de transport le plus économique en ce qu'il évite la remorque par rail quelque peu dispendieuse entre Port-Mann et le port de Vancouver ainsi que de Ladysmith à Victoria sur le chemin de fer *Esquimalt and Nanaimo*.

M. Biggar:

D. Avez-vous étudié les économies qui pourraient être réalisées relativement à ces péniches par suite de l'unification?—R. Cela dépendrait si l'unification doit porter sur tout le réseau ou sur les services de péniches seulement. S'il s'agit du dernier cas, il n'y a rien à espérer. La dépense excéderait les économies.

D. Mais dans l'autre cas?—R. Je ne crois pas que le capitaine McMurray puisse se passer de deux péniches, mais peut-être pourrait-il en laisser une de côté en certaines circonstances.

D. Avez-vous étudié la question de l'unification des deux réseaux?—R. Je suis arrivé à une conclusion.

D. Mais avez-vous étudié la question?—R. Non.

L'hon. M. McRae:

D. Vous n'avez pas à payer de droits de port à Port-Mann?—R. Non. Voilà une autre chose. J'avais oublié cela.

Maintenant, je désire ajouter qu'au mois de mars 1933, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien nommèrent un comité mixte chargé d'étudier toutes les économies qu'il serait possible de réaliser dans l'exploitation des divers services de cabotage soit (1) par la fusion des flottes, soit (2) par l'élimination des services faisant double emploi par la coopération. Le comité comprenait Thomas Loudon, surintendant général suppléant, et G. A. McNicoll, agent général du service des voyageurs, pour le National-Canadien, et C. D. Neroutsos, directeur des services de cabotage, et N. R. DesBrisay, directeur adjoint du trafic des

[M. A. E. Warren.]

voyageurs, pour le Pacifique-Canadien. Les conclusions de ce comité furent qu'il était impossible d'effectuer d'autres économies en adoptant l'une ou l'autre de ces deux propositions et je désire déposer une copie de ce rapport.

L'hon. M. Hugessen:

D. Un rapport en commun?—R. Oui.

M. Biggar:

D. C'est le rapport du comité mixte relativement aux économies possibles au sujet de...—R. Avec la fusion ou la coopération.

D. Pour ce qui concerne les services de navigation sur la côte du Pacifique?—R. Oui. Il est surtout question des navires.

Le très hon. M. Meighen:

D. Dites-vous qu'il est question de fusion tout autant que de coopération?—R. Oui, l'idée était...

M. Biggar:

D. Il s'agit de coopération seulement pour ce qui concerne les services de navigation mais non des deux réseaux.—R. L'idée était de grouper tous ces services pour en former une compagnie séparée et de les laisser ensuite se débrouiller.

L'hon. M. SINCLAIR: Monsieur Biggar, vous avez obtenu du directeur de la région de l'Atlantique et du directeur de la région du Centre les états faisant voir les recettes nettes d'exploitation ou peut-être les pertes. Vous pourriez obtenir de M. Warren un état semblable pour ce qui concerne la région de l'Ouest.

Le TÉMOIN: Je puis vous dire que l'année dernière, vu la mauvaise récolte, nous avons à peine balancé nos comptes. Nous avons failli avoir un déficit.

L'hon. M. Sinclair:

D. Pouvez-vous nous donner un état comparatif de l'année maximum 1928 et nous dire où vous en étiez en cette année-là?—R. Oui; en 1928 le trafic a été de \$96,346,505.95 et les dépenses de \$79,996,062.20, laissant une somme nette de \$15,350,453.75. Il s'agit uniquement du compte d'exploitation.

L'hon. M. Dandurand:

D. Je n'ai rien compris de ce qui a été dit. Voulez-vous être assez bon de répéter?—R. Le total des recettes d'exploitation a été en 1928 de \$15,350,453.75. L'année dernière il a été de \$110,000.

L'hon. M. Black:

D. Cela veut dire les recettes au delà des frais d'exploitation?—R. Oui.

L'hon. M. Sinclair:

D. Pouvez-vous déposer un état à cet effet? Quelles seraient vos recettes nettes d'exploitation pour l'année dernière avec les économies que vous avez pratiquées depuis quelques années passées, si vous avez eu dans les Prairies le tonnage que vous avez connu en 1928?—R. Je crois que je pourrais vous faire un calcul quelconque. Vous voyez, nous avons eu l'année dernière une diminution de plus de \$29,000,000 en fait de trafic brut comparativement à 1928.

D. Et vos économies du côté des frais d'exploitation comparativement à...—R. Nos frais sont moins élevés. Je vais préparer un état à cet effet.

Le très hon. M. Meighen:

D. Ils reviendraient au même chiffre si vous aviez une récolte?—R. Si nous avions une récolte de 400,000,000 de boisseaux, cela voudrait dire \$25,000,000 de plus, et davantage.

Le Comité s'ajourne à demain, à onze heures du matin.

RÉPARTITION APPROXIMATIVE DE L'ESTIMATION DU PACIFIQUE-CANADIEN DES \$64,268,000 EN ÉCONOMIES DÉCOULANT DE LA DIMINUTION DES FRAIS D'EXPLOITATION POUR FAIRE VOIR L'IMPORTANCE RELATIVE DES PRINCIPAUX FACTEURS DE BASE

	Réduction en train-milles, locomotive-milles et wagon-milles		Réduction en frais de surveillance, de trafic et en frais généraux	Usage en commun des installations du matériel, Reclassement des lignes et consolidation des opérations						Economies imputables à l'unification	Total	Abandons de lignes, y compris les économies
	Voyageurs	Marchandises		Voies et gares de marchandises	Ateliers et remises de locomotives	Gares et bureaux	Services des voies	Services des gares de marchandises	Autres			
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Entretien des voies et ouvrages.....	**	**	2,539,000	11,278,000	685,000	387,000			**		14,889,000	4,512,000
Entretien du matériel.....	3,643,000	2,454,000	1,411,000		6,852,000				**		14,360,000	718,000
Dépenses du trafic.....			4,146,000								5,776,000	
Dépenses du transport—Rail.....	5,952,000	4,275,000	1,290,000		**	3,471,000	1,616,000	3,535,000	1,364,000	1,630,000 (En grande partie publique) 2,491,000 (combustible pour locom.)	23,994,000	1,889,000
Dépenses du transport—Eau.....									42,000		42,000	
Dépenses générales.....	**	**	4,252,000	**	**	**	**	**	37,000		4,289,000	130,000
Tous autres frais d'exploitation.....	918,000							**			918,000	
Total.....	10,513,000	6,729,000	13,638,000	11,278,000	7,537,000	3,858,000	1,616,000	3,535,000	1,443,000	4,121,000	64,268,000	7,249,000
ENTRETIEN DES VOIES ET OUVRAGES—												
Surintendance.....	**	**	2,493,000	**	**	**			**		2,493,000	
Entretien de la voie.....	**	**		9,444,000					**		9,444,000	
Gares et bureaux.....						387,000			**		387,000	
Ateliers et remises de locomotives.....					685,000				**		685,000	
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable.....				475,000					**		475,000	
Passages à niveau, signaux et appareils d'enclenchements.....	**	**	365,000						**		365,000	
Papeterie et impressions.....	**	**	46,000	**	**	**			**		46,000	
Autres.....	**	**		994,000	**	**			**		994,000	
Total.....	**	**	2,539,000	11,278,000	685,000	387,000			**		14,889,000	4,512,000
ENTRETIEN DU MATÉRIEL—												
Surintendance.....	**	**	1,411,000		**				**		1,411,000	
Machines d'ateliers.....	118,000	116,000			**				**		234,000	
Locomotives à vapeur—Réparations.....	1,801,000	1,465,000			4,499,000				**		7,765,000	
Wagons à marchandises—Réparations.....		853,000			1,851,000				**		2,704,000	
Wagons à voyageurs—Réparations.....	1,694,000	**			68,000				**		1,762,000	
Matériel pour les travaux—Réparations.....	**	**			371,000				**		371,000	
Matériel flottant—Réparations.....					8,000				**		8,000	
Indemnités aux personnes blessées.....	30,000	20,000			55,000				**		105,000	
Total.....	3,643,000	2,454,000	1,411,000		6,852,000				**		14,360,000	718,000

DÉPENSES DU TRAFIC—											
Surintendance.....			1,324,000								1,324,000
Agences.....			2,339,000								2,339,000
Publicité.....									1,542,000		1,542,000
Associations.....									88,000		88,000
Bureaux d'initiatives industrielles.....			92,000								92,000
Papeterie et impressions.....			312,000								312,000
Autres.....			79,000								79,000
			4,146,000						1,630,000		5,776,000
DÉPENSES DU TRANSPORT—Rail—											
Surintendance.....	**	**	1,290,000	**	**	**	**	**			1,290,000
Mouvement des trains.....	**	**						552,000			552,000
Exploitation des gares.....	**	**			3,471,000			**			3,471,000
Exploitation des gares de marchandises.....	**	**		**			3,535,000	**		409,000	3,944,000
										(Combustible pour locom.)	
Service des trains.....	5,276,000	4,242,000		**		1,616,000		**		2,082,000	13,216,000
										(Combustible pour locom.)	
Service des wagons-lits.....	628,000					**					628,000
Passages à niveau, signaux et appareils d'enclenchement.....	**	**						229,000			229,000
Papeterie et impressions.....	**	**	**	**	**	**	**	126,000			126,000
Autres.....	48,000	33,000						457,000			538,000
	5,952,000	4,275,000	1,290,000	**	3,471,000	1,616,000	3,535,000	1,364,000	2,491,000	23,994,000	1,889,000
DÉPENSES DU TRANSPORT—EAU—											
Exploitation des navires.....								42,000			42,000
DÉPENSES GÉNÉRALES—											
Traitements et dépenses des hauts fonctionnaires généraux.....	**	**	677,000	**	**	**	**	**	**		677,000
Traitements et dépenses des commis et aides.....	**	**	2,669,000	**	**	**	**	**	**		2,669,000
Fournitures et dépenses de bureau en général.....	**	**	481,000	**	**	**	**	**	**		481,000
Contentieux.....	**	**	363,000	**	**	**	**	**	**		363,000
Assurance.....	**	**		**	**	**	**	**	37,000		37,000
Papeterie et impressions.....	**	**	62,000	**	**	**	**	**	**		62,000
	**	**	4,252,000	**	**	**	**	**	37,000		4,289,000
130,000											
TOUTES AUTRES—FRAIS D'EXPLOITATION—											
Service des wagons-buffets et wagons-restaur.....	918,000					**					918,000
Grand Total.....	10,513,000	6,729,000	13,638,000	11,278,000	7,537,000	3,858,000	1,616,000	3,535,000	1,443,000	4,121,000	64,268,000
											7,249,000

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN,
MONTRÉAL, 11 JUIN 1938.

Une proportion du total indiqué sur cette ligne est à répartir sur les colonnes marquées "**". Cependant, il est impossible de déterminer cette proportion parce que, en préparant cette estimation, le Pacifique-Canadien a établi les frais d'entretien et d'exploitation de la propriété unifiée et non la réduction pour chaque facteur individuel des économies qui ont été prévues.

PIÈCE N° 81

ÉTAT DU PACIFIQUE-CANADIEN AU SUJET DU COEFFICIENT D'EXPLOITATION
DU RÉSEAU UNIFIÉ, ANNÉE 1930

Recettes brutes:			
Pacifique-Canadien (Tableau 11, page 59) ..	\$	196,211,626	
National-Canadien (Tableau 11, page 59) ..		250,368,998	
A ajouter:			
Northern Alberta Railway		2,253,740	
Total pour 1930 sous administration séparée			
		448,834,364	
A ajouter:			
Augmentation des recettes brutes sous administration unifiée (Document G, page 447		1,396,000	
	\$		450,230,364
Frais d'exploitation:			
Pacifique-Canadien (Tableau 12, page 59) ..	\$	153,750,665	
National-Canadien (Tableau 12, page 59) ..		228,288,023	
A ajouter:			
Northern Alberta Railway		1,952,390	
Total pour 1930 sous administration séparée			
	\$	383,991,078	
A déduire:			
Economies sous administration unifiée:			
Frais d'exploitation des (Document "H"), page 448			
	\$	64,267,683	
Télégraphes, dépenses: (Document "I"), pa- ge 452			
		947,768	
Messageries, dépenses: (Document "J"), pa- ge 452			
	1,450,000	\$ 66,665,451	\$ 317,325,627
Recettes nettes d'exploitation des chemins de fer			
	\$	132,904,737	
Coefficient d'exploitation			
Sous une administration séparée....	Pacifique- Canadien	National- Canadien	N.A.R. Combinés
Sous une administration unifiée....	78.4	91.2	86.6 85.6
	....	....	.... 70.5

PIÈCE N° 82

COMPARAISON FAITE PAR LE P.-C. DES FRAIS PAR UNITÉ POUR LES ANNÉES 1930 À 1937 TANT POUR LE RÉSEAU DU PACIFIQUE-CANADIEN QUE CELUI DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

	Base d'unité	Année 1930		Année 1937	
		P.-C.	N.-C.	P.-C.	N.-C.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
ENTRETIEN DES VOIES ET CONSTRUCTIONS—					
Surintendance.....	Par mille de voie...	84 00	167 00	78 00	120 00
Entretien de la voie.....	Par mille de voie...	1,164 00	1,412 00	801 00	989 00
Gares et bureaux.....	Par mille de voie...	84 00	83 00	55 00	70 00
Ateliers et remises de locomotives.....	Par mille de voie...	45 00	65 00	47 00	49 00
Lignes de télégraphe et de téléphone.....	Par mille de voie...	69 00	59 00	68 00	66 00
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable.....	Par mille de voie...	61 00	72 00	61 00	62 00
Entretien des voies et autres installations en commun.....	Par mille de voie...	Dr 4 00	Cr 33 00	Dr 13 00	Cr 29 00
Autres.....	Par mille de voie...	161 00	203 00	121 00	160 00
Total.....	Par mille de voie...	1,672 00	2,028 00	1,244 00	1,487 00
ENTRETIEN ET MATÉRIEL—					
Surintendance.....	Par train-mille.....	c. 1.5	c. 3.4	c. 1.9	c. 2.6
Machines d'atelier.....	Par train-mille.....	2.8	2.6	3.0	2.7
Locomotives à vapeur—Réparations.....	Par loco.-mille.....	17.0	22.0	16.0	20.0
Wagons à marchandises—Réparations.....	Par wagon-mille.....	1.2	1.3	0.9	1.2
Wagons à voyageurs—Réparations.....	Par wagon-mille.....	3.2	3.5	4.6	4.4
Matériel des travaux—Réparations.....	Par train-mille.....	1.9	2.5	1.5	2.2
Renouvellements, mises au rancart, dépréciation, etc.....	Par train-mille.....	5.3	7.0	14.8	16.0
Autres.....	Par train-mille.....	0.9	2.2	1.2	1.9
Total.....	Par train-mille.....	66.0	83.0	77.0	90.0
DÉPENSES DU TRAFIC—RAIL—					
Surintendance.....	Par \$1,000 de recette	\$ 6 14	\$ 8 85	\$ 6 67	\$ 7 87
Agences à l'extérieur.....	Par \$1,000 de recette	16 04	12 70	15 27	11 17
Publicité et Radio.....	Par \$1,000 de recette-voyageurs.....	52 57	58 10	42 09	30 61
Colonisation, agriculture et ressources naturelles.....	Dépenses du National-Canadien:1930, \$545,000 et en 1937 \$149,000. Dépenses du Pacifique-Canadien imputables au Compte des terrains.....				
Autres.....	Par \$1,000 de recette	2 89	3 41	2 85	2 50
Total.....	Par \$1,000 de recette	32 92	34 61	29 37	25 11
DÉPENSES DU TRANSPORT—					
Surintendance.....	Par train-mille.....	c. 5.3	c. 6.9	c. 5.0	c. 5.8
Mouvement des trains.....	Par 1,000 train-milles.....	\$ 26 25	\$ 25 57	\$ 21 62	\$ 22 97
Services des gares.....	Par \$1.00 de recette.	c. 6.5	c. 7.4	c. 6.4	c. 7.2
Services des gares de marchandises.....	Par 1,000 wagon-milles.....	10.91	13.51	8.66	11.25
Services des trains.....	Par train-mille.....	81.7	86.7	76.4	83.9
Télégraphe et téléphone.....	Par \$1.00 de recette, télégraphe et téléphone.....	70.3	80.2	64.8	75.1
Service des messageries.....	Par \$1.00 de recette, messageries.....	54.3	46.7	57.4	50.7
Matériel flottant d'exploitation.....	Incomparable.....				
Autres.....	Par train-mille.....	9.32	10.27	7.32	9.23
Total.....	Par train-mille.....	\$ c. 1 72	\$ c. 1 90	\$ c. 1 57	\$ c. 1 77

PIÈCE N° 82

COMPARAISON FAITE PAR LE P.-C. DES FRAIS PAR UNITÉ POUR LES ANNÉES 1930 À 1937 TANT SUR LE RÉSEAU DU PACIFIQUE-CANADIEN QUE CELUI DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

	Base d'unité	Année 1930		Année 1937	
		P.-C.	N.-C.	P.-C.	N.-C.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
DÉPENSES GÉNÉRALES—					
Traitements et dépenses des hauts fonctionnaires.....	Par \$1,000 de recette	2 99	4 41	2 82	2 02
Traitements et dépenses des commis et aides.....	Par \$1,000 de recette	9 83	16 04	11 93	15 32
Contentieux.....	Par \$1,000 de recette	1 43	2 25	1 54	1 65
Papeterie et impressions.....	Par \$1,000 de recette	0 79	0 68	1 04	0 62
Assurance.....	Incomparable.....				
Pensions.....	Par \$1,000 de recette	5 49	8 62	15 67	19 49
Autres.....	Par \$1,000 de recette	4 42	5 12	4 15	2 88
Total.....	Par \$1,000 de recette	26 80	37 13	37 17	41 97
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
ENTREPRISES DIVERSES—					
Services des wagons-buffets et des wagons-restaurants.....	Par \$1.00 de recette wagons-buffets et wagons-restaurants.....	1 33	1 56	1 42	1 57
Total des frais d'exploitation.....	Par \$1.00 de recette totale (coefficient d'exploitation)....	78.36	91.18	80.40	91.12

NOTE:—Les détails des dépenses sont donnés d'après la base déterminée aux Pièces Nos 25 et 26, pages 72 à 93 inclusivement du compte rendu des délibérations afin que la comparaison entre les deux chemins de fer et entre les deux années soit aussi juste que possible. Cela a entraîné quelques changements des chiffres faisant la base de la Pièce N° 49.

Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien,
Montréal, le 11 juin 1938.

PIÈCE N° 83

RAPPORT DU COMITÉ CHARGÉ D'ÉVALUER LE COÛT DE REMPLACEMENT DES
LIGNES DE COMMUNICATION DU PACIFIQUE-CANADIEN ET
DU NATIONAL-CANADIEN

(Non imprimé)

PIÈCE N° 84

COPIE DU BAIL CONSENTI PAR LA MONTREAL TELEGRAPH COMPANY À LA
GREAT NORTH WESTERN TELEGRAPH COMPANY

LE PRÉSENT CONTRAT est intervenu ce dix-septième jour du mois d'août en l'an de grâce 1881 entre la *MONTREAL TELEGRAPH COMPANY*, ci-après appelée la Compagnie, corporation légalement constituée en vertu des lois du Dominion du Canada, ayant son siège social en la cité de Montréal, représentée pour les fins des présentes par son président et son secrétaire; et la *GREAT NORTHWESTERN TELEGRAPH COMPANY*, ci-après appelée l'Entrepreneur, corporation légalement constituée en vertu des lois du Dominion du Canada, représentée pour les fins des présentes par son président et son secrétaire; et la *WESTERN UNION TELEGRAPH COMPANY*, corporation légalement constituée en vertu des lois de l'Etat de New-York, ci-après appelée le Garant, partie de la troisième part, représentée aux présentes et agissant par son président et son secrétaire, dûment autorisés par ladite compagnie en conformité de sa constitution et de ses règlements, et en vertu des lois dudit Etat de New-York, savoir:

ATTENDU que la Compagnie possède et exploite des lignes télégraphiques dans le Dominion du Canada et dans les Etats-Unis d'Amérique, et que l'Entrepreneur possède et exploite une ligne télégraphique dans la province du Manitoba, et le Garant détient et exploite la ligne télégraphique dans les limites dudit Dominion du Canada, ci-devant appelé la ligne de la *Dominion Telegraph Company*.

ET ATTENDU, que dans le but de mettre fin à des dépenses inutiles et de combiner les avantages desdits divers réseaux de télégraphe, ledit Entrepreneur est prêt et a consenti à entreprendre l'exploitation de la ligne de la compagnie, à un taux fixe de rémunération, aux termes et conditions ci-après déterminés, la Compagnie ayant accepté ladite offre et en ayant approuvé les termes et conditions, tels qu'ils figurent aux articles du présent contrat, par une résolution des actionnaires de ladite Compagnie, à une assemblée générale spéciale dûment convoquée et tenue à Montréal le 17e jour de juin 1881 pour les fins de considérer une proposition visant l'exploitation des lignes de la Compagnie, pour un dividende annuel garanti de huit pour cent sur le capital social de la Compagnie de deux millions de dollars et à d'autres conditions, copie de ladite résolution étant annexée aux présentes.

EN FOI DE QUOI, les présentes attestent que les parties en cause ont convenu entre elles de ce qui suit:

1. L'Entrepreneur s'engage, pour une période de quatre-vingt-dix-sept ans, à partir du premier juillet 1881, à entretenir, diriger et exploiter le réseau de télégraphe, possédé et exploité jusqu'ici par la Compagnie, au moyen de ses propres employés et télégraphistes, et à conduire les affaires de ladite Compagnie d'une manière aussi efficace sous tous rapports que la Compagnie les a conduites, percevant au nom de la Compagnie les taux et tarifs exigés pour l'expédition des messages que la Compagnie établira de temps à autre, ainsi que toutes les recettes provenant dudit réseau et desdites lignes de télégraphe soit dans leur entier soit en partie seulement de manière à remplir dans la plus grande mesure possible les obligations de la Compagnie envers le public.

2. A partir de la date susdite, et subséquemment l'entrepreneur maintiendra, pendant la durée du présent contrat, lesdites lignes de télégraphe dans le même bon état et dans la même capacité de rendement qu'elles le sont présentement. Et pour aider à la direction et à l'entretien de ladite ligne de télégraphe il est convenu que la Compagnie fera immédiatement livraison à l'Entrepreneur de tous les matériaux et effets qui seront alors en sa possession pour les fins de ses transactions ordinaires; à l'exception, toutefois, de toute quantité de fil ou autre matériel qu'elle a acquis dans le but de construire de nouvelles lignes et qui se trouve maintenant en magasins et n'a pas encore été distribué. L'Entrepreneur paiera à la Compagnie, en argent, la valeur de ces matériaux établie au prix coûtant, Et il est par les présentes convenu que l'Entrepreneur prendra à sa charge et paiera après le 1er juillet 1881 toutes les dépenses effectuées pour la construction de nouvelles lignes.

3. Ledit Entrepreneur aura le droit d'utiliser et d'occuper pendant toute la durée du présent contrat tous les bureaux, stations, édifices et immeubles de la Compagnie sauf et excepté la salle du conseil d'administration de la Compagnie à Montréal, ainsi que la pièce voisine occupée par le secrétaire et aussi à l'exception d'une partie suffisante des voûtes de la Compagnie dans le but de garder et de conserver en bon état les livres et les archives de la Compagnie; ces pièces qui doivent être toutes facilement accessibles sont réservées par les présentes pour l'usage de la Compagnie, et l'Entrepreneur peut sous-louer toute partie de l'édifice de la Compagnie qui n'est pas requise pour la conduite des transactions de la Compagnie. Mais la Compagnie peut vendre, ou en disposer autrement pour son propre bénéfice, les bâtiments situés à Montréal et à Ottawa présentement non utilisés ou non requis pour la conduite de ses transactions.

4. Il est de plus convenu et entendu entre les parties aux présentes que sur la demande de l'Entrepreneur la Compagnie modifiera ses tarifs de temps à autre dans le sens indiqué dans la demande, à la condition toujours que la Compagnie ne sera ni priée, ni tenue de faire telle modification à ses taux et tarifs de manière à ce que la transmission d'une dépêche de dix mots sur toutes les lignes de la Compagnie au Canada ou sur toute partie de ce réseau, coûte plus de vingt-cinq cents, mais ses taux restent sujets à être suffisamment augmentés d'une façon générale ou locale au cas où tout droit ou taxe serait imposé en aucun temps par le Parlement, par un règlement local ou toute autre autorité, en plus du montant actuellement payable par la Compagnie ou advenant le cas où l'Entrepreneur serait forcé de par la loi de modifier le mode d'installation des fils télégraphiques dans les cités et villes, lesquels fils sont maintenant posés sur des poteaux.

5. L'Entrepreneur s'engage par les présentes à payer à la Compagnie, trimestriellement, pendant la durée du présent contrat, la somme de quarante et un mille deux cent cinquante dollars le premier jour de chacun des mois suivants: octobre, janvier, avril et juillet de chaque année à même le produit de l'exploitation et de l'usage des lignes et des biens de la compagnie et l'Entrepreneur garantit par les présentes que ledit produit devra atteindre la somme de quarante et un mille deux cent cinquante dollars par trimestre, soit cent soixante-cinq mille dollars par année.

6. Ledit Entrepreneur s'engage aussi à payer tous les frais et toutes les dépenses d'exploitation de toutes sortes, y compris les impôts municipaux et les cotisations sur les propriétés de la Compagnie qu'il occupe; il s'engage aussi, pendant la durée du présent contrat, à tenir les propriétés de la compagnie libres de toutes charges et hypothèques découlant des impôts et cotisations ou de toute transaction qu'il pourrait effectuer.

7. L'Entrepreneur s'engage de plus, pour la durée du présent contrat, à remplir fidèlement en tout temps tous les contrats, conventions et accords de ladite Compagnie, qui ont été passés entre cette dernière et toutes les compagnies de chemin de fer et autres parties, lesquels contrats sont maintenant en

vigueur. Il s'engage aussi à se substituer à la Compagnie dans toutes les obligations incombant à cette dernière et qui découlent desdits contrats, conventions et accords. L'Entrepreneur reconnaît par les présentes avoir été informé desdits contrats et accords dont une liste ci-annexée est signée par les parties aux présentes.

8. Il est de plus entendu et convenu par et entre les parties aux présentes que si, en aucun temps, l'Entrepreneur n'effectue pas l'un quelconque des paiements trimestriels ci-dessus stipulés, et que ce paiement reste dû pendant trente jours après la date de son échéance, et qu'un avis par écrit aura été donné au Garant que ce paiement est en défaut en signifiant ledit avis à l'un de ses principaux hauts fonctionnaires dans la cité de New-York à l'expiration de ladite période de trente jours, et si le ledit Garant ne verse pas la somme ainsi impayée dans les trente jours qui suivent la date de la signification dudit avis par écrit, la Compagnie pourra à sa discrétion reprendre possession de ses lignes et de ses propriétés, sans qu'il soit nécessaire de recourir à des procédures légales à cette fin si ce n'est sous la forme d'un avis par écrit donné à l'Entrepreneur et au Garant, de l'intention qu'elle a de rentrer ainsi en possession desdites lignes et desdits biens. Et la reprise de possession de ladite ligne (si la Compagnie décide d'exercer ce genre d'option) ne constituera pas un empêchement ni un obstacle aux mesures en vue de recouvrer tous arrérages desdits paiements échus au moment de la reprise de possession, à prendre contre ledit Entrepreneur ou contre les garanties de tous tels paiements énumérées ci-après. Et en reprenant possession comme susdit, et au cas d'un tel paiement en défaut, le présent contrat, en tant qu'il donne droit à l'Entrepreneur d'utiliser et d'exploiter ladite ligne de télégraphe, ou de percevoir tout taux ou tarif rémunérateur pour toute dépêche expédiée par ledit réseau ou toute recette d'une sorte ou description quelconque provenant des propriétés de ladite Compagnie, cessera par le fait même d'exister, mais il restera cependant en vigueur pour ce qui concerne les stipulations contenues dans ledit contrat pour la protection de la Compagnie contre le paiement d'impôts ou de cotisations et de tout autre privilège ou dette ou visant le maintien de la ligne de la Compagnie en bon état et en bonne condition comme ci-devant convenu.

9. Et à partir et à la suite d'une telle reprise de possession, la Compagnie détiendra, possédera, utilisera et exploitera ladite ligne de télégraphe ainsi que les propriétés mentionnées dans la présente convention tout comme et dans la même mesure que si la présente convention n'avait pas été exécutée. Et dans une telle circonstance l'Entrepreneur abandonnera et cédera à la Compagnie pour son usage et bénéfice toutes les additions et toutes les améliorations qu'il aura pu faire aux lignes et aux propriétés de la compagnie comme ci-après déterminé, ainsi que toutes les lignes de télégraphe, avec leurs accessoires que l'Entrepreneur pourra avoir construites pendant la durée des présentes. Et l'Entrepreneur payera aussi à la Compagnie toutes les sommes qui peuvent devenir échues en application des dispositions contenues aux présentes, calculées jusqu'à la date de la reprise de possession.

10. L'Entrepreneur de plus s'engage expressément, à l'expiration de la période mentionnée aux présentes ou à la cessation antérieure du présent contrat pour quelque cause que ce soit, à livrer à la Compagnie la ligne de télégraphe et les propriétés décrites ou mentionnées dans les présentes, en aussi bon état pour la poursuite des transactions qu'elles l'étaient lorsque l'Entrepreneur les a reçues de la Compagnie en vertu des conditions du présent contrat, avec toutes les améliorations et additions que ladite partie de seconde part aura apportées auxdites lignes de télégraphe et propriétés pendant la durée de la présente convention, ainsi que toutes les fournitures destinées à l'entretien ordinaire et courant de ladite ligne de télégraphe qui sera alors en possession de l'Entrepreneur pour les fins de réparation, d'entretien et d'exploitation des lignes devant ainsi être retournées à la Compagnie.

11. Il est de plus par les présentes entendu et convenu que tous les contrats consentis par la Compagnie en vue de la livraison future de fourniture et de matériaux sont par les présentes cédés à l'Entrepreneur qui les a acceptés et qui s'engage par les présentes à remplir les conditions de ces contrats à la complète libération et décharge de la compagnie.

12. En considération des prémisses, il est de plus par les présentes convenu par et entre les parties aux présentes que l'Entrepreneur retiendra, à titre de rémunération pour l'administration et l'exploitation desdites lignes de télégraphe et pour l'exécution de toutes les obligations et devoirs qui lui sont imposés, le solde des revenus et recettes de ladite ligne de télégraphe et des propriétés qui restera en sa possession après le paiement à la Compagnie de ladite somme de cent soixante et cinq mille dollars par année. Ledit Entrepreneur s'engage par les présentes à accepter ce solde à titre de rémunération peu importe le montant auquel ce solde peut s'élever. Et il assume par les présentes tout risque au sujet de l'existence du solde en question et il s'engage par les présentes à ne faire à la Compagnie aucune demande ou réclamation pour rémunération à un titre ou pour un motif quelconques, la véritable intention et signification des présentes étant que la Compagnie devra, pendant la durée de la présente convention, continuer à recevoir la somme trimestrielle de quarante et un mille deux cent cinquante dollars aux dates ci-dessus mentionnées, que les revenus et recettes desdites lignes et propriétés représentent cette somme, ou moins ou davantage.

Et ledit Garant, la *Western Union Telegraph Company*, partie de troisième part aux présentes, afin de perfectionner et d'étendre le réseau des compagnies de télégraphe et d'encourager les raccordements avec les réseaux de télégraphe de tout Etat ou tout pays étranger, déclare par les présentes avoir pris connaissance des articles du contrat susdit, et à la demande de l'Entrepreneur, et pour et en considération de la somme d'un dollar à lui payé par l'Entrepreneur dont quittance, ce dernier, ledit Garant, s'engage à garantir et garantir, à titre de caution dudit Entrepreneur, conjointement et solidairement, le paiement de toutes les sommes d'argent et l'exécution de toutes les obligations et devoirs que ledit Entrepreneur s'est engagé à payer et exécuter respectivement, en vertu des clauses du présent contrat.

Ledit Garant s'engageant par les présentes à effectuer les paiements et à exécuter les obligations et devoirs en question, sur la réception d'un avis de la Compagnie, tel que prescrit ci-dessus, relativement au défaut de l'Entrepreneur de ce faire, et sans aucune obligation de la part de la Compagnie d'exiger le paiement dû ou l'exécution de telle obligation ou tel devoir non accompli par l'Entrepreneur, avant d'exercer son recours contre ledit Garant, ce dernier se désistant expressément par les présentes de tout droit ou de tout privilège qu'il pourrait avoir de discuter avec la Compagnie le cas de l'Entrepreneur, avant qu'il soit intenté une poursuite contre ledit Garant.

En foi de quoi les parties aux présentes ont signé le présent acte en triplicata aux endroits et aux dates désignés vis-à-vis leurs noms respectivement.

Fait et signé par la *Montreal Telegraph Company* et la *Great North Western Telegraph Company of Canada*, à Montréal, ce dix-septième jour d'août, de l'an de grâce mil huit cent quatre-vingt-un.

(Signé) HUGH ALLAN, *président, Montreal Telegraph Co.*

(Signé) JAMES DAKERS, *secrétaire.*

(Signé) ERASTUS WIMAN, *président, Great North Western Telegraph Co. of Canada.*

(Signé) ED. P. LEACOCK, *secrétaire, Great North Western Telegraph Co. of Canada.*

Fait et signé par la *Western Union Telegraph Company*, dans la cité de New-York, le 20 août 1881.

The WESTERN UNION TELEGRAPH COMPANY, par

(Signé) NOVIN GREEN, *président,*

(Signé) A. R. BREWER, *secrétaire.*

PIÈCE N° 85

NOUVEL EXPOSÉ PAR LE PACIFIQUE-CANADIEN CONCERNANT LA PIÈCE 56 AU
SUJET DE L'ÉTAT ACTUEL DES PROJETS D'ABANDONS DE LIGNES

Critique par le Pacifique-Canadien de la Pièce 56 du National-Canadien

La Pièce 56 expose les vues du National-Canadien sur l'état actuel des projets d'abandons de lignes compris dans son relevé portant sur les 2,098 milles mentionnés à la fois dans les mémoires du Pacifique-Canadien et du National-Canadien soumis à la Commission Duff. Le Pacifique-Canadien ne partage pas l'opinion de son rival.

Le Pacifique-Canadien est d'avis que pour établir l'état des différents projets portant sur les 2,098 milles des lignes énumérées dans la liste du National-Canadien, il faut tenir compte des 2,179 milles dont on a déjà disposé. Dans le relevé qui suit, le Pacifique-Canadien expose sa version de ce qui a été fait au sujet des 2,179 milles en question.

Cet état du Pacifique-Canadien fait voir que plus de voies ferrées ont été abandonnées, que le comité mixte de coopération a approuvé plus de projets de désaffectation en vue de la préparation d'ententes à ce sujet, que les projets de désaffectation actuellement à l'étude couvrent un parcours plus grand et que moins de projets d'abandon ont été rejetés que n'en indique le National-Canadien dans la Pièce 56.

La pièce du National-Canadien laisse entendre que le parcours rejeté l'a été définitivement. Le Pacifique-Canadien distingue de ce parcours celui que le comité mixte de coopération a rejeté et celui que rejette le National-Canadien, de son propre chef, sans avoir consulté le Pacifique-Canadien. Celui-ci est d'avis que lors de l'unification tout ce parcours devrait faire l'objet d'une nouvelle étude et qu'il pourrait résulter de cette étude la désaffectation d'une partie importante de la voie ferrée en question.

PIÈCE N° 85—*Suite**Mémoire*

Le Pacifique-Canadien désire attirer l'attention sur le fait qu'une récapitulation des renseignements figurant au compte rendu indique que:

	Milles
Le parcours abandonné d'après les rapports n ^{os} 25 et 31 du comité mixte de coopération est de.....	39
L'abandon exclusif au Pacifique-Canadien relativement au rapport n° 61 est de.....	41
Les abandons exclusifs au National-Canadien dans les limites de son exposé de 2,098 milles est de.....	64
Ce qui fait un total d'abandons effectifs à date dans les limites de l'état du National-Canadien de 2,098 milles de.....	144
Les abandons exclusifs du Pacifique-Canadien au delà de l'état de 2,098 milles du National-Canadien mais en dedans des limites de l'état présenté par le Pacifique-Canadien à la Commission royale Duff, soit parties des item n° 2 et n° 12 et tout l'item n° 30 dudit état est de.....	64
Ce qui fait un total d'abandons effectifs à date dans les bornes de la coopération ou de l'état présenté par le Pacifique-Canadien à la Commission royale Duff de.....	208
De plus, au delà des bornes de l'état présenté par le Pacifique-Canadien à la Commission royale Duff, le National-Canadien a obtenu l'approbation de la Commission des chemins de fer concernant l'abandon de ses lignes pour un total de.....	220
Et le Pacifique-Canadien a obtenu une semblable approbation concernant l'abandon de certaines de ses lignes, ce qu'il a en effet effectué, soit.....	37
De sorte que le parcours total effectivement abandonné à date depuis la présentation des mémoires à la Commission Royale Duff est de.....	465
En vertu des rapports n ^{os} 30, 33, 34, 35, 36, 38-A, 39, 40, 41, 47, 55, 60, 61 et 62 du comité mixte de coopération, le comité exécutif mixte a approuvé la préparation des contrats couvrant de nouveaux abandons pour.....	584
Et conformément au rapport n° 34 du comité mixte de coopération, le National-Canadien s'est engagé à abandonner	9
De sorte que le total du parcours dont l'abandon est effectué ou en perspective s'élève à.....	1,058

Montréal, P.Q.

Le 13 juin 1938.

PIÈCE N° 85—Suite

VUES DU PACIFIQUE-CANADIEN SUR LES CONDITIONS ACTUELLES DES 2,098 MILLES COMMUNS AU P.-C. ET AU N.-C. PROJETS D'ABANDON DE LIGNES EXPOSÉS
DEVANT LA COMMISSION ROYALE DUFF DE 1922

(Nouvelle interprétation par le P.-C. de la déclaration du N.-C. déposée au dossier comme constituant la Pièce n° 56)

N—Désigne le National-Canadien. P—Désigne le Pacifique-Canadien. N.A.R.—Désigne le Northern Alberta Railways.

Numéro de la pièce 50	Endroit	Parcours et parcours commun d'après le N.-C.	Etat actuel	Chemin de fer et parcours								
				Présentement abandonné	Abandon Demande à la C. ch. de fer en préparation	Abandon Entente en préparation	Abandon Entente suspendue	A l'étude	Rejeté		Pas encore à l'étude	
									Sous la co-opération	Par le N.-C. sur requête		
							Voir note A ci-dessous					
1	Middleton Jct.—Granville Centre.....	N 22	N.-C. (exclusivement) et Rapport n° 34.....		N 22							
6	Grand Falls—Edmundston	P 27	Rapport n° 31.....	P 28								
8	Scott's Jct.—Harlaka Jct...	P 16	Rapport n° 46.....						P 16			
14	Farnham—St. Johns.....	N 13	Rapport n° 25.....	N 11								
9	Dombourg—St. Marc.....	N ou P. 23	N.-C. exclusivement.....	N 22								
18	Soulanges—Cornwall.....	P 27	Non étudié en commun.....							P 27		
22	Arnprior—Renfrew.....	N 17	A l'étude.....					N 17				
23	Payne—Eganville.....	P 19	A l'étude.....					N 19				
24	Federal—Capreol.....	N 109	Rapports nos 55 et 43.....			N 8			N 97			
25	Lyn Jct.—Forfar.....	N 31	Non étudié en commun.....							N 31		
26	Glen Tay—Whitby.....	P 164	Glen Tay—Shannonville Rapport n° 42.....						P 71			
27	Ronnac—Greenburn.....	N 35	Shannonville—Darlington. N.-C. exclusivement.....	N 42					P 87			
29	Palgrave—Collingwood.....	N 42	Non étudié en commun.....								N 42	
28	Lindsay—Coldwater.....	N ou P. 56	P.-C. (exclusivement) et rapport n° 61.....	P 41		P 33						
34	Linwood—Listowel.....	P 16	Rapport n° 35.....		P 16							
40	Glencoe—Kingscourt.....	N 21	Non étudié en commun.....							N 21		
39	Woodstock—Walkerville Jct.....	P 135	A l'étude.....						P 135			
41	Beaverton—Long Lac.....	N 141	Rapport n° 30.....									
42	Key Jct.—Key Harbour.....								N 141			
44	Nakina—Paddington.....	N 64	A l'étude.....					N 64				
43	Nipigon—Current River.....	P 63	A l'étude.....					P 63				
44	Conmee—Superior Jct.....	N 59	A l'étude.....					N 59				
45	Beach Jct.—East Selkirk.....	N 24	Rapport n° 36.....					N 15		N 9		
47	Rugby Jct.—Morris.....	P 40	A l'étude.....						P 40			
49	Elm Creek—Plum Coulée.....	P 40	Non encore étudié en commun.....									P 40
50	Portage—Gladstone.....	P 35	A l'étude.....						P 35			
51	West Tower—Deer.....	N 22	Rapport n° 56.....						N 24			
53	Carberry—Carberry Jct.....	N 19	Non étudié en commun.....							N 19		

PIÈCE N° 85—Fin

VUES DU PACIFIQUE-CANADIEN SUR LES CONDITIONS ACTUELLES DES 2,098 MILLES COMMUNS AU P.-C. ET AU N.-C. PROJETS D'ABANDON DE LIGNES EXPOSÉS
DEVANT LA COMMISSION ROYALE DUFF DE 1932

(Nouvelle interprétation par le P.-C. de la déclaration du N.-C. déposée au dossier comme constituant la Pièce n° 56)

N—Désigne le National-Canadien. P—Désigne le Pacifique-Canadien. N.A.R.—Désigne le Northern Alberta Railways.

Numéro de la pièce 50	Endroit	Parcours et parcours commun d'après le N.-C.	Etat actuel	Chemin de fer et parcours							
				Présentement abandonné	Abandon Demande à la C. ch. de fer en pré-paration	Abandon Entente en pré-paration	Abandon Entente sus-pendue	A l'étude	Rejeté		Pas encore à l'étude
									Sous la co-opération	Par le N.-C. sur requête	
							Voir note A ci-dessous				
52	MacGregor—Varcoe.....	P 55	A l'étude.....					P 55			
55	Gautier—Miniota.....	P 44	A l'étude.....					P 44			
56	Forrest—Wheatland.....	P 19	Non encore étudié en commun.....							P 19	
57	Brandon—Maryfield.....	N 75	Voir article 62 ci-dessous.....					N 40	N 35		
59	Holmfield—Deloraine.....	N 51	Rapport n° 33-A.....			N 56					
60	Binscarth—Inglis.....	P 24	Non encore étudié en commun.....							P 24	
61	McAuley—Virden.....	P 36	Non encore étudié en commun.....							P 36	
62	Maryfield—Peebles.....	P 71	Rapport n° 39.....				P 122				
66	Worrell—Moose Jct.....	N 39	A l'étude.....					N 39			
68	Young—Colonsay.....	N ou P 16	Rapport n° 44.....						N ou P 16		
70	Saskatoon—Unity.....	P 120	A l'étude.....					P 120			
72	Bruderheim—Edmonton.....	P 33	A l'étude.....					P 33			
71	Edmonton—Kerensky.....	NAR 45	Non encore étudié en commun.....							NAR 45	
71	Carbondale—Morinville.....	NAR 5	Non encore étudié en commun.....							NAR 5	
73	Tofield—Barlee Jct.....	N 23	Non étudié en commun.....						N 23		
74	Warden—Alix.....	N 22	Rapport n° 41.....			N 9			N 13		
75	Red Deer—Rocky Mtn.Hs.....	N 55	Rapport n° 33.....			N 12					
						P 53					
76	Grainger—Barlow Jct.....	N 47	Rapport n° 40.....			N 10			N 14		
						P 23					
83	Lake End—Cowichan Lake.....	N 31	Non étudié en commun.....							N 31	
82	Log Dump—Deerholm.....	N 7	Non étudié en commun.....							N 7	
	Sous-totaux.....	N 969		75	22	95	156	219	192	174	
		P 984		69	16	109	122	631	87	27	
		NouP 95							16		
		NAR 50								50	
	Grand total.....	2,098		144	38	204	278	850	295	201	
										169	

NOTE "A": Ni le parcours rejeté sous le régime de la coopération ni le parcours rejeté par le N.-C. sur requête ne furent rejetés sous le régime de l'Unification.

COMPARAISON DES TOTAUX DE LA PIÈCE N° 56 DE L'ÉTAT QUI PRÉCÈDE

	National-Canadien Totaux tels qu'apparaissant à la Pièce 56	Pacifique-Canadien Totaux tels qu'apparaissant ci-dessus
	Milles	Milles
Présentement abandonné.....	98	144
Demandes d'abandon à la C. ch. de fer, en préparation.....	38	38
Ententes d'abandon, en préparation.....	211	204
Ententes d'abandon, en suspens.....	228	278
Préparation d'entente approuvée par le comité exécutif mixte.....	439	482
A l'étude.....	830	850
Rejeté sous la coopération (pas nécessairement sous l'unification).....	.....	295
Rejeté par le N.-C. (sans étude en commun).....	.....	201
Rejeté.....	593	496
Lignes non concurrentes du P.-C.....	100	.....
Non encore étudié.....	.....	169
Total.....	2,098	2,179

Montréal, P.Q.

Le 13 juin 1938.

PIÈCE N° 86

ÉTAT DÉPOSÉ PAR LE NATIONAL-CANADIEN RELATIVEMENT AU DÉTOURNEMENT DU
 TRAFIC-MARCHANDISES DU TRANSCONTINENTAL À L'INTERCOLONIAL
 ENTRE RIVIÈRE-DU LOUP ET MONCTON

Les caractéristiques physiques de l'une et l'autre route entre Joffre et Moncton sont de telle nature que le Transcontinental peut faire circuler sur ses voies des trains plus lourds. Le volume du trafic-voyageurs étant aussi moindre sur le Transcontinental, avec plus de commodités pour garer les trains à Monk, Edmundston et Napadogan qu'à Rivière-du-Loup, Mont-Joli et Campbellton, il devient possible de mettre les trains en marche plus promptement via le Transcontinental.

L'utilité de la route du T.-N. comparée à celle de l'Intercolonial pour le transport des marchandises apparaît au tableau suivant où l'on voit le nombre de trains qu'il faudrait mettre en marche sur toutes les portions des deux routes en faisant remorquer ses trains par des locomotives du type Mikado d'une puissance de 53 p. 100 et en utilisant toute leur puissance pour transporter à l'est cent mille tonnes brutes réparties sur 2,500 wagons (soit 40 tonnes brutes par wagon, moyenne calculée pour 1937).

Route du Transcontinental-National:		Nombre de trains	Train- milles	
Joffre-Monk	103 milles	38	3,914	
Monk-Edmundston	124 "	33	4,092	Chargement réel
Edmundston-Napadogan	113 "	36	4,068	
Napadogan-Moncton	119 "	35	4,165	2,827 tonnes brutes
	<hr/>			
	459		16,239	Total
Route de l'Intercolonial:				
Joffre-Rivière-du-Loup	117 milles	48	5,616	
Mont-Joli-Campbellton	105 "	35	3,675	Chargement réel
Rivière-du-Loup-Mont-Joli	83 "	58	4,814	
Campbellton-Moncton	187 "	59	11,033	1,957 tonnes brutes
	<hr/>			
	492		25,138	Total

On voit donc qu'il faut 55 p. 100 de plus de train-milles sur l'Intercolonial que sur le Transcontinental-National pour le même transport, compte non tenu des conditions atmosphériques plus défavorables sur l'Intercolonial. On pourra aussi noter qu'un plus gros transport de grains, par exemple, nécessitant plus de tonnes brutes par wagon hausserait le pourcentage, l'augmentation de train-milles via l'Intercolonial atteignant 61 p. 100, alors que la moyenne pour les wagons est de 60 tonnes brutes.

Les données ci-dessus ne valent que pour l'Est, mais comme le transport destiné à l'Ouest s'effectue dans des conditions très rapprochées des premières, il semblerait inutile de les étudier séparément si ce n'est pour montrer que sur l'Intercolonial les trains portant leur chargement maximum ont besoin d'aide dans les deux directions à la rampe de Sayabec, soit sur une distance de 29 milles, alors que sur le Transcontinental-National on rencontre 13 milles de pente raide dans la direction de l'est pour gagner Summit et 13 milles de pente raide dans la direction de l'ouest pour gagner Pelletier.

PIÈCE N° 87

MÉMOIRE DU NATIONAL-CANADIEN SUR SON SERVICE À DIVERSES GARES
ENTRE MONK ET PACIFIC-JUNCTION

Lafontaine, P.Q.—Cette gare dessert une population de plus en plus dense de cultivateurs et de bûcherons disséminée entre les frontières de l'Etat du Maine et la contrée au sud (Saint-Pamphile). La distance par la route de terre entre Lafontaine et Saint-Jean-Port-Joli sur la subdivision de Montmagny est de 20 milles, trajet le plus court en cas d'abandon de ligne. Autrement la distance par la route de terre entre Saint-Pamphile et Saint-Jean-Port-Joli serait de 30 milles.

Holliday, P.Q.—Cette gare dessert aussi Bretagne situé à 4 milles $\frac{1}{2}$ à l'est d'où la route conduit à Saint-Philippe, subdivision de Montmagny, soit une distance de 12 milles. Ce sera l'unique débouché, advenant l'abandon de cette ligne.

Rivière Manie, P.Q.—Cette gare dessert une région fertile pendant de longues années en produits forestiers. Advenant l'abandon de cette ligne, l'unique ouverture traversera Crown-Lake pour gagner Saint-Pascal, division de Montmagny, soit une distance de 14 milles en partant de Crown-Lake; ou à partir de la station de Rivière-Manie à Saint-Pascal, soit une distance de 16 milles. La région desservie par cette gare possède des scieries comme celles d'East-Lake, Powersville et LaPointe, où il se fait un gros commerce de bois, de bois de pulpe et autres produits forestiers.

Pelletier, P.Q.—Dessert Saint-Athanase et autres endroits situés dans la direction du sud et vers l'Etat du Maine. Chabot, à 9 milles de distance, possède cinq scieries, aucun autre débouché si ce n'est la grand'route qui conduit à Sainte-Hélène situé à 25 milles. La distance par la route de terre entre Pelletier et Saint-Alexandre est de 15 milles.

Saint-Eleuthère, P.Q.—L'unique débouché, en cas d'abandon de la ligne serait Pelletier et de là Saint-Alexandre distant de 24 milles—ou Notre-Dame, sur la rivière Témiscouata via Rivière-Bleue, soit une distance de 36 milles à travers un pays fort accidenté.

Escourt, P.Q.—Dessert de grosses scieries—celles de Beaupré, Durette et Compagnie. L'unique ouverture en cas d'abandon de la ligne serait la grand'route qui conduit à Saint-Alexandre par Pelletier, soit une distance de 28 milles, ou par Rivière-Bleue à Notre-Dame sur le chemin de fer Témiscouata, soit une distance de 31 milles par un pays fort accidenté.

Sully, P.Q.—Dessert un collège agricole et une population agricole qui augmente en nombre. L'unique débouché, en cas d'abandon de ligne, serait de gagner Saint-Alexandre via Pelletier, soit une distance de 26 milles, ou par Rivière-Bleue à Notre-Dame sur le chemin de fer Témiscouata, soit une distance de 26 milles, par un pays fort accidenté.

Rivière-Bleue, P.Q.—Cette station dessert aussi Landry's Siding où la *D'Auteuil Lumber Co.* possède un gros établissement de pâte de bois; elle tire son bois de pulpe de l'Etat du Maine; l'abatage moyen annuel est de 25,000 cordes toutes expédiées par rail et dont une bonne partie est à destination de Mechanicsville, N.-Y. Advenant l'abandon de la ligne dans cette région, l'unique débouché pour transporter ce bois serait par Stream-Drive jusqu'à un endroit situé sur le chemin de fer *Bangor & Aroostock*.

La région de la Rivière-Bleue contient aussi de grosses scieries et des fabriques de bardeaux dont celles de Landry, Rivière-Bleue et Beau-Lac. Les produits

de ces usines n'auraient pas de débouché sur le marché si ce n'est par la grand'-route jusqu'à Notre-Dame sur le chemin de fer Témiscouata, soit une distance d'environ 30 milles par un pays accidenté.

Glendyne, P.Q.—Dessert aussi Bélanger-Siding où A.-J. Morin exploite une scierie de bois de service et d'autres produits forestiers; aussi un établissement de charbon de bois. L'unique débouché pour ce commerce, advenant l'abandon de la ligne, consisterait à se rendre par la grand'route à Edmunston, soit une distance de 32 milles.

Lac Baker, N.-B.—Cette station dessert une région de culture dont la population grandit. Advenant l'abandon de la ligne sur ce territoire, la région ne serait desservie que par la grand'route jusqu'à Edmunston, soit une distance d'environ 23 milles, ou par le chemin de fer Témiscouata, embranchement de Connor, que l'on atteint par la grand'route en traversant une contrée montagnaise sur une distance de 15 milles.

Edmundston, N.-B.—A cet endroit se trouve la pulperie de la *Fraser Companies Limited* au capital de \$6,000,000 qui fabrique de la pâte de bois pour les papeteries de Madawaska, Maine, et les établissements de carton de pâte de bois du même endroit que l'on expédie directement d'Edmundston par rail. La mise de fonds de la *Fraser Companies* à ses scieries de Madawaska, est de plus de \$9,000,000.

L'abandon de cette ligne laisserait cette industrie importante à la merci des embranchements ferroviaires, la route actuelle du National-Canadien constituant le parcours direct le plus court pour atteindre Montréal et les endroits situés dans l'Ouest canadien et aux Etats-Unis.

L'abandon de cette ligne occasionnerait au surplus de très sérieux embarras aux charbonnages de la Nouvelle-Ecosse. En 1937, le National-Canadien a transporté pour ces charbonnages à Edmundston 1,819 chargements de wagon de charbon de la Nouvelle-Ecosse, soit 85,000 tonnes, quantité qui serait fournie par les charbonnages des Etats-Unis par Searsport, Maine, et transportée par le chemin de fer *Bangor & Aroostook*, les chemins de fer canadiens n'ayant aucune part dans ce transport.

Grand-Falls, N.-B.—Cette gare dessert l'une des régions les plus productives en pommes de terre de toute la province du Nouveau-Brunswick. On y trouve treize entrepôts de pommes de terre situés le long des voies du National-Canadien et placés sous la juridiction de cette station, dont 3 à Grand-Falls, 1 à Caldwell, 4 à Côté, 1 à Poitras et 4 à Drummond. En cas d'abandon de la ligne, ces entrepôts de pommes de terre se verraient forcément abandonnés et le Pacifique-Canadien aurait à transporter les pommes de terre avec un parcours supplémentaire de cinq à dix milles.

Grand-Falls dessert aussi une grosse scierie à Davis n° 2 sur la rivière Salmon. Avec l'abandon de cette ligne, cette scierie devrait faire transporter ses produits par voie de terre sur une distance de 10 à 15 milles jusqu'à la prochaine voie ferrée.

New-Denmark, N.-B.—Dessert une colonie très prospère de Danois qui possède cinq entrepôts de pommes de terre. Par l'abandon de cette ligne il faudrait recourir au transport par la grand'route sur une distance moyenne de dix milles jusqu'à la prochaine voie ferrée.

Plaster-Rock, N.-B.—Dessert deux entrepôts de pommes de terre à Sisson et à Wapske-Siding et une grosse scierie, celle de Beaupré, Durette & Cie.

Summit, N.-B.—Dessert aussi Longley-Siding qui produit du bois à bobines expédié outre-mer par W. S. Anderson.

Juniper, N.-B.—Industrie principale, Scierie de Flemming & Gibson Ltd., située à environ 2 milles de la station du National-Canadien, et à 23 milles de la prochaine station du Pacifique-Canadien (Bristol) par la grand'route. La mise de fonds dans cette industrie est de \$200,000.

Napadogan, N.-B.—R. W. Baird (Scierie Last Block) exporte ses produits outre-mer et fabrique du bois de sciage pour les besoins domestiques. Le chemin de fer le plus rapproché, advenant abandon de la ligne, serait situé à la station de Stanley, soit à 20 milles, qu'on pourrait atteindre par la grand'route.

McGivney Jct., N.-B.—Cette station est le point de raccordement de la subdivision de Nashwaak et dessert de grosses scieries situées à Phoenix-Mills, Mavis, North-Cains, Mullen, Landers, et la Miramichi Lumber Co. à Maple-Grove, dont la plupart n'ont aucun autre moyen de transporter leurs produits.

Hardwood Ridge, N.-B.—En sus du transport de charbon déjà désigné, il a été transporté de Hardwood-Ridge en 1936, 1,125 wagons de charbon pour chemins de fer, et en 1937, 865 wagons, régression causée par une grève.

PIÈCE N° 88

CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS—POPULATIONS, TONNES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES, RECETTES BRUTES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET RECETTES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS, AUX STATIONS COMMENÇANT À CELLE DE MONK ET SE TERMINANT À PACIFIC-JUNCTION EXCLUSIVEMENT, EN 1937.

Station	Popula- tion des- servie	Reçu	Expédié	Total	Recettes marchan- dises brutes	Billets voya- geurs vendus	Recettes
					\$ c.		\$ c.
Lafontaine.....	4,925	1,449	37,310	38,759	143,277 98	1,369	1,867 85
Holliday.....	65	436	6,886	7,322	24,380 75	469	262 15
Rivière Manie.....	1,650	769	47,923	48,692	141,468 21	597	477 40
Pelletier.....	650	184	15,940	16,124	47,268 41	348	186 20
St-Eleuthère.....	2,000	908	6,942	7,850	37,276 00	1,322	1,560 35
Estcourt.....	1,200	1,572	11,316	12,888	67,567 00	1,171	1,598 45
Sully.....	900	3,027	4,284	7,311	13,078 77	492	670 30
Riv.-Bleue.....	1,800	1,936	49,221	41,157	241,608 42	3,195	3,132 70
Glendyne.....	800	462	4,262	4,724	18,290 00	268	499 00
Lac-Baker.....	3,100	878	3,127	4,005	14,444 00	1,032	1,049 00
Edmundston (seulem't)	7,000	166,616	40,980	207,596	368,136 00	5,235	18,289 00
Green-River.....	3,300	1,179	5,040	6,219	21,319 24	153	283 90
St-Léonard.....	3,300	24,929	27,472	52,401	259,302 00	1,609	3,276 00
Grand-Falls.....	5,600	4,483	10,587	15,070	120,448 23	1,212	2,823 40
New-Denmark.....	1,500	2,302	13,293	15,595	78,111 33	474	382 80
Plaster-Rock.....	4,500	11,804	15,896	27,700	44,044 19	2,219	4,047 80
Summit.....	40	230	895	1,125	2,700 34	245	204 40
Juniper.....	1,000	2,240	20,004	22,224	87,061 58	1,424	2,917 72
Napadogan.....	200	396	4,341	4,737	17,309 15	562	660 70
McGivney.....	100	563	10,049	10,612	39,018 17	1,189	1,379 60
Hardwood-Ridge.....	550	2,551	37,732	40,283	35,554 71	1,283	2,378 90
Chipman.....	2,700	5,245	25,246	30,491	61,571 23	1,653	1,937 40
Grand total.....	52,180	234,159	398,746	632,905	1,894,235 71	27,521	50,385 02

(Edmundston, Green-River et St-Léonard exceptés)

Marchandises expédiées.....	325,254 tonnes	
Marchandises reçues.....	41,435 "	
	366,689 "	\$ 1,245,478 47
Billets vendus.....	20,524	28,536 12
		\$ 1,274,014 59

ETAT POUR 1937 DE TOUTES LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES—RECETTES—VOYAGEURS ET MESSAGERIES—CHIFFRE APPROXIMATIF DE LA POPULATION ET IMMOBILISATION DE CAPITAUX SUR ÉTABLISSEMENTS PAR D'AUTRES QUE LE CHEMIN DE FER POUR CHAQUE STATION DOTÉE D'UN CHEF DE GARE (Y COMPRIS LES HALTES ADMINISTRÉES PAR CES STATIONS DOTÉES D'UN CHEF DE GARE) SUR LA LIGNE PRINCIPALE ALLANT DE MONK, P.Q., À DIAMOND, P.Q., DONT ON PROPOSE L'ABANDON.

Station	Recettes totales pour 1937 du transport- voyageurs et messageries	Chiffre approximatif de la popu- lation des- servie	Placement approximatif de fonds sur établissements par d'autres que le che- min de fer	Remarques
	\$		\$	
St-Isidore (comté de Dorchester).....	12,400	8,900	750,000	
St-Anselme.....	845			
Ste-Claire.....	2,120			
St-Malachie.....	40,854	11,200	2,627,500	
St-Damien.....	28,896	4,335	1,567,000	
Brie.....	523			
Armagh.....	48,009	5,600	1,020,000	
Ste-Euphémie.....	18,218	4,700	765,000	
Rosaire.....	21,009	1,870	355,000	
Ste-Apolline.....	7,000	1,000	150,000	
Bras-D'Apic.....	15,586	5,100	848,000	
Monk-Flags-West.....	42,551	1,100	175,000	
Totaux.....	238,011	43,805	8,257,500	

PIÈCE N° 89

RAPPORT COMMUN DU NATIONAL-CANADIEN ET DU PACIFIQUE-CANADIEN SUR LE SERVICE MARITIME CÔTIER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

En conformité des instructions reçues, les soussignés ont étudié le service des flottes de cabotage du National-Canadien et du Pacifique-Canadien en Colombie-Britannique et exposent respectueusement les constatations suivantes:

Le National-Canadien dessert à l'année trois routes et il en dessert une autre en été.

Effectif de la flotte: 6 vaisseau. (Voir le document A.).

Le Pacifique-Canadien dessert sept routes à l'année et augmente sa flotte en été pour desservir Nanaimo et l'Alaska; en été il fait aussi fonctionner un bac pour automobiles entre Sidney et Steveston.

Effectif de la flotte: 17 vaisseaux; 5 péniches et 3 remorqueurs.

Cartes ci-annexées indiquant toutes ces routes.

Autres documents ci-joints:

Document (a)—Avec détails sur les vaisseaux de la flotte Nationale.

Document (b)—Avec détails sur les vaisseaux de la flotte du Pacifique.

Document (c)—Indiquant les routes desservies par la Compagnie Nationale, les recettes et frais totaux d'exploitation de chaque route en 1932.

Document (d)—Indiquant les routes desservies par la Compagnie du Pacifique et les recettes et frais totaux d'exploitation de chaque route en 1932.

Document (e)—Indiquant le nombre de jours de marche de chaque vaisseau de la Compagnie Nationale en 1932.

Document (f)—Indiquant le nombre de jours de marche de chaque vaisseau de la Compagnie du Pacifique en 1932.

Document (g)—Mémoire sur les terminus à différents ports.

Recettes et dépenses—en 1932 telles que consignées aux rapports du contrôleur:

	Recettes	Dépenses
National	\$ 821,906 68	\$1,319,258 78
Pacifique	2,524,949 13	2,648,863 61

(Les dépenses du National comprennent \$294,112.23 de frais d'utilisation du *Prince Henry* et du *Prince David*.)

Objectif:

Pour effectuer toutes les économies possibles dans l'exploitation des nombreux services côtiers sous l'un ou l'autre des régimes proposés:

- (1) Fusion des flottes actuelles, d'où possibilité de création d'une compagnie maritime indépendante.
- (2) Elimination de la dualité de service par des mesures de coopération.

Conclusions:

Les deux compagnies ont, selon toute apparence, effectué des réductions considérables l'an dernier, et leurs projets pour 1933 décèleront d'autres réductions par la désaffectation de vaisseaux et par d'autres économies d'exploitation.

Les routes parcourues toute l'année et celles parcourues en été en 1932 sont jugées nécessaires et devraient être maintenues. La réduction de la durée des services d'été est déjà prévue. Les résultats pour 1932 indiquent que les dépenses effectives sur presque toutes les routes furent dépassées par les recettes.

L'apport des vaisseaux des deux compagnies sur la route de la Colombie-Britannique du Nord aux services ferroviaires et autres a puissamment contribué à grossir le chiffre des recettes brutes.

Il existe, de plus, de nombreuses compagnies de moindre importance effectuant le transport sur la côte ouest de l'île Vancouver et à d'autres ports en amont et en aval de la côte.

Vu cette concurrence, les services de transport du Pacifique et du National doivent se montrer très actifs pour assurer du transport à leurs vaisseaux respectifs.

Signé:

Pour la Compagnie du Pacifique,

C. D. NEROUTSOS,

Directeur des services côtiers.

N. R. DESBRISAY,

*Directeur adjoint du transport-
voyageurs.*

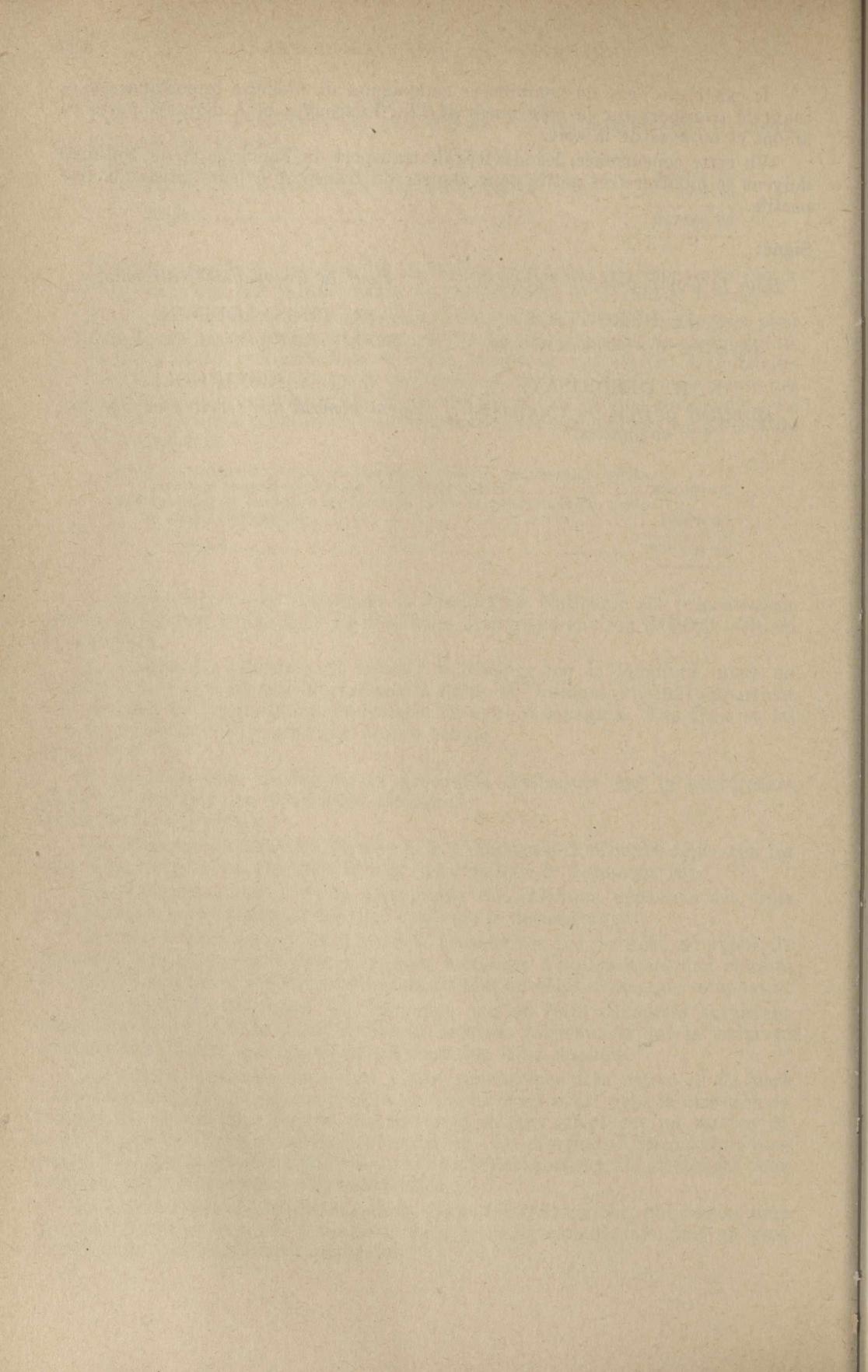
Pour la Compagnie Nationale,

THOS. LOUDEN,

Surintendant général suppléant.

G. A. McNICHOLL,

Agent général des services-voyageurs.



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° 20

Présidents conjoints:

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

TÉMOINS:

M. T. H. Cooper, contrôleur, National-Canadien.
M. N. B. Walton, chef du transport, National-Canadien.

PIÈCES PRODUITES:

- N^{os} 90 et 90A. Etats des recettes et des dépenses brutes du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, de janvier à avril, inclusivement, 1938.
- N° 91. Etat des coefficients d'exploitation des chemins de fer de la catégorie 1 aux Etats-Unis.
- N° 92. Communication de l'avocat-conseil général du Pacifique-Canadien visant et commentant les états en commun préparés par le Pacifique-Canadien et le National-Canadien sur les abandons de lignes, etc.
- N° 93. Etat comparatif déposé par M. T. H. Cooper, contrôleur du National-Canadien.

OTTAWA

J.-O. PATENAUDE, O.S.I.

IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI

1939

TEXTES DES DELIBERATIONS

COMITE SPECIAL

pour

STIMULER LES MOYENS LES PLUS EFFICACES DE REMEDIER A LA SITUATION EXTREMEMENT GRAVE DES CHEMINS DE FER EN PAYS ET D'ALLER LES LOURDES CHARGES FINANCIERES QUI EN RESULTENT ET EN FAIRE RAPPORT

N° 20

Président d'honneur:

Monsieur le comte de Dufferin, C.P.

Monsieur C. P. Brabant, C.P.

TÉMOINS:

M. T. H. Cooper, président, National Canadian
M. N. B. Watson, chef du transport, National Canadian

PIECES PRODUITES:

- N° 20. États des recettes et des dépenses faites au Canada et au Nouveau-Brunswick de janvier à avril, inclusivement, 1933.
- N° 21. État des coefficients d'exploitation des chemins de fer de la catégorie I et II aux États-Unis.
- N° 22. Communication de l'Association canadienne des chemins de fer au sujet de la situation des chemins de fer au Canada et des dépenses de l'État, etc.
- N° 23. État comparatif dressé par M. T. H. Cooper, président du Comité canadien.

TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

Le mercredi 15 juin 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 P. Graham et l'hon. C.-P. Beaubien.

Le col. O. M. Biggar, K.C., conseil du Comité.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, allons-nous procéder?

Les hon. MEMBRES: Oui.

M. BIGGAR: Monsieur le président, j'ai en mains les documents que le Comité a demandés. Voici un rapport du Bureau de la statistique sur la situation des deux chemins de fer pour les quatre premiers mois de la présente année, soit de janvier à avril, au regard de la même période, l'an dernier. A mon avis, le rapport tel que présenté par le Bureau devrait porter un numéro de pièce, après quoi je vous en donnerai la teneur.

Ce sera la Pièce n° 90.

En voici la teneur. Au National-Canadien les recettes sont tombées de 62 millions à 55 millions .1, soit un écart défavorable de 6 millions .9. Dans le même temps les dépenses se sont accrues; elles étaient, l'an dernier, de 57 millions .4 et cette année, de 59 millions .5, soit une augmentation de 2 millions .1. Ecart global: 9 millions.

Les recettes du Pacifique-Canadien furent, l'an dernier, de 43 millions .5 et, cette année, de 40 millions .5, soit un écart défavorable de 3 millions. Les dépenses de l'an dernier furent de 38 millions, et cette année, de 38 millions .8, soit une augmentation de .8 million. Mais il importe d'y ajouter, car les 38 millions de 1937 incluaient les impôts accumulés de 1 million .4, et le rapport sur les impôts accumulés de 1938 ne nous sont pas encore fournis. Il suit que si l'accumulation des impôts fut la même l'an dernier que cette année, les dépenses vont augmenter de 1 million .4 et convertir le .8 d'augmentation en 2.2 d'augmentation.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'accumulation des impôts apparaît-elle aux données du National-Canadien?

M. BIGGAR: L'accumulation des impôts apparaît aux deux données du National-Canadien. Rien à remarquer à ce sujet chez lui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Savez-vous si elle entre dans les données du National-Canadien?

M. BIGGAR: Oh! oui. La note dit clairement que cette accumulation ne vaut que pour le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. HAIG: Quelles sont les données?

M. BIGGAR: Les recettes de l'an dernier et de cette année furent de 43.5 et 40.5; les dépenses, de 38 et 38.8, compte non tenu des accumulations d'impôts qu'il faudrait ajouter aux dépenses.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): La situation des deux chemins de fer empire, celle du National-Canadien de neuf millions en quatre mois, et celle du Pacifique-Canadien de 2 millions .2.

L'hon. M. HORSEY: Soit cinq millions, impôts compris.

M. BIGGAR: Si les impôts étaient les mêmes cette année que l'an dernier, nous aurions 5 millions .2.

L'hon. M. BLACK: Cette situation est peu encourageante.

M. BIGGAR: Le Pacifique-Canadien m'a communiqué un état comparé des opérations sur environ quinze réseaux de première classe aux États-Unis choisis parmi ceux dont les recettes sont de \$75,000,000 ou plus. Cette comparaison ne vaut pas seulement pour 1930 mais aussi pour chacune des années subséquentes. Nous devrions, ai-je cru, connaître l'ensemble de ces données.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): 1937 compris?

M. BIGGAR: 1937 compris. Ce serait la Pièce n° 91.

Le Pacifique-Canadien m'a prié de déposer devant le Comité une lettre de M. Flintoft sur les questions étudiées par les témoins hier soir. Je pourrais peut-être lire les notes et imprimer le tout comme Pièce n° 92.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je le crois.

(M. Biggar lit la lettre et les documents y inclus.)

L'hon. M. BLACK: Ces lignes indiquées sur ce plan comme devant être abandonnées ont-elles rencontré l'assentiment commun? Il ne me semble pas y avoir sur cette carte 2,200 ou 2,400 milles. Nous devrions avoir le tableau sous les yeux pour comparer, car il semble assez évident, à en juger par l'attitude des deux chemins de fer, qu'ils ne feront pas grand progrès en matière de coopération sans y être quelque peu forcés. Le Comité devrait au moins savoir par une démonstration visuelle ce sur quoi elles pourront en venir à une entente.

L'hon. M. DANDURAND: M. Fairweather doit venir déposer et il pourra désigner sur la carte ce qu'il faudra examiner et étudier.

L'hon. M. BLACK: Tout est-il indiqué sur la carte? Si oui, je serais parfaitement satisfait.

L'hon. M. DANDURAND: Je l'ignore.

M. BIGGAR: Je crois que non. J'avais cru que tout y était jusqu'à il y a un instant.

L'hon. M. DANDURAND: Mais vous avez la liste, ce qui permettra à M. Fairweather de nous renseigner sur la carte?

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. McRAE: Ces ententes ou lettres communes peuvent prendre une importance considérable. Ce sont de simples copies. Si M. Fairweather les accepte, tant mieux; sinon, il nous faudrait les originaux.

M. BIGGAR: Sans aucun doute.

L'hon. M. ROBINSON: Puis-je demander, à propos des données comparatives d'exploitation déposées comme pièces et que je ne verrai probablement jamais, ce qu'est l'écart de 1930 entre les chiffres les plus élevés et les plus bas?

M. BIGGAR: De mémoire, le chiffre le plus bas est environ 63.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Pour les chemins de fer américains?

M. BIGGAR: Oui. Non, je fais erreur. Le chiffre le plus bas fut celui du Norfolk & Western, 59.3.

L'hon. M. ROBINSON: Ce chemin de fer est-il considérable?

M. BIGGAR: On ne le dit pas.

L'hon. M. ROBINSON: C'est un chemin de fer de charbonnage.

M. BIGGAR: Puis vient le Chesapeake & Ohio, 63; l'Union Pacific, 65; le New York, New Haven and Hartford, 67; le Chicago, Burlington and Quincy, 69.

L'hon. M. ROBINSON: Est-ce pour 1930?

M. BIGGAR: Tous ces chiffres sont pour 1930. Il y a aussi 70, 71, trois 74, et 75.

L'hon. M. ROBINSON: Qu'est-ce que ce 75?

M. BIGGAR: Le 75 est pour le Southern. Puis viennent 77, 78 et 79. Le chiffre le plus élevé est celui du Louisville and Nashville, 82.2.

L'hon. M. HAIG: Tous des chemins de fer américains?

M. BIGGAR: Tous des chemins de fer américains de première classe à recette de \$75,000,000 ou plus.

L'hon. M. SINCLAIR: En sus d'être une pièce, ces chiffres entreront au compte rendu?

M. BIGGAR: Oui.

On m'a remis une liste de huit témoins qui, m'assure M. Rand, peuvent déposer sur des aspects particuliers des prévisions du Pacifique-Canadien. Ils servent tous au National-Canadien. Il a proposé une ordonnance de convocation de ces personnes, et si le Comité l'autorise nous les convoquerons du chef de cette ordonnance.

(M. T. H. COOPER est appelé.)

M. Biggar:

D. Monsieur Cooper, vous êtes contrôleur au National-Canadien, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

D. Depuis quelque temps?—R. Depuis le 1er janvier.

D. Mais vous avez eu à vous occuper de cette question, n'est-il pas vrai?—R. Oui, monsieur.

D. Vous allez nous entretenir de la différence de comptabilité des deux chemins de fer et d'autres questions afférentes à la comptabilité, n'est-ce pas?—R. En effet.

D. Avez-vous un mémoire de ce que vous vous proposez de communiquer au Comité?—R. Oui.

D. Voulez-vous alors procéder?—R. Oui.

L'hon. M. HAIG: Allons-nous avoir des copies?

L'hon. M. McRAE: M. Cooper servait-il au chemin de fer en 1930, et si oui en quelle qualité?

Le TÉMOIN: En 1930 j'étais contrôleur-adjoint.

Avec l'autorisation du Comité je vais l'entretenir des économies probables au chapitre de la "surintendance".

Dans l'économie nette de \$64,267,000 dans l'exploitation du chemin de fer, économie désignée au document H, page 448 du compte rendu, on trouve des dépenses relatives à la surintendance inscrites aux principaux comptes généraux et comprises dans le chiffre global des frais d'exploitation. Un article de même nature se retrouve sous la rubrique Entretien de la voie et des constructions; un autre sous la rubrique Entretien du matériel, tous deux page 449; des dépenses identiques se trouvent sous les rubriques, trafic, transport et dépenses générales (deux item) qui apparaissent aux pages 450 et 451.

Il semblerait plus convenable et on obtiendrait une analyse plus claire de la situation si l'on ramenait tous les chiffres en un seul total au lieu de traiter séparément des rubriques générales telles que données dans l'estimation. La raison vous en paraîtra évidente si je vous dis que certaines dépenses d'origine individuelle sont communes à plus d'un compte et de ce chef demandent une inscription aux comptes intéressés.

Ainsi un surintendant général du National-Canadien a la direction immédiate de tout ce qui vise l'entretien des voies et du matériel et le mouvement des trains, ou le transport, et alors ses appointements se répartissent sous ces trois rubriques.

J'ai préparé un sommaire de tous les articles que je me propose de traiter. Monsieur Biggar, je désirerais faire une pièce de ce sommaire; je désirerais aussi en communiquer copie à tous les membres du Comité, car autrement il leur sera plutôt difficile de me suivre dans mes démonstrations.

(Le document est déposé et devient la Pièce 93.)

Le mémoire indique les dépenses de surintendance combinées pour les deux chemins de fer, comme on a fait pour la documentation fournie aux pages 423, 424 et 425; puis en regard des données de 1930 se trouvent celles de 1937; en soustrayant l'une de l'autre on trouve la donnée qui ressort du changement effectué. On verra que les dépenses de 1937 pour la surintendance comparées à celles de 1930 au Pacifique-Canadien ont diminué de \$792,304, soit 9.69 p. 100, et au National-Canadien, de \$5,414,992, soit 31.14 p. 100.

Je mets en doute l'à-propos de prendre 1930 pour point de départ de la comparaison. Quand une entreprise commerciale doit se vendre ou se réorganiser, il serait, pour ce que j'en sais, sans précédent de prendre comme base de calcul les comptes et la statistique d'une seule année; et puis, il serait particulièrement imprudent de se baser sur une année quelconque si cette année se présentait sous une face aussi difficile à juger que l'est 1930.

En étudiant la situation du chemin de fer National-Canadien, on a agi comme il est dit au rapport annuel du chemin de fer pour 1930 que je citerai:

Dans ses efforts pour réduire le déficit, l'Administration ne pouvait pas cependant négliger l'entretien du chemin de fer, les besoins du public, ni les droits légitimes d'employés anciens et loyaux et, en conséquence, la pratique de l'économie devait être prudente, systématique et juste. Retarder indûment l'entretien nécessaire d'un chemin de fer n'est plus de la sagesse, car c'est créer une situation dangereuse pour l'avenir. Il y a beaucoup de problèmes qui n'apparaissent pas évidents au profane, mais une administration doit néanmoins rechercher le maximum d'économies sans compromettre l'exploitation future.

Le *Montreal Star* du 14 avril 1931 a commenté cette attitude après la publication du rapport de 1930. Je cite un extrait de son article de tête:

Le problème se présenta de savoir comment il convenait de réduire les dépenses pour corriger la régression des recettes. Dès les premiers mois de 1930, sir Henry Thornton déclara que l'administration ferait tout le possible pour maintenir son nombreux personnel de 105,000 employés à travailler à temps partiel pour le moins au lieu de recourir au procédé draconien de fermer sans autre forme de procès les ateliers et suspendre les autres travaux. En d'autres termes, quand le matériel exigeait des réparations, on les effectuait au lieu d'encombrer les parcs un peu partout au pays de wagons à marchandises et autre matériel hors d'usage. Le temps ne se prêtait pas à la fermeture des ateliers et au retard dans l'exécution des travaux qu'il eût d'ailleurs fallu reprendre et rouvrir dans un avenir quelconque à la reprise des affaires. Chaque fois que de nouveaux travaux pouvaient raisonnablement s'entreprendre, on s'y mettait. Résultat: des dizaines de mille employés purent traverser l'année de

marasme sans avoir à grossir le nombre toujours croissant des chômeurs qui créaient un problème national, provincial et civique agoissant. Cette attitude fut saine et pratique, et elle eut pour effet d'entretenir en bon état la propriété du chemin de fer National-Canadien, voies, matériel et le reste.

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous venez de citer le *Montreal Star*?—R. Oui, monsieur.

D. De quelle date?—R. Du 14 avril 1931. Après la publication du rapport de 1930.

Permettez-moi maintenant d'examiner la réduction des dépenses effectuées depuis, au National-Canadien. Elle est due à trois causes: (a) la réduction du volume du trafic, (b) les réductions sur les salaires et (c) d'autres mesures d'économie.

La réduction des dépenses effectuée par suite de la régression du trafic ne peut naturellement se déterminer avec précision. Les membres du Comité comprendront que les frais de surintendance ne se proportionnent pas aussi directement au volume du trafic que les frais des trains, des hangars à marchandises, etc. L'*American Railway Engineering Association* établit le chiffre de 20 p. 100 comme représentant les fluctuations de frais de surveillance dues au volume du trafic si on les applique à la rubrique de l'entretien des voies et des constructions, et 10 p. 100 pour les dépenses de même nature appliquées à l'entretien du matériel. Elle n'a pas déterminé de facteur valant pour le reste des frais de surintendance. De l'avis de nos employés supérieurs, cette fluctuation est de 10 à 20 p. 100 mais j'ai pris 20 p. 100 pour plus de sûreté. Et alors en se basant sur la supposition qui veut que les frais de surintendance varient avec le volume du trafic dans la proportion de 20 p. 100, le chiffre de la réduction des frais de surintendance au National-Canadien pour 1937, comparaison faite avec 1930 et du chef de la régression du volume d'affaires est de \$721,863.

Le chiffre des déductions sur les salaires au National-Canadien pour 1937 fut de \$579,471, chiffre réel et non approximatif. Les déductions sur salaires en question sont celles qui diminuèrent progressivement du 1er février 1937 au 1er avril 1938, date du retour aux tarifs de base.

Le reste des réductions des dépenses au National-Canadien, à savoir \$4,113,658, provient d'autres mesures d'économie. Ces dernières sont telles que désignées au rapport annuel du chemin de fer pour 1932. Après avoir parlé de la régression considérable des recettes brutes, le rapport ajoute:

Pour contre-balancer ces diminutions des économies furent réalisées par le retranchement de services sans profits, la réduction et la réorganisation du haut personnel, la fermeture de gares et de bureaux, la mise à pied d'un grand nombre d'employés, dont plusieurs ne travaillaient qu'une partie du temps, et par d'autres mesures à la fois utiles et de nature à ne pas trop gêner les endroits desservis.

Les appointements payés au haut personnel du Réseau National ont aussi été réduits considérablement, en 1932, par la soudure de districts et de divisions en exploitation, l'abolition d'un certain nombre de postes et une revise générale des traitements, si bien que la rétribution du haut personnel du Canadien-National est à l'heure actuelle d'environ 35 p. 100 plus basse qu'en 1929.

Je me résume: les frais de surintendance au National-Canadien pour 1937, comparés à ceux de 1930, furent réduits du fait de:

(a) La réduction du volume de trafic	\$721,863
(b) Des réductions sur les salaires	579,471
(c) D'économies étrangères à l'unification.	4,113,658

\$5,414,992

Le calcul du Pacifique-Canadien sur les économies au service de la surintendance est de \$9,864,226 (Voir document B).

M. Biggar:

D. Voilà en son entier la Pièce n° 93 du Comité. Vous parlez maintenant du document B?—R. Oui. Vous avez là les pages du document où l'on a recueilli le chiffre approximatif des économies désignées à la colonne de droite.

D. De quel document parlez-vous présentement, A ou B?—R. Je parle présentement du deuxième des états du document que j'ai déposé. On y trouve comment le chiffre de \$9,864,000 compris dans le calcul du Pacifique-Canadien fut établi.

D. Il s'agit alors simplement des chiffres tirés des tableaux de la Pièce n° 49?—R. Oui. Ce calcul tire de toute évidence profit des frais plus élevés de surintendance en 1930 au National-Canadien, et en réclamant comme résultat de l'unification des économies que le National-Canadien pouvait parfaitement effectuer lui-même et qui étaient en voie de réalisation, le Pacifique-Canadien fait entrer malencontreusement dans son calcul toutes les économies possibles comme si elles reposaient sur l'unification. Le National-Canadien a économisé \$4,113,658 par l'exploitation séparée, tout à fait indépendamment de l'unification, et il conviendrait de réduire ces économies du chiffre global de celles à effectuer par l'unification. Elles ne provenaient nullement de l'application des règles ou méthodes du Pacifique-Canadien. Au National-Canadien ces économies, comme nous l'avons démontré, ont atteint \$4,113,658. J'ignore ce que le Pacifique-Canadien peut avoir réalisé en ce sens.

On pourra prétendre que même en reconnaissant ce qui fut accompli par le National-Canadien, les dépenses restent relativement plus élevées que celles du Pacifique-Canadien par rapport au nombre de milles de voies, et comme cette thèse laisse supposer une administration plus sage de la part du Pacifique-Canadien, il importe d'étudier cette question. Il existe évidemment des différences dans les méthodes de comptabilité; le réseau du National-Canadien aux Etats-Unis compte pour beaucoup; et puis il existe des différences d'étendue chez les deux chemins de fer, de même aussi dans les prototypes de construction et dans leur organisation.

Je reconnais le bien-fondé de la déclaration du témoin du Pacifique-Canadien à l'effet que deux comptables n'interpréteront pas de même façon les mêmes règlements.

L'hon. M. Coté:

D. Vous dites que des économies internes ont réussi à réduire globalement les dépenses de \$6,000,000?—R. Ces économies furent indépendantes de l'unification.

L'hon. M. McRae:

D. Certaines de ces réductions furent amenées par la régression des affaires?—R. Oui, quelques-unes. Je vous ai cité une réduction de \$721,000 due au fléchissement du trafic. Il y a eu aussi des déductions de \$579,000 sur les salaires effectuées du chef de la régression du trafic. De sorte qu'en tout il s'est fait des économies d'environ \$1,300,000 occasionnées par le marasme des affaires. A mon avis, le reste des économies effectuées au National-Canadien ne fut pas tant occasionné par une crise des affaires que par le besoin d'économies à effectuer.

D. Quel serait ce reste?

M. BIGGAR: \$4,113,000.

L'hon. M. Coté:

D. Vous avez pour le personnel des commis \$4,000,000 en 1933; en 1934, ce chiffre était tombé à \$3,000,000, si j'ai bonne mémoire; et ce chiffre est resté à \$3,000,000 environ.—R. Oui.

[M. T. H. Cooper.]

D. Il y a donc un écart de \$1,000,000 sous cette rubrique.—R. En 1930 le chiffre était de \$17,274,000, et en 1937, de \$13,005,000.

M. Biggar:

D. Cela figure à D sur votre état?—R. Non, à C.

L'hon. M. HAIG: Je suis l'un de ceux qui ont interrompu le plus souvent, mais je crois que nous ferions beaucoup plus de progrès si nous permettions au témoin de terminer son exposé et l'interrogeons ensuite.

Le TÉMOIN: Je préférerais de beaucoup procéder de cette façon, monsieur le sénateur, si on veut bien me le permettre.

L'hon. M. HAIG: Tel que je le dis, je suis l'un de ceux qui ont interrompu le plus souvent, mais je suis tout de même convaincu que nous ferons plus de progrès en procédant de cette manière.

L'hon. M. McRAE: Vous avez appris en observant.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Nous avons tous l'habitude de demander à un témoin de donner un certain chiffre et avant qu'il le trouve nous lui donnons un autre chiffre qui n'est peut-être pas exact et nous basons des questions sur ce chiffre.

L'hon. M. McRAE: Monsieur le président, puis-je tirer ce point au clair?

L'hon. M. McRae:

D. Nous dirons, monsieur Cooper, que le chiffre net s'établit à \$4,000,000 environ et que l'économie totale basée sur les résultats du Pacifique-Canadien se chiffre à \$6,227,000. Alors, diriez-vous que des économies jusqu'à concurrence de \$4,000,00 ont déjà été réalisées?—R. Sur le National-Canadien?

D. Sur le National-Canadien.—R. Oui.

D. Voilà le point. Ce sont des chiffres ronds.

L'hon. M. HORSEY: Cela est attribuable en partie à la mise à pied d'employés qui furent maintenus en fonctions pendant la crise.

L'hon. M. McRAE: Non; pardonnez-moi.

L'hon. M. DANDURAND: La discussion est maintenant amorcée.

L'hon. M. McRae:

D. Puis-je amplifier ma déclaration. La réduction de \$4,000,000 est due au fléchissement du chiffre d'affaires?—R. A autre chose que le fléchissement du chiffre d'affaires.

D. A autre chose que le fléchissement du chiffre d'affaires?—R. Oui.

D. Nous devrions inclure le fléchissement du chiffre d'affaires.

M. BIGGAR: C'est la différence entre les \$4,113,000 et les \$5,000,000.

L'hon. M. Haig:

D. Continuez.—R. Je présente un état portant sur l'entier bordereau de paie du personnel de surveillance. C'est le document C.

L'hon. M. Dandurand:

D. Que discutons-nous?—R. Le troisième état.

M. BIGGAR: La troisième feuille.

L'hon. M. Gordon:

D. Est-ce "C"?—R. Oui. Cet état fait voir le nombre d'employés, leur rémunération ou traitement moyen dans le cas des divisions 1 à 8 du Pacifique-Canadien et du National-Canadien en 1930 et en 1937. Les chiffres du Pacifique-Canadien sont tirés de ses rapports au Bureau fédéral de la statistique, et les chiffres du National-Canadien relativement aux employés des lignes canadiennes sont puisés dans le rapport soumis au même bureau. On a ajouté à ces

dernières données les chiffres touchant les employés du National-Canadien affectés aux lignes des Etats-Unis. Ces chiffres sont compilés sur la même base que les chiffres touchant les lignes canadiennes qui ont été soumis au bureau. Comme indice de la mesure dans laquelle les frais de surveillance dépendent du montant des traitements payés aux employés qui relèvent des divisions 1 à 8, je ferai remarquer, pour ce qui regarde le National-Canadien en 1937, que 90 p. 100 des frais de surveillance représentent la rémunération versée aux employés des divisions 1 à 8. Cet état fait voir aussi l'entier bordereau de paie des deux chemins de fer et le rapport qui existe entre la rémunération des employés des divisions 1 à 8 et l'entier bordereau de paie. Il est à noter que bien que le pourcentage du National-Canadien fût plus élevé que celui du Pacifique-Canadien en 1930, il était un peu moins élevé en 1937. Cela indique que les frais du personnel de surveillance du National-Canadien comparés aux frais que représente l'entier bordereau de paie correspondent maintenant à ceux du Pacifique-Canadien.

M. George H. Parker, analyste du transport, fut retenu par la Commission Duff en 1931 pour faire, entre autres choses, une analyse comparée de l'efficacité d'exploitation du National-Canadien et du Pacifique-Canadien et soumettre ses conclusions. Voici ce qu'il a dit touchant les frais de services de surveillance des deux chemins de fer dans un article spécial portant sa signature qui fut publié dans le *Winnipeg Free Press* le 3 août 1935:

Il est à présumer que les différences révélées au chapitre des frais de surveillance signifient seulement que chaque chemin de fer adapta son régime de surveillance aux problèmes particuliers qu'il était appelé à envisager et que cela a abouti aux différences constatées dans ce domaine. Il va sans dire qu'il y eut peut-être des différences quant à la classification des traitements de certains employés supérieurs et des frais de leurs bureaux. Ces choses arrivent même aux Etats-Unis, où ces méthodes sont passablement standardisées, grâce aux systèmes de comptabilité uniforme que prescrit la Commission de commerce entre Etats, et les comptes des voituriers sont vérifiés périodiquement par les examinateurs de la commission. L'auteur de cette lettre a signalé dans ses rapports à la commission royale que les possibilités d'écarts étaient beaucoup plus prononcées au Canada, où cette standardisation n'existe pas.

Puis-je faire observer relativement au document "C", qui indique le traitement moyen payé aux employés supérieurs de surveillance des diverses classes, que le traitement officiel moyen des employés du National-Canadien est inférieur à celui des employés du Pacifique-Canadien.

Les lignes que le National-Canadien exploite aux Etats-Unis représentent un parcours de 1,878 milles. Les conditions d'exploitation sont différentes et les taux de traitement sont généralement plus élevés aux Etats-Unis qu'au Canada. L'unification ne modifierait pas cette situation.

Je ne crois pas qu'il soit pratique de déménager le siège social du *Grand Trunk Western* de Détroit à Toronto ou à Montréal, tel que proposé. Nous avons divers points de raccordements avec des lignes étrangères, y compris des accords quant à des facilités communes d'exploitation très importantes à Chicago et à Détroit ainsi qu'avec le chemin de fer de Pensylvanie en ce qui regarde le fonctionnement des services de bateaux passeurs sur le lac Michigan, services dont l'administration de par la loi est restreinte à des employés supérieurs domiciliés aux Etats-Unis. L'enlèvement du siège social de Détroit constituerait indubitablement une entrave sérieuse au réseau national lorsqu'il s'agirait d'obtenir le fort volume de trafic échangé réciproquement avec le *Grand Trunk Western*, trafic qui prend sa source aux Etats-Unis et qui est destiné à des endroits en ce pays-là. J'ai montré cette déclaration à notre directeur général du trafic-marchandises et il dit: "Vous êtes trop modéré; vous devriez dire que ce serait bel et bien fatal."

[M. T. H. Cooper.]

Il faut maintenir un personnel du contentieux au bureau principal régional. En 1925, on tenta de déménager le service de la comptabilité de Détroit à Montréal, mais les conditions du trafic et d'autres raisons firent abandonner ce projet.

Les frais de surveillance sur les lignes canadiennes du National-Canadien en 1930 s'établirent à \$669 par mille de chemin de fer; les frais sur les lignes du National-Canadien aux Etats-Unis se chiffèrent à \$1,515. Les propositions d'unification, telles que je les comprends, prévoient le transfert du trafic sujet à un échange réciproque entre le Pacifique-Canadien et le *Michigan Central* aux lignes du *Grand Trunk Western*, et il est raisonnable d'anticiper qu'une telle décision aurait pour effet d'augmenter les frais de surveillance au lieu de les diminuer. Les propositions d'unification prévoient aussi la manutention d'un trafic additionnel sur notre ligne à Portland. Conséquemment, je crois que toute étude des frais de surveillance comparés du National-Canadien et du Pacifique-Canadien doit tenir compte des lignes que le National-Canadien exploite aux Etats-Unis.

Je crois que si l'on tient compte des différences que comporte la comptabilité des allocations et de la situation des lignes aux Etats-Unis on constatera que les frais de surveillance au mille sur le National-Canadien sont inférieurs à ceux du Pacifique-Canadien.

Il faut aussi faire entrer en ligne de compte d'autres conditions d'exploitation divergentes au Canada. Nos employés supérieurs préposés à l'exploitation traiteront de cette question. Comme les nombreuses compagnies qui constituent le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada exigent une comptabilité et un rapport distincts, cela ajoute aux frais d'administration.

La division du réseau en régions d'exploitation influe dans une certaine mesure sur les frais de surveillance du National-Canadien. Je songe à la ligne de conduite adoptée à l'époque de la consolidation en 1923 alors que des bureaux régionaux furent établis à Moncton, Toronto, Winnipeg et Détroit, le bureau principal général étant à Montréal. Les frais de surveillance sur le National-Canadien tiennent nécessairement au mode d'administration adopté à cette époque.

Les frais de surveillance du Pacifique-Canadien par mille de chemin de fer en 1930 s'établissaient à \$498. Les frais du réseau du National-Canadien se chiffraient à \$735. C'est en supposant que les normes et les unités de frais du Pacifique-Canadien pourraient être appliquées au réseau du National-Canadien que les employés supérieurs calculent leurs économies estimatives sous l'unification. J'ai signalé quelques-unes de leurs fausses conceptions du problème. Ils eussent dû tenir compte des économies réalisables par d'autres moyens que l'unification, des opérations du National-Canadien aux Etats-Unis, des variations possibles quant à la comptabilité des allocations, et d'autres facteurs que j'ai mentionnés. Je suis persuadé que si l'on fait entrer ces choses en ligne de compte les frais de surveillance du National-Canadien par mille de chemin de fer au Canada ne dépassent pas ceux du Pacifique-Canadien.

Les frais de surveillance du Pacifique-Canadien par mille de chemin de fer s'établissaient à \$429 en 1937. Les frais entiers du réseau du National-Canadien furent de \$11,972,331. La soustraction des frais de nos lignes aux Etats-Unis, soit \$2,067,959, donne un chiffre de \$9,904,372 pour les lignes canadiennes, ce qui représente \$452 par mille de chemin de fer, un excédent sur le Pacifique-Canadien de \$23 par mille. L'excédent (21,894 milles x \$23) s'établit à \$500,000 environ. Je crois que les allocations comptables et les autres facteurs que j'ai mentionnés expliqueraient tout cet excédent et c'est sur cette supposition que je fonde mon opinion qui veut que les frais de surveillance du National-Canadien par mille de voie au Canada se comparent favorablement à ceux du Pacifique-Canadien.

L'estimation fondée sur les chiffres de 1930 fait voir que les frais du National-Canadien étaient en excédent dans la proportion de \$237 par mille de voie. Ce chiffre multiplié par le parcours du réseau donne un total de \$5,600,000. Vu que leur estimation était basée sur la supposition qu'une économie serait réalisée en substituant les frais du Pacifique-Canadien à ceux du National-Canadien et étant donné la constatation que les frais du National-Canadien par mille de voie se comparent favorablement à ceux du Pacifique-Canadien, je crois que leur estimation de \$9,864,226 devrait être réduite de \$5,600,000. Quant au reste des économies estimatives, soit \$4,000,000 environ, tout dépend des mesures que comporterait l'exécution du projet d'unification. Le Comité pourra sans doute former sa propre opinion sur la praticabilité de ce projet à la lumière des témoignages que rendront d'autres employés supérieurs.

Maintenant, si on veut bien me le permettre. . .

Le très hon. M. Meighen:

D. Avant que vous continuiez, en supposant que votre analyse des chiffres est exacte et que vos avancés ne peuvent être réfutés, est-ce que vos frais de surveillance par mille de voie ne devraient pas être bien inférieurs à ceux du Pacifique-Canadien? Votre trafic par mille est bien moindre; votre chiffre d'affaires par mille est bien moindre?—R. Quant à cela, monsieur, je pourrais m'en rapporter à la méthode que les employés supérieurs du chemin de fer Pacifique-Canadien ont eux-mêmes adoptée.

D. Ce n'est pas une question de méthode, c'est une question de principe?—R. En traitant des frais de surveillance relatifs à l'entretien de la voie, d'après la Pièce n° 57, page 872, ils ont jugé que les unités de frais du Pacifique-Canadien devraient être appliquées aux réseaux réunis sur la base d'un mille de voie. En traitant des frais de surveillance sous la rubrique de l'entretien du matériel. . .

D. Ils ont fait cela, je le sais. Mais vous n'avez pas répondu à ma question. Cela n'indique pas que vos frais de surveillance par mille peuvent être justifiés parce que ses frais sont les mêmes car la densité de son trafic doit être bien supérieur au vôtre. Assurément, il n'en coûte pas autant pour surveiller une ligne inactives qu'une ligne occupée.—R. Non, monsieur, je ne crois pas qu'il en coûte autant.

Je voudrais donc m'en rapporter au document "D".

M. Biggar:

D. Oui.—R. Cet état a été dressé dans le but de montrer les frais de 1930 conformément au document "H", ainsi que les chiffres correspondants de 1937.

L'hon. M. Haig:

D. N'allez pas si vite. Avez-vous le document "H"?—R. Le document "H", oui.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. A quelle page de vos documents faites-vous allusion?—R. Au document "D".

L'hon. M. Sinclair:

D. Le document "H" est à la page 448.—R. Vous avez à la page 449 les chiffres sur l'entretien de la voie en 1930 qui ont été reproduits dans cet état.

M. Biggar:

D. C'est-à-dire, les chiffres dans les six premières colonnes?—R. Oui.

D. Dans les neuf premières colonnes.

L'hon. M. Haig:

D. Quelle page?

M. Biggar:

D. A quelle page du compte rendu?—R. A la page 449.

[M. T. H. Cooper.]

D. Vous faites simplement observer en ce moment que les chiffres inscrits sur ce document qui fait partie de notre Pièce 93 ont été cités de ces pages du compte rendu?—R. Pour ce qui regarde les chiffres de 1930. Et j'ai ajouté les chiffres de 1937 pour montrer ce qui est arrivé dans l'intervalle. Si les membres du Comité veulent bien se reporter à la deuxième page de "D" et jeter un coup d'œil sur les totaux de la troisième colonne, ils constateront que les frais d'exploitation du Pacifique-Canadien en 1937 ont fléchi comparativement à 1930.

D. Cela est au bas de la page?—R. Oui. La réduction s'établit à \$29,617,476. Puis, les trois autres colonnes comprennent les chiffres correspondants du National-Canadien et font voir une réduction de \$47,499,165. Et la réduction pour les réseaux réunis durant la période a été de \$77,802,717. Cette réduction pourrait être comparée à l'économie estimative de \$64,000,000 mentionnée au document "H".

D. Mais cette réduction est fondée sur un niveau de trafic tout à fait différent, n'est-ce pas?—R. Oui, précisément.

D. Alors, elle n'est réellement pas comparable aux \$64,000,000?—R. Non; je ne laisse pas entendre qu'elle l'est.

D. Je pensais que vous aviez comparé les chiffres.—R. Non, je n'avais pas l'intention de donner cette impression. Les \$64,000,000 représentaient des économies estimatives sous un régime d'unification. Les \$77,000,000 sont des réductions effectives réalisées au chapitre des frais d'exploitation des deux chemins de fer pendant la période. La troisième page de "D" fait voir les train-milles et wagon-milles (voyageurs) et les train-milles et wagon-milles (marchandises) pour les deux années. On notera dans les dernières colonnes faisant voir la réduction en 1937 comparée à 1930 que les train-milles (voyageurs) furent réduits de 12,837,985, les wagon-milles de 88,340,927, les train-milles (marchandises) de 6,380,848, et les wagon-milles (marchandises) de 151,498,295. Cela indique, suivant moi, que les occasions de pratiquer des économies ont beaucoup diminué.

Maintenant, si on veut me le permettre, je voudrais aborder la question de la comparabilité des comptes. Elle se rattache quelque peu aux unités de frais du Pacifique-Canadien par rapport à celles du National-Canadien.

D. C'est un tout autre sujet?—R. Oui.

D. Je me demande s'il conviendrait de discuter ces chiffres avant de passer à un autre sujet?—R. Serait-il plus commode d'aborder ce sujet maintenant ou plus tard?—R. Je suis à la disposition du Comité sous ce rapport.

Le président (l'hon. M. Beaubien) :

D. Monsieur Cooper, je suppose que la surveillance est de toute première importance en ce qui concerne le maintien des frais d'exploitation d'un chemin de fer à un niveau raisonnable?—R. Oui, monsieur. Et je serais porté à croire que pendant une période de crise, alors que le besoin d'économiser est urgent, la prudence commanderait de ne pas réduire vos frais de surveillance trop radicalement.

D. Généralement parlant, dans des temps ordinaires et dans des périodes de crise, croyez-vous que votre système de surveillance soit très important pour votre chemin de fer tout comme pour tout autre chemin de fer, en ce qui regarde le maintien des frais?—R. Ah, absolument, monsieur.

D. Et conséquemment, je suppose que l'administration d'un chemin de fer montrerait beaucoup de prudence lorsqu'il s'agirait de réduire l'efficacité de la surveillance?—R. Oui, monsieur, suivant moi.

D. Et si elle agissait de la sorte, les autres frais pourraient augmenter très rapidement?—R. Ils augmenteraient probablement; je dirais qu'ils augmenteraient certainement.

D. Et conséquemment, j'ignore si ma conclusion est bien fondée,—un chemin de fer qui est bien administré exige une surveillance très efficace, n'est-ce

pas?—R. Oui, et il va sans dire qu'il doit se soucier des résultats financiers. Je doute que le National-Canadien en décidant à quel chiffre ses frais de surveillance s'établiraient ordinairement pourrait ignorer le fait qu'il importe particulièrement de réduire le déficit du chemin de fer de toutes les manières possibles.

L'hon. M. HAIG: Particulièrement cette année.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Je ne critique aucunement votre chemin de fer. Je voulais simplement en venir au principe même. Un chemin de fer administré très efficacement courrait un risque s'il réduisait trop les frais de surveillance?—R. Je crois que vous avez raison, monsieur.

D. Et conséquemment, je suppose que l'administration d'un chemin qui applique des mesures d'économie se montrerait plus prudente lorsqu'il s'agirait de réduire les frais de surveillance que dans le cas de tout autre département?—R. Probablement, oui.

L'hon. M. Coté:

D. Monsieur Cooper, je veux me reporter de nouveau à la première page de votre Pièce 93, page A. Vous avez donné l'indice de 100 au Pacifique-Canadien relativement aux frais entiers de surveillance en 1937, mais vous avez donné un indice de 162.2 au National-Canadien, ce qui constitue une amélioration très prononcée comparée à 1930, tel qu'indiqué sur la feuille?—R. Oui.

D. Les parcours respectifs du Pacifique-Canadien et du National-Canadien ne font pas voir cet écart à l'indice. L'indice du parcours du National-Canadien comparé à celui du Pacifique-Canadien ne dépasserait pas 135?—R. 137.

D. Bien, je ne me suis guère trompé. J'ai fait le calcul moi-même. Pourquoi votre indice pour la surveillance serait-il de l'ordre de 162? Pourquoi dépasserait-il 137? Est-ce à cause des lignes américaines?—R. En premier lieu, oui.

D. Et cela explique la différence?—R. Pas entièrement. J'ai parlé des différences possibles sous le rapport de la comptabilité des allocations.

D. Vous voulez dire en ce qui regarde la comptabilité?—R. La comptabilité et la différence qui marquent le développement de notre système comparé à celui du Pacifique-Canadien; et aussi notre mode d'organisation qui exige des bureaux régionaux.

D. C'est un mode d'administration relativement plus coûteux?—R. J'estime que tous ces facteurs réunis expliqueraient les \$500,000 qui constituent la différence des frais par mille au Canada en 1937.

D. Aussi, vous n'entrevoiez aucune possibilité de réduire ce nombre-indice de 162 en pratiquant des économies internes?—R. Je ne crois pas que l'occasion d'économiser au chapitre des frais de surveillance du National-Canadien aujourd'hui soit bien bonne. Je crois que les économies appliquées ont été très, très radicales.

L'hon. M. Murdock:

D. Monsieur Cooper, voudriez-vous jeter un coup d'œil sur la première ligne de la page C de votre Pièce 93, le premier groupe qui y est désigné, directeurs, fonctionnaires généraux et adjoints, et dites-nous pourquoi le National-Canadien comptait, en 1930, 49 directeurs et fonctionnaires généraux de moins que le Pacifique-Canadien? Cela indique que le Pacifique-Canadien comptait 328 directeurs, fonctionnaires généraux et adjoints qui touchaient un traitement moyen de \$6,534 par année, tandis que le National-Canadien comptait seulement 279 employés de la même catégorie...

Un hon. SÉNATEUR: Non, 476.

L'hon. M. MURDOCK: Oui, j'ai confondu les données.

[M. T. H. Cooper.]

L'hon. M. McRae:

D. D'après cette feuille "C", les traitements payés aux directeurs et fonctionnaires de divisions des deux lignes semblent être à peu près égaux, mais je constate que le dernier article, l'article 8, révèle un écart prononcé. Comment se fait-il que le National-Canadien paie un traitement moyen de \$904 aux gardiens, concierges et nettoyeurs, alors que le Pacifique-Canadien paie seulement \$513? Comment expliquez-vous cette différence?—R. Je puis difficilement donner une explication complète. Si nous avons un gardien à service interrompu sur le National-Canadien, nous lui payerons peut-être \$25 par mois. Nous ne considérons pas ces hommes des employés réguliers. Il se peut que le Pacifique-Canadien les classe comme tels. Je ne saurais dire. Disons que nous fermons une gare, nommons un gardien et lui payons \$25 par mois simplement pour surveiller le bâtiment. Nous ne considérons pas ces gardiens des employés réguliers.

D. Les nombres sembleraient justifier votre explication.—R. Je ne fais que supposer, car j'ignore ce que fait le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. Horsey:

D. Sont-ils des employés temporaires?—R. Non, monsieur; ce sont des employés permanents qui ont été mis à pied et auxquels on a peut-être fourni l'occasion d'accepter ce travail discontinu plutôt que d'être absolument sans travail.

L'hon. M. Robinson:

D. S'ils étaient inclus ils réduiraient la moyenne considérablement?—R. Oui monsieur.

L'hon. M. Haig:

D. Ce rapport comporte un point que je voudrais faire expliquer. En 1930, d'après les données à la page "A" de la Pièce 93, les frais de surveillance du Pacifique-Canadien s'établissaient à \$8,173,680 comparés à \$17,387,323 dans le cas du National-Canadien. Les frais du Pacifique-Canadien ont diminué de \$800,000 environ en 1937, tandis que vos frais ont fléchi de \$5,414,000?—R. Oui.

D. Pourquoi cette différence?—R. J'ai expliqué cela, monsieur le sénateur, mais je ne l'ai peut-être pas expliqué à votre satisfaction. En 1930, le National-Canadien n'appliqua pas les économies au chapitre des frais de surveillance aussi rapidement que le Pacifique-Canadien. Nous administrions nos affaires à peu près sur la base du trafic de 1928-1929. On ne soupçonnait pas dans le temps que la crise se prolongerait, et il s'écoula un certain temps avant que l'urgence de l'économie...

D. Quand avez-vous appliqué les réductions radicales?—R. En 1931-1932.

D. Changea-t-on de quelque façon la haute administration pendant cette période?—R. Non, monsieur.

D. Il n'y eut aucun changement à la direction et aucun autre remaniement?—R. Je crois que le changement de direction se produisit en 1930.

L'hon. M. MORAUD: En 1931.

L'hon. M. Haig:

D. Je pensais que cette situation eut quelque chose à voir au changement.—R. Je crois que ce fut le besoin urgent d'économie.

D. Sous la poussée de nouveaux administrateurs?—R. Les nouveaux administrateurs devaient faire face à une situation nouvelle.

D. Ne croyez-vous pas que cela influa sur la situation?

L'hon. M. DANDURAND: Et peut-être la protestation énergique du Sénat du Canada.

L'hon. M. Haig:

D. Probablement. Monsieur Cooper, je vais vous poser la même question que j'ai posée aux autres témoins. Connaissez-vous d'autres économies que le National-Canadien pourrait effectuer dans un service quelconque relevant de votre surveillance?—R. Vu le fléchissement du trafic, j'ai réduit le personnel dès le commencement de l'année. Je ferai remarquer au Comité qu'une nomination sera faite dans mon service le 1er août—j'ai pris un de nos employés supérieurs et je l'ai relevé du travail de routine. J'ai mis deux adjoints compétents à sa disposition. Il aura pour fonction de s'enquérir minutieusement comment nous pouvons simplifier nos méthodes de comptabilité et réduire nos frais de ce chef. Je ne connais aucun chemin de fer qui se soit occupé de ce point particulier, mais l'on se rend bien compte que les employés supérieurs du chemin de fer, —je parle maintenant de mon propre service,—sont tellement pris par des affaires de routine que nous n'avons pas l'occasion de consacrer le temps nécessaire à une étude des méthodes de détail qui se sont implantées au cours d'une certaine période. Voilà mon but. Notre bureau d'administration a approuvé le projet, et j'espère que nous pourrons réduire nos frais de comptabilité à la suite de cette étude. Toutefois, je ne compte pas sur une forte réduction. Nos frais de comptabilité ont été réduits très radicalement. Je crois que la réduction serait de 30 à 40 p. 100 si l'on compare les frais de 1937 à ceux de 1930. Je ferai observer que le traitement attribué à la position que j'occupe a été réduit de 40 p. 100 pendant la période de 1930 à 1937. Cela n'a rien à voir aux réductions provisoires en vigueur en 1937. Le taux de traitement attribué à cette position a été réduit permanentement. Cela donne une juste idée de ce que les chemins de fer Nationaux du Canada ont fait sous ce rapport.

D. Si votre comité constatait que des économies sont possibles, vous pensez qu'aucun des employés supérieurs de votre organisme n'opposerait de résistance?—R. Aucune résistance. Le service de l'exploitation, je pense, pourrait peut-être révoquer en doute l'économie par rapport à tout le chemin de fer. J'entends que je pourrais indiquer une réduction des frais de comptabilité, mais ils signaleraient peut-être que cette réduction gênerait les surintendants de l'exploitation par suite d'un manque de connaissances sur ce qui se passe dans leurs divisions, et l'administration serait appelée à décider si une économie au chapitre de la comptabilité contre-balancée par un manque de connaissances nécessaires à l'exploitation d'une division en vaut la peine.

D. Quels sont vos antécédents? Je n'entends pas ceux qui se rapportent à votre vie privée mais avec le National-Canadien. Quand êtes-vous entré à son service?—R. J'ai débuté avec le Grand-Tronc en 1912 et je suis demeuré avec ce chemin de fer jusqu'en 1922. En 1922, lorsqu'il fut décidé de fusionner le Nord-Canadien, le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique et les chemins de fer de l'Etat, le major Bell, alors sous-ministre des chemins de fer, m'enleva du Grand-Tronc et me confia la tâche spéciale d'étudier des méthodes de comptabilité uniformes, car les méthodes des quatre chemins de fer étaient différentes. Je devais étudier le système de comptabilité de la compagnie fusionnée. Ce fut ma fonction spéciale jusqu'au fusionnement. Quand ce dernier entra en vigueur, le major Bell était le vice-président du service des finances, et je fus nommé adjoint du vice-président. Mais le major Bell retourna plus tard au ministère en qualité de sous-ministre,—il n'abandonna jamais ce poste en réalité. Il occupait deux postes,—et je retournai au service de comptabilité à titre de vérificateur général. En ma qualité de vérificateur général, j'avais la direction de tout le système de comptabilité au bureau principal, y compris les filiales. Je fus nommé contrôleur adjoint en 1930. En 1934, lors de la nomination du conseil de régie, je fus transféré du service de comptabilité au bureau du président du conseil de régie, le juge Fullerton, et je fus son adjoint pendant deux ans. A l'expiration de son mandat je retournai au service de la comptabilité en qualité de contrôleur adjoint.

[M. T. H. Cooper.]

D. Avez-vous un diplôme de comptable licencié?—R. Non, monsieur.

D. Je vous remercie beaucoup.

L'hon. M. Coté:

D. Monsieur Cooper, pour les fins de cette question je vous demande d'oublier ce que les employés supérieurs du Pacifique-Canadien ont dit. Savez-vous à quel chiffre s'établissait le coût entier de la surveillance du Pacifique-Canadien en 1937 et quel était le coût entier du National-Canadien de ce chef, et avez-vous abordé d'une façon pratique la question des économies qui, suivant vous, pourraient être effectuées au chapitre des frais de surveillance des deux chemins de fer si l'unification était adoptée?—R. J'ai étudié la question quelque peu, mais je n'ai pas d'opinion à exprimer à ce sujet pour la raison que mon opinion ne vaudrait rien. Il serait inutile pour moi de faire des commentaires sur l'organisme de surveillance qu'il conviendrait d'établir pour le service de la mécanique, ou celui du génie ou encore celui du trafic ou du transport. Je crois que c'est une question qui ressort au chef de ces services, et personnellement, je dirais que je ne suis pas qualifié pour me prononcer sur cette question.

M. Biggar:

D. C'est là le point sur lequel je voulais appeler votre attention, monsieur Cooper. Vous n'avez pas fait d'étude de l'unification pour ce qui est de votre service?—R. Oui, j'y ai songé au point de vue du service de comptabilité. Je crois que certaines économies seraient possibles.

D. Vous calculez, je crois, votre réduction de \$9,864,226 à la feuille "B" de la Pièce n° 93 en déduisant \$4,113,000 ou une somme à peu près correspondante, et ce reliquat représente tout ce qui peut être économisé avec l'unification.—R. J'ai réduit les \$9,800,000 de \$5,600,000 et j'ai dit que \$4,000,000 environ représentaient l'économie totale possible.

D. C'est ce à quoi je voulais en venir. Je ne pouvais me rendre compte exactement du résultat de vos calculs.—R. J'ai indiqué que la différence au chapitre des frais de surveillance en 1937 s'établissait à environ \$23...

D. Je ne veux pas revenir sur tous les détails. J'ai noté certains chiffres. Je croyais que vous aviez dit en premier lieu qu'il y eut une réduction de \$721,000 en raison du fléchissement du trafic?—R. Oui.

D. Et il se produisit un fléchissement de \$579,000 en raison de la réduction des traitements annuels, indépendamment de toute autre cause?—R. Oui.

D. Des coupes de salaires?—R. Des coupes temporaires de salaires; pas des réductions permanentes.

D. Puis, vous avez obtenu le chiffre de \$4,113,000 imputable à d'autres causes qui n'avaient rien à voir avec la crise ou la diminution du trafic?—R. Oui.

D. Or, quel rapport existe-t-il entre les chiffres et les \$9,864,000 indiqués dans l'estimation des économies faite par le Pacifique-Canadien?—R. Cela avait pour objet de prouver que son estimation...

D. Quel rapport existe-t-il entre ce groupe de chiffres, \$721,000, \$579,000 et \$4,113,000...—R. Ils formaient un total de \$5,400,000...

D. Quel rapport existe-t-il entre cette somme et les \$9,864,000 inscrits sur la feuille B?—R. Vous entendez comme pourcentage?

D. Non. Quel est le rapport au point de vue des économies?—R. Dans la mesure où l'administration distincte fit ces économies on ne pourrait les classer comme économies réalisables sous l'unification.

D. Pourquoi les \$4,113,000 ne pourraient-ils être classés comme économies réalisables sous l'unification dans une estimation fondée sur les données de 1930?—R. Parce que le National-Canadien était libre d'effectuer cette économie, et il l'effectua tout à fait indépendamment de...

D. Est-ce bien loyal, monsieur Cooper?—R. Laissez-moi continuer, s'il vous plaît.

D. Oui.—R. C'est une économie que l'administration du National-Canadien effectua sans l'unification.

D. Je le sais.—R. Conséquemment, je ne vois pas comment on pourrait la classer comme économie réalisable sous un régime d'unification.

D. Mais des gens du dehors qui tenaient compte de ce qu'il était possible d'accomplir sous un régime d'unification en se basant sur les données de 1930 n'avaient-ils pas le droit de supposer que le National-Canadien n'était pas administré convenablement et efficacement en 1930?—R. Je ne le crois pas, monsieur. Ces réductions étaient en voie d'application en 1932 quand l'on préparait cette estimation, et le Pacifique-Canadien savait que ces économies étaient en train de se faire, et à mon avis il n'exposa pas sa situation sous son vrai jour quand il prétendit que ces économies découlaient de l'unification.

D. Je comprends. On avait raison de supposer qu'elles pourraient être effectuées, mais non de supposer qu'il fallait recourir à l'unification pour les effectuer?—R. Précisément.

D. C'est une distinction bien établie.

L'hon. M. McRAE: Monsieur le président, nous avons essayé de ramener cette question à 1937. Les économies indiquées dans cet état effectuées dans l'intervalle et qui varient de \$4,000,000 à \$5,000,000 s'appliquent à 1937. Elles ne font plus partie des économies réalisables sous un régime d'unification, car elles ont déjà été effectuées. Je crois que cela jette beaucoup de lumière sur cette question et aide à lui donner un caractère de haute actualité. Sept années constituent une longue période. Je crois que l'observation est tout à fait juste.

L'hon. M. DANDURAND: En effet, la déclaration veut que les données de 1930 constituent une mauvaise base de calcul.

L'hon. M. McRAE: Nous savons tous cela.

L'hon. M. HORSEY: Et le Pacifique-Canadien savait que c'était une mauvaise base de calcul quand il fit l'estimation.

L'hon. M. McRAE: Il pouvait s'appuyer sur cette base en 1930, mais des économies atteignant tout près de \$5,000,000 ont été effectuées dans l'intervalle et il n'y a plus lieu de les inclure avec les économies réalisables sous l'unification. C'est le court et le long de cette question. C'est l'information que le Comité cherchait à obtenir. Les conditions de 1930 ne sont pas nécessairement applicables à l'unification en 1937 ou 1938.

L'hon. M. HAIG: Mais pour ce qui concerne sir Edward Beatty, vous avez mentionné que \$75,000,000 pourraient être économisés, et il dit: "Oui, j'ai dit que \$75,000,000 pourraient être économisés, et voici comment j'ai dit que cette somme pouvait être économisée en 1930." Il a dit que les frais de surveillance en 1930 pouvaient être réduits de \$9,000,000 et ce monsieur a prouvé qu'il avait raison jusqu'à concurrence de \$4,500,000.

L'hon. M. HORSEY: Il a dit aussi qu'il savait en 1932 que le National-Canadien avait déjà commencé à effectuer ces économies.

L'hon. M. DANDURAND: Le témoin était sur le point de parler.

Le TÉMOIN: Je ferai observer en réponse au sénateur Haig qu'à mon avis l'erreur que sir Edward Beatty a commise fut de prétendre que les économies dépendaient de l'unification.

L'hon. M. Haig:

D. J'en conviens, mais les économies pourraient être effectuées quand même.—R. Oui, elles ont été effectuées.

[M. T. H. Cooper.]

L'hon. M. Coté:

D. A-t-il dit que les économies dépendaient de l'unification, ou bien ne s'est-il pas contenté de déclarer que ces économies seraient réalisées si l'unification était appliquée?—R. En tout cas, je crois que ses remarques impliquent quelque chose en ce sens.

D. Il n'a rien inclus au chapitre des économies internes en plus de ce montant?

M. BIGGAR: Sous réserve de ce que le Comité peut dire,—je ne veux pas aller au delà de ses désirs,—il me semble qu'il y a deux points bien précis. Voici le premier: cette estimation préparée par le Pacifique-Canadien était-elle une juste estimation par rapport à l'année 1930? Et le deuxième: est-elle encore valable? Si oui, dans quelle mesure? Or, les témoins du Pacifique-Canadien ont déclaré que l'estimation n'était plus valable dans la mesure où les chiffres étaient concernés, mais il me semble qu'il est juste de dire que le Pacifique-Canadien en préparant cette estimation ne pouvait prendre comme données en 1930 des chiffres autres que les chiffres officiels particuliers à cette année-là.

L'hon. M. ROBINSON: Mais il alla plus loin, et les journaux par tout le Canada ont publié à maintes reprises que \$75,000,000 pouvaient être économisées, et que l'on admettait que cette somme pouvait être économisée. C'est la propagande qui fit son chemin à travers tout le pays.

M. BIGGAR: Je parle seulement en termes juridiques.

L'hon. M. SINCLAIR: Et beaucoup après 1930.

L'hon. M. ROBINSON: En 1937.

L'hon. M. GORDON: Monsieur le président, je prétends que les chiffres donnés prouvent de façon concluante que la peine que le Pacifique-Canadien s'est donnée dans le temps pour préparer une estimation convenable était justifiée. Sir Edward Beatty calcula toute cette économie à cette époque, en 1930. Maintenant, M. Cooper vient nous dire que ces économies ont été effectuées. Cela indique avec quelle prudence et conscience les employés supérieurs du Pacifique-Canadien ont fait leur estimation.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien):

D. Monsieur Cooper, si j'ai bien compris le témoignage, on a pris 1930 parce que c'était une année moyenne.

M. BIGGAR: C'était une année complète.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Indépendamment de cela on estimait que c'était une année moyenne au point de vue du trafic.

M. BIGGAR: Non, on l'a considérée à ce titre depuis. C'était la dernière année concernant laquelle des données étaient disponibles.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): On accepta 1930 comme une année moyenne.

M. BIGGAR: Non, non.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien):

D. Je suppose que vos recettes et vos dépenses augmenteront dans les temps prospères et fléchiront dans les temps difficiles, mais ne croyez-vous pas que si c'était une année moyenne, c'était une excellente année à prendre pour faire ressortir ce que le Pacifique-Canadien cherchait à prouver?—R. Je répondrai à cette question en disant que bien que vous puissiez dire que l'année fût moyenne au point de vue des recettes, je ne crois pas que les dépenses de cette année-là fussent des dépenses moyennes ou normales.

D. Non, vous avez indiqué cela sous certains rapports. Mais après avoir considéré ce que l'unification produirait au cours d'une année moyenne, rien ne nous empêche de faire les déductions que vous proposez et d'en arriver à la conclusion acceptée aujourd'hui.

L'hon. M. MURDOCK: N'est-ce pas tout simplement que la Commission Duff a choisi particulièrement l'année 1930 pour les fins de son enquête, et que nous avons depuis lors accepté les données de cette année-là.

M. BIGGAR: La commission fut nommée le 1er décembre 1931, et elle poursuivit son enquête à compter de cette date jusqu'aux premiers mois de 1932. A l'époque où l'on fit ces estimations quant aux économies, sur la fin de 1931 et au cours des premiers mois de 1932, 1930 constituait la dernière année complète concernant laquelle des données étaient disponibles. Cette année loin d'être considérée comme une année moyenne fut considérée comme l'année de pointe de la crise que tout le monde s'attendait de voir disparaître en moins de six mois.

L'hon. M. MORAUD: Précisément.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Mais je parle d'aujourd'hui.

M. BIGGAR: C'est une autre histoire.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): C'est un point qui revêt un aspect tout à fait pratique. Je veux que l'on me reprenne si je fais erreur.

L'hon. M. CASGRAIN: Que fit-on du rapport Duff? Rien.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Dois-je comprendre que vous admettez ou niez que l'année 1930 fut une bonne année à prendre comme année moyenne?

L'hon. M. MORAUD: Non.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Qui a répondu?

L'hon. M. MORAUD: C'est moi.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): J'ai posé la question au témoin.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Veuillez répondre, s'il vous plaît?—R. Je crois qu'au point de vue du trafic...

D. C'est ce que j'entends.—R. ...ce fut une bonne année. Je me souviens que sir George Paish a dit en 1930 alors que tout le monde pensait que la situation était passablement sombre qu'en nous reportant en arrière nous jugerions l'année 1930 une bonne année.

L'hon. M. HAIG: J'en conviens avec vous.

L'hon. M. Coté:

D. Ce fut une mauvaise année au point de vue des dépenses car la compagnie se montra très prodigue cette année-là.—R. Sir Henry Thorton fit observer une fois que s'il avait prévu aussi bien qu'il avait jugé après coup, les choses eussent été dirigées différemment.

L'hon. M. HAIG: Pardieu.

Quelques hon. SÉNATEURS: Ah, ah.

L'hon. M. GORDON: Il eût abandonné quelques-unes des lignes dont il est question aujourd'hui avant que l'on en entreprenne la construction.

L'hon. M. BLACK: Je ne crois pas que cette discussion nous mène bien loin. Le fait se résume à ce que le sénateur Robinson a dit, à savoir, que l'on supposait à un moment donné que 75 millions avaient été économisés d'après les chiffres du Pacifique-Canadien et 56 à 60 millions d'après les chiffres du National-Canadien. Mais les conditions ont changé. D'après les chiffres que donne le témoin concernant le service qu'il dirige on a déjà effectué une économie de plus de \$4,000,000. Conséquemment, ce montant n'entre pas en ligne de compte. Cela laisse seulement un autre montant de \$4,000,000 que l'on pourrait économiser.

Le TÉMOIN: C'est l'objectif définitif. J'ignore dans quelle mesure on peut réaliser cette économie.

[M. T. H. Cooper.]

L'hon. M. Copp:

D. En d'autres termes, l'économie réalisable maintenant est de 50 p. 100 inférieure à ce qu'elle était quand on fit cette estimation en 1930?—R. Plus de 50 p. 100.

L'hon. M. Robinson:

D. Et je dois en conclure que l'autre économie est une estimation. Vous ne l'admettez pas?—R. Non, monsieur.

L'hon. M. Dandurand:

D. Vous n'admettez pas quoi?—R. Que les autres \$4,000,000 pourraient être économisés sous l'unification.

L'hon. M. Black:

D. Je pensais que vous l'aviez admis.—R. Non. Je dis que l'économie réalisable ne dépasse pas le chiffre de \$4,000,000. J'ignore quelle portion de cette somme vous pourriez économiser.

M. Biggar:

D. Monsieur Cooper, voulez-vous vous reporter à la page 512 du compte rendu? Je vais vous référer au deuxième chiffre qui s'y trouve, "Appointements et dépenses des dirigeants généraux", pour une année normale, économie de \$350,000. C'est l'estimation que M. Fairweather fit sur la fin de 1931 des économies possibles sous un régime de consolidation. Puis, je vais vous demander d'examiner la feuille "C" de la Pièce 39 et de me dire si le premier groupe qui s'y trouve "directeurs, dirigeants généraux et adjoints" correspondrait à l'autre article?—R. Non, il ne correspondrait pas.

D. Sous quel rapport diffère-t-il?—R. Le document "C" représente le bordereau de paie.

D. Il est intitulé "employés et leur rémunération".—R. Oui. C'est le bordereau de paie. Cet exposé à la page 512...

D. C'est le classement qui m'intéresse. Est-ce que ce groupe 1, "directeurs, dirigeants généraux et adjoints" correspond sous le rapport du classement à "traitements et dépenses des dirigeants" à la page 512?—R. Je l'ignore, monsieur Biggar.

D. En examinant toute cette page, voyez-vous quelque autre article qui devrait y être inclus, ou existe-t-il quelque motif d'exclure un article quelconque au document "C"?—R. Franchement, croyez-moi ou non, je n'ai jamais examiné cette estimation, et je ne crois pas qu'en y jetant un simple coup d'œil...

D. Jetez-y un coup d'œil. Il me semble que c'est le seul article qui pourrait correspondre à vos articles du groupe 1 du document "C".—R. Il se peut, mais je ne crois pas que je puisse l'affirmer.

D. Voyez-vous quelque autre chose qui pourrait influencer sur le rapport?—R. Oui. Dans le groupe 1, par exemple, au document "C", vous auriez peut-être le vice-président du service des achats. Dans cet état-ci, à la page 512, il serait inscrit au n° 5.

D. Je comprends. Vous dites que vous n'avez pas examiné cette estimation. Il est assez important que nous établissions jusqu'à quel point les employés supérieurs du National-Canadien considèrent cette estimation du National-Canadien justifiée en 1931. Et j'appellerai à ce sujet votre attention sur le fait que vous avez dans votre groupe 1 un total de \$3,524,679 au chapitre de la rémunération des employés supérieurs généraux en 1930.—R. Oui, monsieur Biggar, j'ai le chiffre.

D. Si vous suivez un instant, j'en viendrai à la question. Ce chiffre a été réduit à \$1,843,946 en 1937, ce qui vous laisse un reliquat de \$1,680,700. Si vous appliquiez cette même proportion comme vous l'appliquez aux chiffres généraux vous auriez de ce chef une somme de \$800,000 environ d'économies réali-

sables sous l'unification, n'est-ce pas, en tenant compte du fait que les économies qui peuvent encore être réalisées dans ce domaine sont d'un peu moins de 50 p. 100?—R. Je crois que vous posez une question hypothétique fondée sur un état que je n'ai jamais examiné, et je ne crois pas que l'on s'attende à ce que je donne une réponse haut la main sur un tel sujet.

D. Je vous signale qu'un employé supérieur du National-Canadien a estimé en 1931 que les économies au chapitre des employés supérieurs généraux et de leurs adjoints sous un régime de consolidation s'établiraient à \$350,000. En appliquant ce que vous nous avez dit relativement au domaine actuel, en 1937, où il est possible de coopérer, il resterait encore, nonobstant une déduction de quelque 55 p. 100 résultant d'économies internes, une économie possible à réaliser au chapitre des directeurs, des employés supérieurs généraux et des adjoints qui s'établirait à \$800,000 environ. Et j'appelle votre attention là-dessus afin de savoir de vous si cet article dans l'estimation du National-Canadien faite en 1931 ne représentait pas un chiffre tout à fait modéré.—R. Je répondrai en proposant que vous posiez cette question à M. Fairweather. Il a préparé cet état, il sait ce qu'il comporte, il eut accès à des chiffres et il vous donnerait une réponse plus exacte que je ne le pourrais.

D. Vous ne pouvez nous aider du tout?—R. Non.

L'hon. M. Haig:

D. Pouvez-vous me dire combien d'hommes ou d'employés âgés de 60 à 65 ans le National-Canadien compte à l'heure actuelle? Avez-vous des données à ce sujet?—R. Non, mais je crois que nous pourrions vous donner le nombre approximatif.

D. Voudriez-vous me procurer ce relevé?—R. Oui. Est-ce le relevé qui se rapporte au réseau?

D. Oui, le relevé du réseau canadien. Je ne veux pas les chiffres qui se rapportent aux Etats-Unis.—R. Très bien, monsieur.

L'hon. M. MURDOCK: Obtenez les données pour les différentes catégories d'employés. Pour être utiles il faudrait que ces données fussent classées suivant le service des convois et le reste.

L'hon. M. Black:

D. Monsieur Cooper, je voudrais vous poser une question qui ne se rattache pas du tout à ce que vous avez dit. En tenant compte du fléchissement du chiffre d'affaires pendant les quatre premiers mois de l'année et en supposant que la situation ne s'améliorera pas, quel sera le chiffre des pertes totales de nos lignes dans la présente année financière?—R. Je ne pourrais donner de réponse, monsieur. J'ignore quelles mesures notre administration prendra pour réduire les dépenses proportionnellement à la diminution des recettes brutes.

D. Le chiffre des pertes pour l'année financière précédente fut de \$42,000,000 environ.—R. Par exemple, M. Kingsland a dit hier soir qu'il avait mis 1,235 personnes à pied au cours du mois de mai.

D. Vous ne pouvez m'en donner une idée?—R. Non, monsieur.

M. Biggar:

D. J'en conclus que vous ne pouvez nous dire quoi que ce soit concernant l'unification. Vous ne pouvez nous dire quelles seraient les économies éventuelles résultant de l'unification, même dans le service de la vérification?—R. Je pourrais vous en donner une idée. Je n'ai pas accès aux chiffres du Pacifique-Canadien. Il faudrait que je me contente de faire certaines suppositions. Il n'existe aucun doute que les frais de comptabilité seraient réduits dans une certaine mesure. Je crois que cela est très manifeste. Nous n'aurions pas besoin de deux contrôleurs et le nombre des autres postes serait réduit également. Je crois que les réductions seraient faites surtout dans les services de surveillance. Quand des personnels nombreux sont employés, le travail est réparti sur la base d'un cer-

[M. T. H. Cooper.]

tain rendement par homme chaque mois. Une certaine comptabilité qui se rapporte maintenant au service commun entre lignes deviendrait une comptabilité locale, et il est à présumer que nous n'aurions pas à faire les frais de comptabilité que comportent la mise en commun de recettes provenant des voyageurs et le reste. Les frais de comptabilité seraient réduits dans une certaine mesure.

D. Avez-vous quelque idée du montant de la réduction? Ou pouvez-vous le dire sans étude?—R. Je dirai haut la main que la réduction varierait peut-être de \$500,000 à trois quarts de million.

D. C'est l'estimation la plus exacte que vous êtes en mesure de faire dans les circonstances?—R. Oui. Il va sans dire qu'il vous faudrait prendre connaissance des chiffres des deux compagnies pour faire une estimation précise.

L'hon. M. McRae:

D. Monsieur Cooper, avez-vous eu quelque chose à faire à la préparation de l'estimation de \$60,000,000 et de l'estimation subséquente de \$56,000,000?—Je n'ai rien eu à y voir, monsieur.

M. Biggar:

D. Pouvez-vous dire quelle portion de ces réductions figurant dans votre état peut être considéré permanente?—R. Je crois que la plus grande proportion de ces réductions serait d'un caractère permanent.

D. Vous vous tireriez d'affaires avec ce montant, nonobstant un relèvement du trafic au niveau de 1930?—R. Je vous ai donné un chiffre qui représente la réduction des dépenses imputables au fléchissement du volume du trafic, et j'ai supposé que l'on atteindrait l'ancien niveau.

D. Mais le trafic ne dépasserait pas ce niveau?—R. Le trafic n'atteindrait peut-être pas ce niveau, je ne vois pas pourquoi il atteindrait un plus haut niveau.

D. Maintenant, voulez-vous aborder votre deuxième sujet.

L'hon. M. Robinson:

D. Vos méthodes de comptabilité sont-elles prescrites par la Commission des chemins de fer, ou bien suivez-vous les méthodes de la Commission de commerce entre états?—R. Vous entendez le National-Canadien?

D. Oui.—R. Nous suivons de près les méthodes prescrites par la Commission de commerce entre états.

D. Alors, elles ne sont pas prescrites par la Commission des chemins de fer?—R. Non.

D. Un témoin nous a dit que les chemins de fer devaient tenir les comptes suivant que la Commission des chemins de fer l'ordonnait.—R. Cela est vrai dans une grande mesure. La situation n'est pas très claire, mais la Loi des chemins de fer exige que les chemins de fer fassent un rapport à la Commission des chemins de fer suivant une forme prescrite par cette dernière. La Commission elle-même n'a jamais édicté de règlements sur la façon dont les chiffres doivent être compilés, mais M. Payne, qui était au ministère des Chemins de fer en 1915, je crois, a publié un classement qui suivait de près celui de la Commission de commerce entre états. Il fit certains changements qui, estimait-il, s'imposaient quant à l'application de ces règlements aux conditions particulières au Canada, mais en général il biffa les mots "Commission de commerce entre états", inscrivit le nom de l'Imprimeur du Roi et envoya ces règlements aux chemins de fer canadiens. Mais pour ce qui regarde les comptes de recettes et les inventaires comptables, aucune autorité canadienne n'a donné d'instructions directes sur la façon dont les comptes doivent être tenus.

M. BIGGAR: En effet, monsieur le sénateur, le Bureau de la statistique me dit que la situation se résume à ceci. La Loi des chemins de fer comporte une disposition qui autorise la Commission des chemins de fer à exiger que les comptes lui soient envoyés. Puis, la Loi de la statistique comprend une dispo-

sition qui autorise le ministre à exiger que les rapports soient faits suivant une forme particulière. On me dit qu'en 1919 alors que la Loi des chemins de fer actuelle entra en vigueur les rapports furent faits en double à la Commission des chemins de fer et une copie fut envoyée au Bureau de la statistique; mais depuis lors les rapports ont été faits directement au Bureau de la statistique sur des formules approuvées par le Gouverneur en conseil sous l'empire de la Loi de la statistique. Ces rapports sont transmis effectivement au Bureau de la statistique sous l'empire de la Loi de la statistique. J'ai pris certains renseignements à ce sujet.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Ne suivent-ils pas de près les principes énoncés par la Commission de commerce entre états?

M. BIGGAR: On vient de me remettre cette disposition de la Loi de la statistique, article 25:—

Toute compagnie de transport est tenue de préparer tous les ans, sous la forme que le gouverneur en son conseil peut prescrire, des rapports relatifs à son capital, à son équipement de trafic, à ses frais d'exploitation, et contenant les autres renseignements que le gouverneur en son conseil peut prescrire.

On m'avise que des formules ont été approuvées sous l'autorité de cet article.

L'hon. M. ROBINSON: Tel que je comprends la situation, cette forme de rapport suit de près les méthodes prescrites par la Commission de commerce entre états.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Graham): Vous constaterez, je crois, que c'est exact.

Le TÉMOIN: La formule est à peu près semblable, mais je faisais ressortir qu'il n'existe pas de règlements prescrivant comment les chiffres inscrits sur cette formule seront compilés.

L'hon. M. Robinson:

D. Savez-vous si les deux compagnies de chemin de fer suivent le même système de comptabilité?—R. Je sais qu'elles ne suivent pas le même système.

L'hon. M. Horsey:

D. Elles remplissent la même formule, mais elles compilent les chiffres différemment?—R. Elles ne dressent pas leurs chiffres de façon identique. Et si le Comité veut que je discute cette question, je serai heureux de le faire.

M. Biggar:

D. Vous avez un autre sujet que vous voulez aborder?—R. J'en ai trois ou quatre, monsieur Biggar.

D. Et cela prendra un peu de temps.—R. Je pourrais traiter d'une question qui exige très peu d'explication, si vous le désirez.

L'hon. M. HAIG: Je propose que nous levions la séance, monsieur le président.

(A une heure, le Comité s'ajourne jusqu'à ce que le Sénat lève sa séance cet après-midi.)

La séance est reprise à 3 h.30.

M. BIGGAR: Monsieur le président, je désire signaler la Pièce n° 90 à l'attention du Comité. Le Bureau de la statistique m'informe que l'on avait eu l'intention de l'accompagner de la lettre explicative indiquant que l'information que j'ai dégagée de la pièce n'était pas tout à fait exacte, et que je me suis mépris quant à l'effet de la note—je crois avec raison. La note avait pour objet d'indiquer quelque chose qui différait de ce que j'en avais dégagé. Aussi, j'aurai un nouvel état qui sera prêt demain.

[M. T. H. Cooper.]

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Et vous le substituerez à la présente pièce?

M. BIGGAR: Oui. Il faudra que cette pièce demeure pour servir à expliquer ce qui a été dit ce matin, mais j'y ferai annexer une note explicative.

(T. H. Cooper poursuit son témoignage.)

L'hon. M. ROBINSON: Monsieur le président, je m'enquerais ce matin de la comptabilité des deux réseaux. Je me demande si M. Cooper peut nous donner d'autres renseignements à ce sujet? Il m'a laissé entendre qu'il pourrait le faire.

L'hon. M. HORSEY: Sur la différence qui existe entre les méthodes de comptabilité des deux réseaux?

L'hon. M. ROBINSON: Oui.

M. BIGGAR: Monsieur Cooper, quel est le sujet suivant que vous vous proposiez de discuter?—R. Je suis à votre disposition, mais je pourrais continuer à discuter cette question de la comparabilité des comptes, si cela vous agréé.

L'hon. M. ROBINSON: J'aimerais à en connaître des détails.

M. Biggar:

D. Très bien.—R. Je crois que cette question de la comparabilité des comptes influe quelque peu sur les unités de frais du Pacifique-Canadien par rapport à celles du National-Canadien, mais elle tient d'une façon beaucoup plus intime à la question des recettes nettes des deux chemins de fer. Il est dit à la Pièce 26, page 86, que la présentation des comptes qu'elle renferme rend possibles des comparaisons directes entre les deux grands réseaux de chemins de fer canadiens. On relève à la page suivante que les frais d'exploitation de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien s'établissent à \$153,750,665. Le document H à la page 448 fait voir que ces frais sont de l'ordre de \$146,687,017. Il est manifeste que ces chiffres ne peuvent être établis sur une base de comparaison directe avec ceux du National-Canadien. J'en conclus que les chiffres inscrits à la page 448 concordent avec les chiffres que la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien et ses filiales ont rapportés au Bureau fédéral de la Statistique et sont ceux que publie le Bureau dans son livre bleu annuel intitulé "Statistiques des chemins de fer à vapeur du Canada." L'attention du Comité a été appelée plus particulièrement sur l'état qui figure à la page 448. Quand les chiffres du National-Canadien et du Pacifique-Canadien sont inscrits dans des colonnes parallèles telles qu'on les trouve à la page 448, les chiffres ne doivent pas être acceptés à leur valeur nominale pour des fins de comparaison. Quelques-unes des différences suivent:

Le National-Canadien classe son service de télégraphie ferroviaire et commerciale, comme service du chemin de fer, et inclut les recettes et les dépenses dans les comptes du chemin de fer. Le Pacifique-Canadien classe son service commercial comme entreprise distincte. Un examen des comptes relatifs à l'entretien de la voie et des constructions à la page 449 et de ses frais de transport figurant à la page 450 fera voir l'effet de ce classement différent.

Le National-Canadien classe son entreprise de messageries comme service du chemin de fer et inclut toutes les recettes et dépenses du service dans les comptes du chemin de fer. Le Pacifique-Canadien classe son service de messageries comme entreprise distincte et ajoute à ses recettes de chemin de fer la recette nette provenant du service des messageries. Il inscrit aussi au compte des recettes les bénéfices réalisés dans le commerce des mandats, etc. L'effet de la différence de traitement en ce qui concerne l'entretien n'apparaît pas à l'examen du compte d'entretien du matériel porté à la page 449. Le compte d'entretien du matériel du National-Canadien a été débité de \$377,606 pour matériel de messageries en 1930. L'effet sur la dépense de transport est indiqué dans l'état de la page 450.

Le Pacifique-Canadien comprend dans sa dépense de trafic certaines dépenses imputables à l'exploitation de ses navires océaniques. Ceci est indiqué sur

l'état paraissant page 450. Je comprends qu'un crédit correspondant est compris dans les recettes ferroviaires du Pacifique-Canadien.

M. Armstrong a attiré l'attention sur le fait que, en 1930, le Pacifique-Canadien a exclu des dépenses d'entretien \$1,225,000 de dépenses de rails, et les a imputés à un compte de réserve. Cela n'apparaît pas à l'examen des tableaux des pages 448 et 449. Il a aussi expliqué que les \$2,500,000 dépensés pour le créosotage des traverses ont été exclus du compte d'entretien. Au National-Canadien, la dépense correspondante a été imputée aux frais d'entretien des voies. Cela n'apparaît pas à l'examen des tableaux des pages 448 et 449.

Le rapport du Pacifique-Canadien au Bureau fédéral de la statistique pour l'année 1930 montre que ses réserves d'exploitation étaient de \$46,672,408 au début de l'année et \$32,521,792 à la fin de l'année, soit une diminution de \$14,150,616. Je ne puis dire dans quelle mesure les coûts par unité du Pacifique-Canadien employés dans la comparaison avec les coûts du National-Canadien peuvent avoir été modifiés par l'usage de tels comptes de réserve.

Les comptes des chemins de fer ne sont pas établis sur une base uniforme en ce qui concerne la comptabilité relative à la mise au rancart et au remplacement de l'actif matériel.

Une autre chose que je pourrais encore mentionner c'est que le rapport annuel de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour l'année 1931 dit :

Pendant l'année, la compagnie a continué de soulager la situation du chômage en procédant à des renouvellements anticipés. La dépense que cela a entraînée sera imputée aux comptes de recettes de la compagnie à l'époque où le travail aurait dû être normalement effectué.

Le rapport annuel pour 1932 dit :

La situation du chômage ne s'étant pas améliorée au cours de l'année dernière, la compagnie a continué de fournir son aide par des réparations anticipées. La dépense ainsi encourue est portée aux comptes de recettes de la compagnie à l'époque où le travail aurait dû être normalement effectué.

Le rapport annuel pour 1933 montre le poste suivant, chargé au compte des profits et pertes :

Solde des dépenses pour le soulagement du chômage, porté comme charge différée le 31 décembre 1932, \$6,327,616.37.

On remarquera que par cette méthode une dépense de \$6,327,000, qui avait le caractère d'une dépense d'exploitation, et dont la compagnie avait déclaré en deux occasions qu'elle serait imputée au revenu en temps voulu, a été directement porté au compte des profits et pertes ou compte d'excédent.

Au National-Canadien, les dépenses du trafic comprennent les dépenses des services de colonisation, d'agriculture et des ressources naturelles, indiquées dans la Pièce 60, page 948; tandis qu'au Pacifique-Canadien les dépenses de colonisation et d'immigration sont exclues des comptes de revenu et du compte des profits et pertes, et imputées à l'excédent en terres qui est porté au bilan comme un poste séparé. Cela n'apparaît pas à l'examen des tableaux des pages 448 et 450.

M. Liddy, dans son témoignage de la page 934, a dit que certains salaires et certaines dépenses des fonctionnaires du Pacifique-Canadien sont imputés en partie aux comptes de chemin de fer et en partie aux entreprises non ferroviaires, navigation, hôtels, etc. Sur le National-Canadien aucune partie des salaires du personnel n'est imputée aux exploitations extérieures.

Le National-Canadien impute aux dépenses d'exploitation tout ce que lui coûtent les pensions. En 1930, le Pacifique-Canadien exclut le coût des pensions

[M. T. H. Cooper.]

de ses dépenses d'exploitation. On le remarquera sur l'état publié à la page 451 du compte rendu.

Avec quelques restrictions en matière de réserves d'exploitation, si quelques ajustements ont été faits au sujet des postes dont il est question, dans le calcul des économies probables avec l'unification, on ne les a certainement pas tous utilisés dans la préparation de l'état de la Pièce 26, publiée page 87. Les chiffres publiés page 87 ont à leur tour été portés dans la Pièce 54, page 865, et je crois qu'il faudra être très prudent dans l'usage que l'on pourra faire des chiffres de la Pièce 54 qui est destinée à montrer le revenu net relatif, sans déduction des charges fixes, des deux chemins de fer pendant la période de dix ans de 1927 à 1936.

Les deux réseaux ont une division des terres, qui s'occupe principalement de l'administration des terres octroyées dans l'Ouest canadien. Les opérations du National-Canadien ne se font naturellement pas sur la même échelle que celles du Pacifique-Canadien. Dans nos comptes du National-Canadien les transactions de la division des terres sont portées au compte des profits et pertes. Au Pacifique-Canadien, les opérations de la division des terres sont exclues du compte des profits et pertes et imputées directement à l'excédent des terres, porté au bilan comme un poste spécial.

Je regretterais que mes parolés fussent interprétées comme jetant un doute sur la correction ou l'exactitude des comptes du Pacifique-Canadien. Je n'ai pas l'intention de le faire, ni directement ni indirectement.

On a longuement examiné, dans le passé, la comparabilité des comptes des deux réseaux. A ce point qu'en 1937 le ministre des Transports nomma un comité de cinq membres, dont M. Leslie et moi faisons partie, pour compiler des classifications dont l'emploi eût uniformisé les comptes des chemins de fer sous la juridiction directe de l'Etat. Le comité n'a pas terminé son travail, mais il a fait quelque progrès.

A ce sujet, je voudrais parler de certaine correspondance que j'ai échangée avec le Bureau fédéral de la statistique au sujet de la manière dont sont calculés les chiffres de la Pièce n° 26, page 86, de la Pièce n° 54, page 865; et les chiffres employés dans la Pièce 81, qui a été versée ici hier, et que je n'ai pas encore eu l'occasion d'examiner.

La première lettre est ainsi conçue:

Montréal, P.Q., 24 mars 1938.

M. G. S. WRONG,
Chef de la division du transport,
Bureau fédéral de la statistique,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Au sujet de votre publication relative aux comptes, statistiques, etc, du chemin de fer Pacifique-Canadien pour la période de 1923 à 1936 inclusivement.

A la page 4 de ce rapport, en parlant des résultats d'exploitation, vous déclarez que "cette présentation permet une comparaison directe entre le deux principaux réseaux de chemins de fer du Canada". En parlant des principales statistiques d'exploitation du réseau, vous indiquez aussi que les données sont généralement comparables aux données correspondantes du National-Canadien. Voulez-vous avoir l'obligeance de nous faire connaître vos ajustements, s'il y en a, à part ceux qui concernent les télégraphes commerciaux, les services de journaux et de messageries, les commissions sur le trafic océanique et les pensions? Voulez-vous nous dire aussi si vous avez analysé les méthodes d'exploitation et de comptabilité des deux réseaux, de manière à garantir, avec l'autorité de votre bureau, que votre présentation permet des comparaisons directes?

Sincèrement à vous,

C'est signé par moi-même. J'ai reçu la réponse suivante, datée du 26 mars 1938:

En réponse à votre lettre du 24 mars, la déclaration qui veut que les rapports du National-Canadien et du Pacifique-Canadien permettent des comparaisons directes entre les deux grands réseaux, est modifiée par la déclaration qui la précède, à savoir: que ces chiffres ont été préparés de manière à pouvoir se comparer avec ceux du rapport Duff, qui établissent les comptes rendus des deux réseaux, autant que cela est possible, sur la même base. S'il y a dans ces données des différences importantes, je serais heureux qu'elles me fussent signalées par vous.

Votre tout dévoué,

(Signé): G. S. WRONG,

Chef de la division du transport et des utilités publiques.

J'ai répondu ce qui suit, le 23 avril 1938:

Je réponds à votre lettre du 26 mars, qui répondait elle-même à ma lettre du 24 mars, au sujet des données préparées par votre bureau pour les chemins de fer Pacifique-Canadien et National-Canadien.

Nous sommes quelque peu dans l'obscurité quant aux ajustements qui furent appliqués aux chiffres indiqués dans le rapport annuel du Pacifique-Canadien à votre bureau, afin d'arriver aux données qui font le sujet de cette lettre. Il semble qu'il y ait les différences indiquées ci-dessous, pour lesquelles, dans certains cas, nous n'avons pas pu indiquer le montant, et pour lesquelles des allocations ont été faites dans les chiffres préparés par vous.

Les dépenses d'exploitation du Pacifique-Canadien ne comprennent pas ses dépenses de colonisation et d'immigration, qui sont imputées à leur excédent des terres, tandis que les dépenses correspondantes du National-Canadien sont comprises dans les dépenses d'exploitation. Votre comparaison de dépenses d'exploitation serait encore renversée par la comptabilité relative aux changements de propriété; le National-Canadien suit une comptabilité de retrait tandis que le Pacifique-Canadien suit dans une large mesure, une comptabilité de remplacement.

La note au bas du tableau 2, au sujet des recettes, montre que vous avez compris le total des télégraphes commerciaux et des messageries. La note relative aux dépenses ne dit rien de ce qui a été fait avec les dépenses de ces opérations. Enfin, pour les années 1932-1935, il y a une note "Revisé" qui est assez ambiguë, en tenant compte de votre note indiquant que toutes les années ont été révisées.

Les comptes de recettes des deux compagnies diffèrent sur les points suivants: le résultat des opérations du service des terres est compris dans les chiffres de recettes du National-Canadien au chapitre des propriétés exploitées séparément, tandis que les résultats du Pacifique-Canadien sont compris dans le compte de l'excédent des terres séparé du compte de l'excédent des chemins de fer. De plus, le National-Canadien comprend les excédents ou les pertes annuelles des filiales contrôlées par le capital et exploitées séparément dans les comptes de recettes, alors que le Pacifique-Canadien a pour habitude, dans certains cas, de mettre une disposition dans les comptes de profits et pertes pour les pertes prévues à la suite des avances faites à ces filiales, et de comprendre les bénéfices dans les comptes de recettes sur déclaration de dividendes.

Toutefois, les différences de base reconnues, en raison desquelles, disons-nous, il n'est pas possible de faire de comparaison directe, sont beaucoup plus importantes parce qu'elles modifient la comparaison des deux réseaux. Les différences principales sont:

(1) "Le Pacifique-Canadien s'est créé comme un réseau simple et unifié. Les nouvelles voies sont venues compléter celles déjà construites.

D'un autre côté, le National-Canadien résulte, pour la plus grande partie, du raccordement de voies construites par des sociétés privées qui, à de nombreux égards se faisaient concurrence. Ce fut ainsi qu'on comprit dans le réseau unifié de longues voies faisant double emploi. Cela est vrai non seulement des lignes principales, mais des embranchements. Bref, alors que les voies du Pacifique-Canadien sont complémentaires, le réseau du National-Canadien, créé dans des conditions différentes, a été désavantagé par une réunion de voies non complémentaires, et l'élimination de celles faisant double emploi est encore à faire" (Rapport de la Commission Royale 1931-1932, p. 13.) Cet inconvénient existe aussi pour les terminus, les parcs, ateliers et autres installations.

(2) Une grande partie de ce qui constitue aujourd'hui le parcours du National-Canadien a été construite pour des raisons politiques, non pour des raisons économiques. Lorsque de tels éléments entrent en ligne de compte, on doit s'attendre à des prix de revient plus élevés. (Professeur J. L. McDougall, de l'Université Queen's, en février 1935, livraison du *Canadian Journal of Economics and Political Science*).

(3) Le National-Canadien, pendant la période qui a suivi 1922, a assumé de lourdes dépenses pour les travaux d'entretien différés.

(4) Aucune considération n'a été donnée à la densité du trafic des deux réseaux. Le National-Canadien possède un plus grand parcours de lignes à faible trafic que le Pacifique-Canadien.

Une simple comparaison de la réduction des dépenses d'exploitation ne fait pas la différence entre les coûts réduits résultant d'une exploitation plus efficace et les mesures d'économie prises pour faire face à une situation financière difficile.

Il ne serait peut-être pas déplacé de signaler que l'*Interstate Commerce Commission*, avec ses larges pouvoirs de réglementation, qui comprennent des classifications comptables obligatoires pour les voituriers placés sous sa juridiction, publie des statistiques des voituriers composées de résumés des renseignements contenus dans les rapports annuels des voituriers, soumis sous serment, mais ne prétend nullement que les chiffres donnés individuellement par les voituriers soient comparables.

De même, la statistique des chemins de fer à vapeur publiée par votre bureau n'est pas publiée comme représentant des chiffres comparatifs, mais comme un tableau des renseignements contenus dans les rapports annuels adressés au bureau par les chemins de fer à vapeur.

En présumant que le rapports du Pacifique-Canadien et du National-Canadien qui sont envoyés à votre bureau sous serment, comme les rapports envoyés à l'*Interstate Commerce Commission*, sont conformes à la classification comptable publiée par ordre du ministre des Chemins de fer, on ne voit pas clairement pourquoi les chiffres contenus dans ces rapports seraient rejetés à certains égards dans une tentative de comparaison.

Toutefois, tandis que les classifications comptables, aux Etats-Unis, sont d'application obligatoire, il n'en est évidemment pas ainsi au Canada, car nous savons que les rapports du National-Canadien et du Pacifique-Canadien diffèrent à bien des points de vue importants.

Si l'*Interstate Commerce Commission*, avec ses vastes pouvoirs pour imposer des chiffres de base aux comptabilités, ainsi que pour exiger et obtenir des chiffres uniformes, ne publie pas comme comparables les rapports qui lui sont envoyés, je crois que, dans les conditions où les renseignements du même ordre sont envoyés à votre bureau, on peut

douter de la justesse de votre affirmation, d'après laquelle les chiffres sont comparables.

En tous cas, en ce qui concerne la question de comparaison, nous croyons que même si les chiffres étaient calculés d'une manière uniforme dans les comptes et dans les rapports envoyés à votre bureau, les renseignements ne fourniraient qu'une aide partielle pour tenter une comparaison des deux réseaux. Par exemple, M. Walter M. W. Splawn, membre de l'*Interstate Commerce Commission*, dit à la page 81 de son livre sur les opérations de l'*Interstate Commerce Commission* de 1887 à 1937: Une étude complète de l'efficacité de la direction doit utiliser, entre autres choses, des statistiques comme celles qui se rapportent aux dépenses pour réparation de voies et de matériel, la sollicitation de la clientèle, les achats, l'entreposage et l'ajustement des capitaux engagés au trafic.

Nous soumettons respectueusement l'opinion qui veut qu'une juste comparaison des deux réseaux exige des études spéciales et poussées bien au delà de ce qui est contenu dans les rapports faits soit par le National-Canadien soit par le Pacifique-Canadien.

Je ne crois pas que le changement dont vous parlez dans votre lettre modifie dans la mesure que vous pensez votre déclaration d'après laquelle votre rapport permet des comparaisons directes entre les deux grands réseaux.

De temps à autre, des personnes utilisent les chiffres publiés par votre bureau pour essayer de prouver l'inefficacité du National-Canadien, et elles s'appuient sur l'autorité du Bureau fédéral de la statistique pour affirmer que les chiffres sont comparables. Ceci ne s'applique pas seulement à la brochure en question, mais aussi à l'état annuel des recettes d'exploitation, dépenses et statistiques du National-Canadien publié par votre bureau. Vous savez bien que les chiffres de cette publication ne sont pas comparables, mais ceux qui vous lisent ne le savent pas; la seule note publiée au sujet des recettes de messageries pourrait faire croire au lecteur accidentel que c'est le seul point sur lequel la comparaison n'est pas possible. Il semble impraticable d'ajouter des notes sur les différences, même si on les connaissait complètement, mais en considérant l'usage qui est fait de ces statistiques, j'estime qu'il devrait y avoir un avis général avertissant que le Bureau fédéral de la statistique ne soutient pas la possibilité de comparer les chiffres.

J'espère que vous voudrez bien tenir compte de ces remarques pour prendre de nouveau la question en considération.

Ceci était signé par moi-même. J'ai reçu la réponse suivante, datée du 25 avril 1938:

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE

DIVISION DU TRANSPORT ET DES UTILITÉS PUBLIQUES

OTTAWA, CANADA

25 avril 1938,

CHER MONSIEUR,—Pour faire suite à votre lettre du 23 avril, dossier T. 60, je crois comprendre votre situation, et je me rappellerai vos arguments lors de nos prochaines éditions de ces deux rapports particuliers. Vous comprenez cependant, sans aucun doute, que si l'on essayait de souligner les différences de ces deux réseaux cela ferait probablement plus de mal que de bien. Il est naturellement impossible d'avoir deux réseaux identiques dans toutes leurs opérations et, par conséquent, il faudra modifier les comparaisons des résultats, comme dans toute autre industrie.

Très sincèrement vôtre,

G. S. WRONG,

Chef de la division du transport et des utilités publiques.

Je lui ai encore écrit la lettre suivante, le 30 avril:

M. G. S. WRONG,
 Chef de la division du transport et des utilités publiques,
 Bureau fédéral de la statistique,
 Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Je vous écris au sujet de la brochure publiée par votre bureau, indiquant les recettes et les dépenses du chemin de fer Pacifique-Canadien pendant les quatorze années de 1923 à 1936. Comme l'indiquent les notes au bas des pages, des ajustements ont été faits aux recettes et dépenses d'exploitation et aux comptes de recettes publiés dans le rapport annuel envoyé à votre bureau, pour aboutir aux chiffres de la brochure.

J'aimerais avoir les détails de ces ajustements, s'ils sont disponibles.

C'était signé par moi-même. J'ai reçu la réponse suivante, datée du 3 mai 1938:

CHER MONSIEUR,—Comme suite à votre dossier T. 60 du 30 avril, j'ai l'honneur de vous informer que les détails des ajustements faits dans le rapport 1923-1936 du Pacifique-Canadien, pour permettre la comparaison des données avec celles qui ont été préparées par la Commission Duff, ne sont pas disponibles.

C'était signé par M. Wrong.

L'hon. M. Haig:

D. Le professeur McDougall a dit que des lignes ont été construites pour des raisons politiques. Voulez-vous nous dire quelles lignes furent construites dans ces conditions?—R. Je crois que le Transcontinental-National fut la ligne construite pour des raisons politiques. C'était compris dans le pacte de la Confédération.

D. Le Transcontinental-National?—R. Je veux dire l'Intercolonial. J'aurais dû dire l'Intercolonial.

L'hon. M. McRAE: Vous aviez raison la première fois.

L'hon. M. HAIG: Je suis d'accord avec vous pour la première déclaration. Je ne suis pas sûr de l'être pour la seconde.

Le PRÉSIDENT (Le très hon. M. Graham): L'Intercolonial fut construit pour des raisons politiques au sens large. Il fut construit pour des raisons nationales.

Le TÉMOIN: Oui, je crois que ce serait une façon plus exacte de s'exprimer.

L'hon. M. HAIG: Ce n'est pas le sens dans lequel le professeur McDougall emploie cette expression. Il a dit que la difficulté pour le National-Canadien était que certaines lignes furent construites pour des raisons politiques. Je veux savoir quelles lignes furent ainsi construites. Et le témoin dit le Transcontinental-National, puis en y réfléchissant, il dit: "Non, l'Intercolonial".

L'hon. M. MURDOCK: Il dit qu'il voulait dire l'Intercolonial.

L'hon. M. HAIG: L'Intercolonial fut construit non pour des raisons politiques, mais pour des raisons nationales, comme le président l'a dit.

L'hon. M. McRAE: Le Pacifique-Canadien fut construit pour des raisons nationales.

Le TÉMOIN: Je puis me tromper en essayant d'indiquer ce que le professeur McDougall avait dans l'esprit.

L'hon. M. HAIG: Vous l'avez cité en l'approuvant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il a également cité le *Star* de Montréal.

L'hon. M. HAIG: Vous approuvez sa déclaration, sans quoi vous ne l'auriez pas cité. Je voudrais savoir quelles lignes furent construites pour des

raisons politiques. Si vous voulez dire des raisons nationales, le Pacifique-Canadien doit entrer dans cette catégorie, ainsi que l'Intercolonial. Mais y en a-t-il d'autres?

L'hon. M. DANDURAND: Vous devriez définir le terme: raisons politiques, s'il n'est pas synonyme de: raisons nationales.

L'hon. M. HAIG: Il s'en est servi. Je ne lui mets pas les mots sur les lèvres.

Le TÉMOIN: J'ai compris cela au sujet de l'Intercolonial, et je l'ai employé dans ce sens.

L'hon. M. Haig:

D. Alors, dans quelle catégorie placeriez-vous le Transcontinental, depuis Winnipeg jusqu'à une ville appelée Québec, ou quelque autre endroit des environs?—R. Service public.

D. Et comment appelleriez-vous le Grand-Tronc-Pacifique de Jasper à Prince-Rupert?—R. Je crois que vous cherchez à m'embarrasser.

M. Biggar:

D. Je suppose, monsieur Cooper, que sans une nouvelle analyse complète de tous ces chiffres vous ne pourriez nous dire de quel poids pouvaient être les considérations que vous avez signalées?—R. Non, je ne le pourrais pas.

D. Maintenant, il y a un autre sujet que vous voulez traiter?—R. Oui, monsieur.

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous prétendez qu'il n'y a aucun moyen de dire si vos chemins de fer sont exploités d'une manière efficace, ou économique, ou non?—R. Non, monsieur.

D. Ou à peu près?—R. Non, monsieur. Je dis qu'on ne peut prendre cet état de la page 448 du compte rendu, où sont marqués les chiffres du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, et dire que ces chiffres sont comparables.

D. Vous pourriez comparer vos résultats des années récentes, par exemple de 1930, avec vos propres résultats de 1922?—R. Ils ne sont pas strictement comparables.

D. Ils ne seraient pas comparables non plus?—R. Non.

D. Alors, tout ce que nous pouvons faire est de lever les bras?—R. Je ne dis pas cela.

D. Du moins, si ce que vous dites est exact.—(Pas de réponse.)

Le TÉMOIN: On m'a demandé d'examiner l'évaluation de \$300,000 d'économies qui constitue le poste 7 de la Pièce 49, à la page 442 du compte rendu. La pièce 49, page 442, poste 7, indique une évaluation d'économies, aux chapitres de la colonisation, du développement et de l'assurance, de \$300,000. La pièce 67, page 982, donne une répartition des \$300,000: \$200,000 sont assignés à la colonisation, à l'immigration et aux ressources naturelles, et \$100,000, à l'assurance.

Il me semble que ce poste de \$200,000 devrait être éliminé de l'économie évaluée avec l'unification. Les dépenses d'immigration et de colonisation du Pacifique-Canadien ont été traitées jusqu'ici comme subordonnées à leurs ventes de terres et à leurs opérations maritimes. L'immigration et la colonisation sont encouragées en vue de se débarrasser des terres invendues du Pacifique-Canadien, et parce qu'elles procurent une clientèle supplémentaire aux services maritimes du Pacifique-Canadien. En tous cas, la dépense du service d'immigration et de colonisation a toujours été exclue des comptes du réseau, et imputée à l'"excédent des terres", sur un compte séparé du bilan. Le plan d'unification, tel que je le comprends, comporte une fusion des pro-

[M. T. H. Cooper.]

priétés des réseaux seulement; il excluerait les services maritimes et les opérations de la division des terres. On ne pourrait pas projeter de faire assumer par le réseau unifié la dépense d'un service ayant pour but de faire valoir les placements du Pacifique-Canadien ne faisant pas partie de la propriété unifiée, et je crois, par conséquent, que cette économie n'est pas à sa place dans les évaluations d'économies que l'on dit possibles avec l'unification. En tous cas, l'évaluation de \$200,000 est supérieure à ce que ce service a coûté au National-Canadien en 1937, à savoir \$149,338, de sorte que si le service du National-Canadien était complètement supprimé, l'économie prétendue ne pourrait pas maintenant être assurée par l'unification.

L'hon. M. Coté:

D. Combien était-ce en 1930?

M. BIGGAR: \$545,110. C'était pour la colonisation, l'immigration, le développement et les ressources naturelles. Là-dessus, il y avait \$435,110 pour la colonisation et l'immigration.

Le TÉMOIN: Oui. \$435,110, et en 1937 ce fut abaissé à \$149,338,—soit une réduction, dans le cas du National-Canadien, de \$395,000. Cette réduction est due au fait que le service fut considérablement réduit. Nous avons fermé des bureaux à Liverpool, Glasgow, Rotterdam, Copenhague, Oslo, Gothenburg, Moncton et North-Bay. Je crois que ces bureaux furent fermés en grande partie parce que la politique actuelle du Canada n'est pas d'encourager l'immigration comme en 1930.

Je passe maintenant à l'assurance. La dépense dont il est question doit représenter le coût du personnel administratif du service des assurances des deux réseaux. La dépense administrative du service des assurances du National-Canadien en 1930 fut de \$67,130, non pas de \$124,400 comme l'indique la Pièce 67. Le coût actuel est inférieur à \$20,000 par an et je ne crois pas qu'une plus forte réduction soit prudente. En admettant que le Pacifique-Canadien n'ait pas augmenté sa dépense par rapport à 1930, où elle fut de \$50,600, il est évident que le coût des deux services combinés n'excède pas maintenant \$75,000. En d'autres termes, toutes les économies possibles ont été faites; elles ont été faites en dehors de l'unification, et ne peuvent donc être classées comme des économies dues à l'unification.

M. Biggar:

D. Cela complète la question, monsieur Cooper?—R. Oui, monsieur.

Ensuite, on me demanda de traiter des dépenses générales comprises dans le document H, à la page 451.

D. Oui, à la page 451 du compte rendu du Comité. Dans ce document figurent des économies de \$4,289,005. Ce chiffre comprend les salaires et les dépenses des fonctionnaires administratifs, pour \$667,439, et les salaires et les dépenses des commis employés, pour \$2,668,672, qui ont été traités séparément sous le titre de dépenses de surveillance. Cela laisse \$942,000 principalement composés de la manière suivante: fournitures générales de bureaux et dépenses, \$480,768, qui constituent le troisième poste de la page 451; et dépenses juridiques, \$362,937.

Pour le National-Canadien, dans l'intervalle, nous avons réduit cette dépense de \$390,000. Si vous adoptiez la même base que le Pacifique-Canadien dans son évaluation de 1930, ce qu'il appelle ses coûts par unité, économie évaluée pour le National-Canadien serait de \$34,000 au lieu de \$480,000.

La situation est analogue en ce qui concerne les dépenses juridiques. Le National-Canadien, dans l'intervalle, a réduit ses frais juridiques de...

L'hon. M. Haig:

D. De combien à combien?—R. De \$563,326 à \$327,000. En calculant l'économie sur la base du compte de 1937, comme a fait le Pacifique-Canadien dans son évaluation du compte de 1930, l'économie serait aujourd'hui de \$109,000, à comparer avec \$362,000, qui est comprise dans ses économies totales de \$64,000,000.

M. Biggar:

D. Cela complète la question?—R. Oui.

L'hon. M. GORDON: Monsieur le président, un témoin a fait savoir hier à votre Comité que le contrôleur,—je suppose que c'est M. Cooper,—nous ferait connaître le bénéfice réalisé par le service côtier de la Colombie-Britannique.

L'hon. M. Haig:

D. Avant que vous répondiez à cette question, monsieur Cooper, j'en ai une autre à vous poser. Avez-vous fait un sommaire de ce qui resterait des économies dans le cas maximum? Vous aviez ce matin un chiffre de \$9,800,000 en chiffres ronds, et vous indiquiez que \$5,400,000 en chiffres ronds avaient déjà été réalisés, ce qui laissait une marge de \$4,000,000 où travailler. Avez-vous établi un chiffre pour le tout?—R. Non. Je pourrais vous donner un état relatif aux postes que j'ai moi-même analysés.

D. Je voudrais que vous fissiez cela?—R. Je le ferai.

D. Merci beaucoup.—R. Les services maritimes du Pacifique eurent en 1937 un déficit de \$101,020, c'est-à-dire pour le service du nord de la Colombie-Britannique; le service de l'Alaska a donné un excédent de \$116,385; celui des îles de la Reine Charlotte, une perte de \$25,317; les navires à la cueillette *Prince Charles* et *Prince John* ont perdu \$6,847; le *Prince Robert*, le *Prince Rupert* et le *Prince George*, en croisières spéciales, ont gagné \$2,700. Le total de tout cela en 1937 fut une perte de \$14,097. Le chiffre correspondant en 1936 avait été un bénéfice de \$10,305.

L'hon. M. Gordon:

D. Quel est le résultat de l'ensemble de vos chiffres?—R. Une perte de \$14,097 en 1937.

D. Pour arriver à cette perte, qu'avez-vous enlevé pour la dépréciation?—R. Rien du tout.

D. Rien?—R. Rien.

D. Quel est le capital placé là?—R. Il faudrait que je le cherche pour vous.

D. Ainsi, ces \$14,000 ne sont pas toute la perte?—R. Nous ne faisons pas entrer la dépréciation dans nos comptes.

D. C'est réellement un commerce séparé qu'ils font là-bas, en somme, et un membre du Comité nous a dit hier qu'en 1937 les affaires y avaient été si bonnes qu'il était parfois impossible de trouver place sur les bateaux. Malgré cela, vous indiquez pour l'ensemble une perte de \$14,000 sans avoir rien enlevé pour la dépréciation. Quel est à peu près le capital placé là? Est-ce quelques centaines de milliers de dollars, ou un million?—R. Je pourrai vous procurer ce renseignement au cours de l'après-midi.

D. Je crois que c'est très important. Je ne connais rien en matière de bateaux, mais il me semble qu'on enlève habituellement 5 p. 100 pour la dépréciation.—R. Nous ne le faisons pas.

D. C'est la question. Je ne crois pas que vous enleviez rien pour la dépréciation, même sur le réseau ferré. Mais ces \$14,000 ne signifient rien, car la perte doit être de centaines de milliers de dollars.—R. On a parlé ce matin...

D. Avant que vous en finissiez avec cette question, je voudrais savoir ceci. Il se fait là-bas, en un sens, une exploitation séparée. Le National-Canadien a naturellement avancé tout l'argent pour la construction des bateaux et le reste. Ayant fait cela, vous lui faites payer quelque chose, comme intérêt de ce

[M. T. H. Cooper.]

placement, pour vos propres fins, pour savoir où vous en êtes?—R. Comme question interne...

D. Interne ou externe, ou tout ce que vous voudrez. Cela me paraît une piètre entreprise que d'exploiter là-bas des bateaux qui subissent une énorme perte.—R. La question est que nous ne portons pas la dépréciation.

L'hon. M. McRAE: Puis-je faire préciser ce point, sénateur Gordon?

L'hon. M. McRae:

D. Vous indiquez une perte de \$25,000 pour les services des îles de la Reine Charlotte, monsieur Cooper?—R. Oui, monsieur.

D. S'il existe au Canada un service public, et déficitaire, c'est bien celui-là. Ce service existe depuis plus d'une génération, à ma connaissance. Il n'a jamais rapporté d'argent et ne le fera probablement jamais, mais il est nécessaire. Je dirai que c'est un cas où le National-Canadien fournit à perte un service nécessaire, et qu'il ne serait pas juste à l'égard de votre exploitation maritime de la côte du Pacifique de négliger ce fait.

L'hon. M. ROBINSON: Je suppose que s'il avait été exploité par une entreprise privée, le service aurait été subventionné.

L'hon. M. McRAE: Il aurait reçu une subvention de \$25,000 ou de \$50,000. Ce service est essentiel à la collectivité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Où est ce service?

L'hon. M. McRAE: Entre Prince-Rupert et les îles de la Reine Charlotte.

Le très hon. M. Meighen:

D. Dites-moi, monsieur Cooper, comment vous justifiez-vous de ne pas compter la dépréciation?—R. On m'a demandé ce matin, monsieur le sénateur, en vertu de quels règlements nos comptes sont vérifiés...

D. Ce n'est pas la question. Comment, au point de vue affaires, vous justifiez-vous de reporter des profits et pertes sur l'exploitation de bateaux sans compter la dépréciation?—R. Je voudrais continuer ma réponse.

D. Bien, tâchez que ce soit une réponse.—R. Ceci sont des instructions émises par le bureau du contrôleur des statistiques en 1915, en même temps que les classifications comptables que nous employons au Canada. Il y a là cet alinéa n° 3: Le principe de la dépréciation est absolument éliminé de tous les comptes. C'est à cela que nous nous conformons.

D. C'est possible, mais on ne dit pas que vous ne pouvez faire figurer la dépréciation dans vos livres.—R. Si vous vouliez que je vous donne un état spécial du coût de ce service, comprenant la dépréciation, cela peut se faire.

D. On donne une fausse impression au public en indiquant une perte ou un bénéfice pour l'exploitation de bateaux, et en laissant de côté la dépréciation. Vous ne nous direz pas que la division de la statistique vous empêche de présenter un rapport honnête et fidèle de vos opérations. Il n'a aucune autorité pour vous en empêcher. Le Pacifique-Canadien ne compte-t-il pas la dépréciation dans l'exploitation de ses bateaux?—R. Je ne tiens pas à parler des comptes du Pacifique-Canadien. Je crois qu'il le fait.

D. Vous parlez de lui sur bien d'autres points.—R. Je crois qu'il le fait.

D. Et c'est une autre différence entre son système de comptabilité et le vôtre?—R. Oui.

L'hon. M. Gordon:

D. Monsieur Cooper, le Comité cherche à savoir si le National-Canadien est dirigé comme une œuvre philanthropique ou une entreprise d'affaires. Quand je découvre qu'on n'a pas tenu compte de la dépréciation, ou du capital engagé, cela me laisse l'impression que le fonctionnaire placé à la tête de cette entreprise, quel qu'il soit, peut-être M. Hungerford, n'agit pas d'une manière commerciale, en ne cherchant pas les faits et les chiffres qui lui permettraient de savoir où la

compagnie en est avec son service de bateaux. Aucune institution commerciale ne peut se maintenir sans cela. Je ne mets pas le blâme sur vous, mais il y a quelqu'un au National-Canadien qui ne remplit pas ses fonctions.

L'hon. M. BLACK: Ce qui aggrave l'absence de dépréciation et de réserve pour une entreprise comme celle-là c'est que les bateaux s'abîment visiblement chaque année, et qu'ils deviennent vite complètement hors d'usage. Alors, s'il faut remplacer le bateau, où prendre l'argent pour cela? Il ne doit pas être fourni par les contribuables du Canada. Il nous faut envisager cela, si désagréable que cela puisse être. Cela ne paraîtra pas comme un déficit supplémentaire sur une partie quelconque du réseau du National-Canadien mais comme une autre immobilisation. Il faut prendre l'argent quelque part. C'est notre grande difficulté. On ne vous blâme nullement, mais le Comité va chercher s'il y a quelque moyen d'améliorer cette situation. Je puis dire franchement que je ne désire pas voir la fusion, je n'en ai jamais été partisan; mais il nous faut, si possible, rassembler assez de preuves pour convaincre le Parlement, quel que soit le gouvernement au pouvoir, qu'il faut faire quelque chose pour arrêter la croissance continuelle du fardeau pesant sur le peuple. Le remplacement des bateaux est une chose à laquelle il faut pourvoir. D'où l'argent viendra-t-il?

L'hon. M. GORDON: Quand je découvre une chose pareille, je me demande comment on calcule les bénéfices d'exploitation.

Le TÉMOIN: Parlez-vous du chemin de fer?

L'hon. M. GORDON: Oui. Toutes les autres institutions que je connais opèrent de la manière que nous voudrions voir adopter, et cela me conduit à me demander comment les bénéfices d'exploitation sont calculés.

L'hon. M. SINCLAIR: Vous parlez des bateaux.

L'hon. M. GORDON: Des deux.

Le président (L'hon. M. Beaubien):

D. Dites-moi, monsieur Cooper, votre compte montre-t-il une dépréciation quelconque de vos hôtels?—R. Non, monsieur.

D. Vous avez beaucoup d'argent placé dans les hôtels, mais vous ne comptez rien du tout...—R. Nous ne comptons pas la dépréciation.

D. Pour votre mobilier dans les hôtels?—R. Non, monsieur. Quand il a besoin d'être renouvelé, le coût du renouvellement est imputé aux dépenses.

D. Mais il n'y a pas de dépréciation du tout?—R. Non, monsieur.

Le très hon. M. Meighen:

D. Le Pacifique-Canadien ne compte-t-il pas la dépréciation sur ses hôtels?—R. Je crois qu'il le fait depuis deux ans.

D. Mais il ne le faisait pas auparavant?—R. Je ne le crois pas.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Savez-vous s'il compte une dépréciation sur ses bateaux?—R. Je le crois.

M. Biggar:

D. En ce qui concerne ces bateaux, les recettes et les dépenses totales d'exploitation sont-elles portées au compte des chemins de fer, ou simplement un chiffre net au revenu?—R. Au revenu.

D. La balance nette entre les recettes d'exploitation et les dépenses d'exploitation?—R. Oui, monsieur.

D. Ainsi, le chiffre net que vous nous avez donné serait porté au compte de revenu du chemin de fer?—R. Oui, monsieur.

D. C'était un poste de débit de quelques dizaines de milliers de dollars.

[M. T. H. Cooper.]

L'hon. M. GORDON: Quatorze. Maintenant, je comprends que vous allez vous procurer les renseignements sur le capital engagé dans ces bateaux.

L'hon. M. McRAE: Monsieur le président, je crois qu'on attache beaucoup trop d'importance à cette navigation côtière, par rapport à l'ampleur de la question que nous traitons. Il ne faut pas oublier, pour commencer, que ces bateaux sont le complément du chemin de fer et sont nécessaires, et que, sur les 600 ou 700 milles de parcours côtier, ils rendent un service indispensable à un certain nombre d'industries, dont certaines sont fort importantes et contribuent aux recettes du trésor fédéral et du trésor provincial. Ce service est essentiel, et ne dépasse pas les besoins. Je crois qu'il faudrait reconnaître cela.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais cela ne change pas la question d'une bonne comptabilité.

M. Biggar:

D. Le service de l'île de la Reine Charlotte est-il subventionné?—R. On me dit qu'il reçoit une subvention de \$12,000 par an.

D. De quel ministère?—R. Du Commerce.

D. Savez-vous si le ministère du Commerce reçoit un avantage quelconque de ce service particulier?—R. Non.

L'hon. M. Black:

D. Alors la perte, en ce qui concerne le Canada, serait augmentée de ces \$12,000?—R. Oui.

D. Je ne critique pas cette ligne desservant l'île, car elle ressemble beaucoup au traversier entre l'île du Prince-Edouard et le continent; mais les autres services, les services de navigation côtière, ont existé avant le fonctionnement du National-Canadien, et il me semble que s'ils sont exploités à perte et que des intérêts privés sont prêts à les exploiter quand même, nous pourrions probablement nous dispenser d'eux.

L'hon. M. DANDURAND: Nous aurions pu poser cette question à M. Warren, qui a témoigné hier et a donné des chiffres sur les mouvements de ces bateaux. Je crois qu'il a dit qu'ils ont perdu de l'argent l'année dernière, mais qu'il en avait été autrement les années précédentes.

L'hon. M. GORDON: Je le lui ai demandé, et il a dit qu'il croyait, sans en être sûr, qu'un bénéfice de \$46,000 avait été fait, mais que M. Cooper répondrait. Maintenant, M. Cooper dit que c'était \$14,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: De perte.

L'hon. M. BLACK: Plus l'intérêt sur la capitalisation du bateau.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et plus la dépréciation.

L'hon. M. MURDOCK: Est-ce que les dépenses ne comprennent pas une forte partie de la dépréciation?

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans la comptabilité ordinaire, on tient compte de la dépréciation, de toute façon.

L'hon. M. Murdock:

D. Mais l'entretien des bateaux, et tout ce qui s'y rapporte, sont imputés aux dépenses?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Horsey:

D. Le Pacifique-Canadien ne l'impute pas aux dépenses?—R. Ce n'est pas imputé aux dépenses de chemins de fer, mais au service de navigation.

L'hon. M. Murdock:

D. Mais ces dépenses font partie de la dépréciation ordinaire, quotidienne, n'est-ce pas?—R. Non, elles comprennent l'entretien au jour le jour, mais non pas l'amortissement du capital.

D. Notre président, le sénateur Beaubien, a parlé des chaises et autres meubles dans un hôtel, qui s'abîment vite. Qu'en est-il des mêmes meubles sur les bateaux?—R. Le renouvellement serait imputé aux dépenses d'exploitation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais en dirigeant une organisation commerciale quelconque, tout en assurant les réparations à votre propriété, vous n'êtes pas dispensé de compter la dépréciation, car le matériel vieillit continuellement. Tout expert comptable vous obligera à ajouter la dépréciation à l'amortissement du capital.

L'hon. M. MURDOCK: Alors, ne devons-nous pas enfreindre les instructions de la brochure dont M. Cooper a lu des passages, disant qu'ils ne doivent pas tenir compte de la dépréciation?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne sais dans quelle intention cela est fait. En tout cas, ils n'ont pas autorité pour dire au National-Canadien de ne pas tenir une comptabilité convenable, et même s'ils le faisaient, vous savez qu'il faut tenir compte de la dépréciation.

L'hon. M. HAIG: Cela ne s'applique pas à une ligne de chemin de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils ont un autre système.

L'hon. M. Horsey:

D. Quand vous achetez du matériel ou du mobilier neuf, le portez-vous aux dépenses?—R. Oui.

L'hon. M. HORSEY: Le témoin dit, monsieur Meighen, que lorsqu'ils achètent du matériel neuf et du mobilier neuf, ils l'ajoutent aux dépenses.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est vrai. Je n'en doute pas. Mais avec un bateau, si bien réparé qu'il soit, il approche de sa mort.

L'hon. M. HAIG: A l'hôtel Royal Alexandra, à Winnipeg, on dépense \$100,000 pour remettre des chambres en état et moderniser les salles de bains. S'ils ne mettent pas une somme de côté chaque année, ils ne pourront y arriver, et l'impôt sur le revenu ne leur permettrait pas d'enlever cette dépense.

M. Biggar:

D. Vous pouvez nous donner ce chiffre du capital dans le cours de l'après-midi?—R. Oui.

M. N. B. WALTON, chef du service des transports au National-Canadien, est appelé.

M. Biggar:

D. Vous êtes le surintendant général des transports?—R. Chef du service des transports.

D. Et vous voulez parler de certains chiffres relatifs au transport ferroviaire?—R. Oui, monsieur.

D. Ce sont les chiffres de la page 450, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur. Ils paraissent aussi à la page 950, qui reproduit, je crois, les mêmes chiffres.

L'évaluation du Pacifique-Canadien de \$75,000,000 d'économies possibles avec l'unification comprend un poste de \$23,994,376 (page 950 du compte rendu), d'économies dues à la réduction des coûts de transport résultant d'abandons de lignes et de l'exploitation des deux réseaux selon un plan de fusion.

En prenant ces \$24,000,000 en chiffres ronds, et en les utilisant pour réduire les dépenses réelles de transport du National-Canadien et du Pacifique-Canadien pour l'année 1930, on aurait une dépense totale de transport de \$147,000,000 (en omettant les dépenses des services de messageries et des télégraphes commerciaux, dans les chiffres du National-Canadien, parce qu'il n'y a pas de chiffres comparables dans les dépenses de transport du Pacifique-Canadien). Les revenus bruts combinés des deux réseaux pour la même année furent de \$433,000,000,

[M. N. B. Walton.]

et le rapport des dépenses totales réduites des transports au revenu brut est de 33.9 p. 100. C'est une réduction de 39.5 p. 100 calculée sur les chiffres réels pour les réseaux combinés exploités séparément pour 1930.

Cette proportion réduite est considérablement au-dessous de la proportion des dépenses de transport que les réseaux américains peuvent atteindre avec leur plus grande densité de trafic, leurs coûts moins élevés de combustible et de matériaux, et des conditions climatiques plus favorables dans l'ensemble. Par exemple, en l'année 1930, pour le *Pennsylvania Railroad*, la proportion des dépenses de transport par rapport aux recettes d'exploitation totales fut de 36.9 p. 100; pour les réseaux compris dans la région des Grands Lacs, elle fut de 37.5 p. 100; et pour les réseaux de la région du Nord-Ouest, 36.2 p. 100. En prenant en considération la densité du trafic au Canada en général, nos conditions climatiques, et les prix des matériaux, la proportion des dépenses de transport attendue au moyen de la réduction de \$24,000,000 est, à notre avis, impossible à atteindre, sans de sérieux inconvénients pour le service des lignes conservées là où la densité du trafic est raisonnable, et l'abandon entier d'autres lignes, là où le trafic est faible.

La Pièce n° 62 (page 950) subdivise les dépenses des transports par rail sous les titres suivants:

	Economie nette
Surintendance	\$ 1,290,470
Mouvements des trains	551,582
Service des gares	3,470,950
Service des pares	3,944,466
Service des trains	13,215,549
Autres dépenses	1,521,359
Total	<u>\$23,994,376</u>

En utilisant les chiffres du Pacifique-Canadien fournis au Bureau fédéral de la statistique, et sous réserve de ce que M. Cooper a dit sur la difficulté de comparer les comptes en général, ces chapitres seront traités dans l'ordre suivant.

SURINTENDANCE—COMITE DE TRANSPORT N° 371

Le montant de \$4,101,523 est indiqué dans la Pièce 62 comme étant imputé à ce chapitre par le National-Canadien en 1930, mais il a été réduit à \$2,862,946 en 1937; de même, au Pacifique-Canadien, le montant de \$2,454,481 pour 1930 a été réduit à \$1,875,350 en 1937,—soit une diminution, entre les deux années mentionnées, de 30.33 p. 100 sur le National-Canadien et de 23.59 p. 100 sur le Pacifique-Canadien. On ne sait pas si des postes semblables sont imputés à ce compte, par les deux réseaux, et, faute de ce renseignement, on ne peut faire une comparaison exacte.

Comme le montre la Pièce n° 62 (page 950), le plan du Pacifique-Canadien prévoit une réduction de \$1,290,470, qu'il semble impossible d'atteindre dans les conditions matérielles et autres qui existent. Par exemple, le plan du Pacifique-Canadien prévoit l'abolition de la position de surintendant, et nécessairement de son personnel, à l'île du Prince-Edouard (document F-a, page 951), ce qui est absolument impraticable. L'hiver est très rude sur l'île du Prince-Edouard, qui est alors isolée du continent, où seul un traversier lui donne accès. Dans ces conditions, la surveillance d'un surintendant est essentielle, sur l'île pour le bon fonctionnement des lignes de l'île, qui desservent une population de 100,000 âmes.

Le plan du Pacifique-Canadien prévoit la suppression de la position de surintendant à Lévis (document F-a, page 951), en partie, probablement, à cause de l'abandon de la ligne du T.N., à l'est de Québec. Le territoire de la rive sud relevant de la surintendance de Lévis est important, et la densité du

trafic y est telle que sa suppression est impraticable. Notre expérience dans ce district, en particulier lorsque le temps est mauvais, a montré qu'il est essentiel d'avoir un surintendant près de la scène des opérations et que la direction ne peut être convenablement assurée de loin. Il en est aussi dans le cas de l'abandon proposé si l'abandon ne se fait pas, la nécessité d'un surintendant en cet endroit est encore plus grande.

Le plan du Pacifique-Canadien prévoit la suppression de la division Saint-Thomas (document F-b, page 952). Cette division d'exploitation, avec son surintendant et son personnel, est obligatoirement soumise aux dispositions d'un contrat avec le *Wabash Railway*, et ne peut être abandonnée.

Ces exemples servent à illustrer l'inexactitude des conclusions sur les réductions possibles du nombre des surintendances du National-Canadien par la fusion.

Depuis que les données relatives aux unités de surveillance du National-Canadien ont été enregistrées, comme on le voit au compte rendu à partir de la page 951, un certain nombre de divisions de surintendance ont été retirées ou placées sous la direction immédiate du surintendant général de district, ce qui a éliminé certains emplois de surintendant. Actuellement il y a au National-Canadien 28 surintendants de divisions de voies. D'après la liste des fonctionnaires du réseau publiée pour le second trimestre de 1938 par la *Railway Equipment Publication Company*, le Pacifique-Canadien a 26 surintendants de divisions de voies; le National-Canadien, 8 surintendants de terminus; et le Pacifique-Canadien 3 surintendants de terminus. Le parcours exploité du National-Canadien est de 23,707, en comprenant le Central Vermont et le Grand Trunk Western, et celui du Pacifique-Canadien est de 17,222, en comprenant le Dominion Atlantic et le Québec Central. Le nombre moyen de milles par surintendant est donc de 846 sur le National-Canadien et 662 sur le Pacifique-Canadien; si l'on combine les postes de surintendants de division et de terminus, le parcours moyen pour chacun de ces postes est de 658 milles sur le National-Canadien et 594 sur le Pacifique-Canadien. Il y a 47 surintendants adjoints sur le National-Canadien et 42 sur le Pacifique-Canadien, soit une moyenne de 504 milles par surintendant adjoint sur le National-Canadien et de 410 milles sur le Pacifique-Canadien.

MOUVEMENT DES TRAINS—COMPTE N° 372

Le document "F", à partir de la page 951, indique 452 postes de chef du mouvement des trains existant sur les deux réseaux en 1930 (quoique le nombre total des emplois dont la liste est contenue dans le document monte réellement à 457). On propose de les réduire à 365 par l'amalgamation, dans laquelle on prévoit l'abandon de 5,000 milles de lignes; le montant des économies nettes sur le mouvement des trains est de \$551,582, comme l'indique la page 950.

Le total de 457 chefs du mouvement pour les deux réseaux en 1930 est constitué par 263 chefs sur le National-Canadien, 189 sur le Pacifique-Canadien et 5 sur le N.A.R. Notre compte réel des emplois de chefs du mouvement sur le National-Canadien était de 246 en septembre 1930. Un exemple d'erreur est que l'on indique six chefs sur le National-Canadien à Smithers, C.-B. (page 954), alors qu'en 1930 il n'y en eut jamais plus de trois, plus un homme supplémentaire faisant fonctions d'expéditeur la moitié du temps, et placé quelque part dans la division Smithers ou chargé de cette division. Cela montre les chances d'erreur existant lorsqu'on base des évaluations sur des renseignements généraux plutôt que sur des données précises.

A part le fait qu'en 1930 il y avait moins de chefs du mouvement travaillant au National-Canadien que ne l'indiquait le document "F", il faut noter qu'en 1937 la dépense pour l'expédition des trains, comparée à celle de 1930,

[M. N. B. Walton.]

avait diminué de \$383,612 sur le National-Canadien, tandis que sur le Pacifique-Canadien la réduction correspondante avait été de \$331,571, soit un total de \$715,183 pour les deux réseaux. En faisant une allocation convenable pour les déductions des taux de salaires fondamentaux en vigueur en 1937, l'économie indiquée à la Pièce 62, page 950, réalisable par l'amalgamation et l'abandon de lignes a déjà été plus que réalisée par les deux réseaux.

Bien qu'il y ait une relation entre le volume du trafic et le nombre des chefs du mouvement des trains nécessaires pour assurer le trafic d'une manière efficace, le personnel n'est pas directement touché par les fluctuations ordinaires; en ce qui concerne le National-Canadien, aucune augmentation dans le personnel des chefs du mouvement ne sera nécessaire, sauf dans le cas d'un relèvement important du trafic. Pour le niveau du trafic de 1930, une augmentation dans le personnel et la dépense d'exploitation serait nettement peu importante. Une augmentation temporaire du personnel du mouvement fait face au fort mouvement de grain qui, pendant quelques semaines, dans les Prairies, accroît le trafic d'une manière sensible, mais provisoire.

COMPTES DES SERVICES DE GARES—Nos 373 ET 376

Dans le document "H" (page 956) les économies nettes totales dans le service des gares, dues à l'unification telle qu'elle est proposée par le Pacifique-Canadien sont fixées à \$3,470,950, avec, sous ce chiffre, une note indiquant que la réduction est de 11 p. 100. Cette économie nette est limitée au poste de la première ligne du document, à savoir, \$12,449,302, et représente une réduction de 25.5 p. 100. C'est un très fort pourcentage d'économie à attendre de l'unification des opérations de gares.

Sur l'économie proposée de \$3,470,950, on doit noter que le montant de \$924,769 est au compte des économies dans les gares de lignes que l'on se propose d'abandonner d'après le plan d'abandon de 5,000 milles.

En passant en revue le détail des économies à effectuer à des gares précises, on note que dans l'évaluation soumise par le Pacifique-Canadien (page 959) la dépense du National-Canadien à Montréal en 1930 est portée ainsi: "Personnel des gares", \$1,358,579, "Fournitures et dépenses de gare", \$113,400, soit un total de \$1,471,979. Une vérification des chiffres du National-Canadien pour Montréal pour 1930 montre que les chiffres placés dans l'évaluation soumise par le Pacifique-Canadien comportent une erreur de \$180,000. On a fait la vérification pour un autre lieu important, Winnipeg. Le mémoire du Pacifique-Canadien pour Winnipeg (page 964) indique une dépense de \$721,112 au chapitre "Personnel des gares", et de \$44,136 au chapitre "Fournitures et dépenses de gares", soit un total de \$765,248. Cela s'écarte de \$167,000 des dépenses réelles de 1930.

Ces deux exemples montrent encore les conclusions erronées que l'on peut tirer d'une évaluation basée sur des chiffres assez imprécis.

D'après les rapports envoyés au Bureau fédéral de la statistique, les "dépenses des services de gare" des deux chemins de fer combinés ont diminué de \$6,602,951 en comparant les années 1937 et 1930, tandis que dans le mémoire du Pacifique-Canadien (page 950), l'économie nette prévue sous le titre de "Services de gare" est de \$3,470,950.

Une forte partie de la réduction des dépenses de gares faite depuis 1930 est due à l'amélioration des méthodes, et est d'une nature permanente. Si le trafic du volume retrouvait son volume de 1930, une augmentation proportionnelle dans les dépenses de gares ne serait pas nécessaire.

FRAIS DES GARES DE MARCHANDISES—COMPTES 377 À 391 INCLUSIVEMENT

Document "H" (page 969) indique une réduction de 12.2 p. 100 sur les frais de gares à marchandises. En se rapportant à la page 975 qui résume quatre des comptes se rapportant à ces gares, on y retrouve le même pourcentage, mais il est évident que pour l'obtenir, les frais de gares que l'on a prévu ne pouvoir réduire ont été ajoutés aux frais concernant les points où des économies sont réalisables. En ignorant les frais de ces gares aux endroits où il n'est pas possible de les réduire, le chiffre de 12.2 p. 100 devient 23.2 p. 100 et il représente la moyenne des économies réalisables.

Le témoin du Pacifique-Canadien (pages 910 et suivantes) a expliqué comment ont été étudiées les quatre principales rubriques "Chefs et commis de gares à marchandises", "Chefs et serre-freins de trains de manœuvre", "Mécaniciens et chauffeurs de locomotives de manœuvre" et "Combustible"; il a exposé que le pourcentage de réduction auquel il est parvenu a été appliqué à tous les autres item concernant les gares à marchandises. Page 911, le témoin a dit que les surintendants de district avaient dressé les statistiques. Voici ce qu'il dit: "Toutes les études en détail ont été résumées et on a établi une moyenne basée sur un chiffre de 12.2 p. 100 qui a été appliqué à tous les item." Si on consulte la Pièce 59 (page 882) on y voit que le total des locomotive-milles, pour le Pacifique-Canadien et ses filiales, pour les Chemins de fer Nationaux du Canada et pour le *Northern Alberta Railway*, se chiffre, d'après 1930, pour les services-voyageurs et marchandises réunis, à 114,233,805 tandis que le total révisé des locomotive-milles pour les mêmes services s'élève à 100,263,174, soit un écart de 13,970,631 ou encore 12.2 p. 100 et on a estimé à ce pourcentage la réduction prévue des locomotive-milles quant aux gares à marchandises. Les 12.2 p. 100 coïncident avec ce qui est censé représenter le résultat d'études faites à différentes gares à marchandises par tout le pays sur les conditions qui y prévalent.

On a estimé arbitrairement à 33 p. 100 l'économie réalisable à propos des gares à marchandises de Fort-William, de Winnipeg, de Portage et de Brandon dont il est question à la page 910. Selon la déposition du témoin du Pacifique-Canadien (page 910) ce sont les surintendants locaux qui ont dressé les estimés. Fort-William et Winnipeg ne tombent pas sous la juridiction du même surintendant et, cependant, on a obtenu, quant à ces deux endroits, le même résultat arbitraire, sans tenir compte apparemment des conditions locales. On a aussi établi arbitrairement le même chiffre de 29 p. 100 pour les économies réalisables aux gares à marchandises de Weyburn et de Saskatoon, malgré que les calculs ne soient pas l'œuvre du même surintendant en ce qui concerne les deux endroits précités et que les conditions y soient tout à fait différentes.

A propos d'Ottawa (page 970), on a fixé à 10 p. 100 les économies possibles.

A Guelph (page 971), les frais du Pacifique-Canadien pour sa gare à marchandises s'élèvent à \$24,626 et ceux du National-Canadien à \$36,834, soit en tout \$61,460. On prévoit que lors de l'unification des réseaux, le total des frais en question sera de \$24,626, ce qui est le chiffre des frais du Pacifique-Canadien et l'économie réalisable se chiffrera à \$36,834, soit les frais du National-Canadien. Cela démontre que les chiffres ci-dessus sont loin d'être un estimé juste, vu qu'il est manifestement impossible de parvenir au résultat anticipé ainsi qu'en conviendra toute personne au courant des conditions locales existant à Guelph.

A propos des chiffres cités au document "H" (page 970), on constate que le Pacifique-Canadien a estimé à \$1,673,471, pour l'année 1930, les frais encourus à Montréal par le National-Canadien, quant aux rubriques suivantes: "Chefs et commis de gares", Chefs et serre-freins de trains de manœuvre", "Mécaniciens et chauffeurs de locomotives de manœuvre" et "Combustible"; cette somme

s'écarte de \$197,000 des chiffres réels. De même, à Winnipeg (page 973), le Pacifique-Canadien a estimé à \$1,016,681 les frais du National-Canadien à propos de ces quatre rubriques, ce qui représente une erreur de \$162,000 pour ces seuls quatre item des services de gares à marchandises.

Quoique, généralement parlant, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien aient tous deux accès aux plus importants centres commerciaux et industriels du pays, on ne peut établir de points de comparaison entre leurs lignes quand il s'agit des frais de gares à marchandises. La présence, dans l'organisation du National-Canadien, des lignes du *Grand Trunk Western* et la situation particulière qui existe à la ville frontrière de Niagara méritent d'attirer l'attention. Le transport des marchandises, à la frontière de Niagara, implique des correspondances avec neuf chemins de fer à Niagara-Falls et à Buffalo, tandis que le *T.H. & B.* et le *Michigan Central* échangent avec le Pacifique-Canadien le trafic venant de Niagara ou s'y dirigeant. A South-Bend, Battle-Creek, Détroit, Pontiac, Jackson, Flint, Lansing, Saginaw, Bay-City, Muskegon et Grand-Rapids, sur les lignes du *Grand Trunk Western* l'exploitation des terminus est très importante à cause des consignations qui s'expédient de ces différents endroits et, à Chicago, ce chemin de fer se raccorde à trente autres réseaux ferroviaires. Il n'existe pas de situation semblable pour le Pacifique-Canadien. Le tableau de comparaison ci-après démontre bien les répercussions des conditions d'aiguillage. Les chiffres de ce tableau représentent la proportion du total des train-milles par rapport aux milles d'aiguillage :

Région de l'Ouest.....	7 à 1
Région de l'Atlantique.....	6 à 1
Région du Centre.....	4.5 à 1
<i>Grand Trunk Western</i>	2.2 à 1

Les chiffres ci-dessus font voir que la proportion des milles de parcours, par rapport aux milles d'aiguillage, décroît à mesure qu'augmente le développement industriel; cette proportion atteint son maximum dans l'Ouest et son minimum sur les lignes du *Grand Trunk Western*. Notons à ce sujet que les lignes de l'Ouest du Pacifique-Canadien contribuent pour 52 p. 100 à ses recettes brutes alors que les lignes de l'Ouest du National-Canadien ne donnent à ce dernier que 27 p. 100 de ses recettes brutes.

Il est bon de mentionner aussi qu'en 1937 les chargements de wagon productifs qu'a manutentionnés le National-Canadien se sont élevés en tout à 2,310,588 et que le Pacifique-Canadien en a manutentionné 1,269,292, soit un peu plus de la moitié du chiffre du National-Canadien.

Le parcours moyen d'un chargement de marchandises sur les voies du Pacifique-Canadien est d'environ 20 p. 100 plus long que sur les voies du National-Canadien et ce fait a d'importantes répercussions sur les frais des gares à marchandises puisque cela signifie, pour le National-Canadien, une plus grande somme de travail de terminus par mille de wagon chargé.

Les frais de l'aiguillage industriel sont de beaucoup supérieurs, par wagon manœuvré, aux frais de l'aiguillage des trains dans les gares à marchandises. Les chiffres pour l'année 1937 émanant du Bureau fédéral de la statistique mettent en lumière le volume plus grand de l'aiguillage industriel dont doit se charger le National-Canadien.

Recette provenant de l'aiguillage aux gares à marchandises:

National-Canadien..	\$ 2,461,736
Pacifique-Canadien..	1,514,063

En les comparant avec ceux de 1930, les frais de gares à marchandises du National-Canadien ont décré de 25.53 p. 100 et ceux du Pacifique-Canadien ont diminué de 25.49 p. 100. Autrement dit, depuis 1930, les réductions faites par les deux réseaux dans les frais d'exploitation des gares à marchandises se sont tenues pratiquement parallèles.

Il peut être intéressant de souligner qu'en 1936, la période la plus récente sur laquelle nous ayons des chiffres, les frais du *Pennsylvania Railroad* pour l'exploitation de ses gares à marchandises s'établissent, par rapport au total des frais de transport, à une proportion de 23.45 p. 100; cette proportion est de 22.12 p. 100 pour tous les autres réseaux importants des Etats-Unis.

Quoique la proportion des frais de gares à marchandises par rapport au total des frais de transport soit de 17.61 p. 100 pour le National-Canadien et de 14.68 p. 100 pour le Pacifique-Canadien, les conditions mises à jour dans ce qui précède infirment toute conclusion que l'on pourrait tirer de la comparaison statistique des frais du Pacifique-Canadien et du National-Canadien à propos des gares à marchandises.

Si le Pacifique-Canadien s'est basé sur la supposée réduction de 12.2 p. 100 dans les locomotive-milles, services-voyageurs et marchandises, pour estimer les économies qu'il serait possible de réaliser sur les frais de gares à marchandises, il faut se demander s'il est bien exact de se servir d'un tel chiffre dans le calcul des frais sans tenir compte de la situation réelle, quant à l'exploitation, aux endroits visés par les réductions possibles. A ce point de vue je suis d'avis que l'estimé ainsi dressé est tout à fait inexact. Mais si on se base sur ce qui a été avancé en maintes occasions, on doit, à cause de l'exposé erroné des faits et de l'obscurité dans laquelle on a laissé les conditions d'exploitation particulières à chaque endroit visé, considérer l'estimé tout entier comme inexact.

FRAIS DU SERVICE DE TRAINS-MARCHANDISES

Les frais se rapportant à l'exploitation des trains de marchandises sont indiqués sous la rubrique "Services des trains" qu'on trouve au document "H" (page 000). D'après ce relevé basé sur les chiffres de 1930, le total des frais des deux réseaux exploités séparément s'élève à \$56,246,348 tandis que les mêmes frais pour les deux réseaux exploités comme une seule unité se totalisent à \$49,966,523, soit une économie prévue de \$6,279,825.

A ce propos nous vous signalons le document "C" (page 444) qui esquisse cinq projets devant réduire les train-milles et les wagon-milles (marchandises).

Projet n° 1.—Réduction des services de trains et abandon de lignes.—Cette économie découle, pour une part, de la réduction des services de trains résultant de la désaffectation de certaines lignes, ce qui représente 2,217,148 train-milles en trains de marchandises, trains mixtes et autres, ou encore 41.8 p. 100 des 5,301,323 train-milles qui forment le total des réductions projetées. Les détails de cette réduction nous sont inconnus et nous sommes dans l'impossibilité de nous prononcer sur l'exactitude des chiffres soumis. Evidemment, nous n'avons aucun détail sur les train-milles qui concernent les voies que le Pacifique-Canadien doit abandonner et, avec le temps dont nous pouvions disposer, il nous a été impossible de vérifier les chiffres des train-milles quant aux voies que le National-Canadien pourrait désaffecter. En autant que nous pouvons en juger, les chiffres soumis sont purement spéculatifs.

Projet n° 2—Fusion des services de transport des marchandises.—La réduction projetée qu'on attribue à la fusion des services de transport des marchandises offre la perspective de réaliser certaines petites économies. Lorsque le trafic des marchandises (chargements partiels de wagon) se dirige dans le même sens que le déplacement normal des wagons vides, on ne retire aucun avantage marqué en mettant à contribution la pleine capacité des wagons. Par conséquent, l'étendue sur laquelle on peut réduire les wagon-milles en chargeant plus fortement les fourgons à marchandises se trouve forcément restreinte. Toutefois, en ignorant à quoi on s'arrêtera définitivement au sujet de la centralisation des hangars à marchandises ou des nouvelles ententes qu'il faudra conclure, aussi bien que des désaffectations de voies ferrées, il est impossible d'apprécier cette mesure à sa juste valeur. En tout cas, elle n'aurait pas d'effets bien importants.

[M. N. B. Walton.]

Projet n° 3—Augmentation du chargement des wagons.—A notre avis, cette mesure, si l'unification devient un fait accompli, n'améliorera pas beaucoup ce que tous les chemins de fer pratiquent à l'heure actuelle, savoir: d'obtenir les plus forts chargements possibles compatibles avec la capacité des wagons et les us et coutumes du commerce. Les améliorations que l'unification pourrait apporter à ce propos resteraient forcément limitées à moins de se porter aux extrêmes vu la suppression de la concurrence. Advenant un cas semblable, le service auquel le public a droit serait sérieusement diminué.

Projet n° 4—Revision des itinéraires pour les wagons vides.

L'hon. M. MURDOCK: Revision des itinéraires pour les wagons américains.

Le TÉMOIN: Oui.

Le Code du service des wagons et les règlements concernant les droits de tant par jour de l'*Association of the American Railroads*, dont presque tous les chemins de fer américains et canadiens sont membres, régissent l'échange des wagons entre les compagnies ferroviaires. Ces règlements sont le fruit d'une étude qui a duré plusieurs années et ils prescrivent que le propriétaire des wagons recevra, quand ces wagons circuleront sur des lignes étrangères, une compensation couvrant approximativement les frais que lui cause leur possession. Ils prescrivent aussi la restitution expéditive de ces wagons à leur propriétaire et permettent de les utiliser économiquement en ce faisant. Les inconvénients d'autrefois, auxquels le témoin du Pacifique-Canadien faisait allusion (pages 711-712) sont maintenant en grande partie chose du passé.

En ce qui concerne la déposition du témoin du Pacifique-Canadien (page 710) à propos de la revision des itinéraires pour les wagons américains, il faut souligner que depuis 1932 le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont conclu et observé un accord mutuel en vertu duquel chaque chemin de fer pouvait utiliser les voies de l'autre pour disposer des wagons ne lui appartenant pas, qu'ils soient américains ou canadiens, et les remettre à leurs propriétaires avec le moins de déplacement possible. Cet accord a permis une forte réduction des wagon-milles (wagons vides) ainsi qu'une diminution sensible des droits à payer pour ces wagons. Avec cet accord, en vigueur, l'unification de l'exploitation ne serait pas beaucoup plus avantageuse.

Pour donner une idée des résultats de cet accord, citons ici un exemple concret:

Sachant que le Pacifique-Canadien faisait circuler à vide ses wagons-frigorifiques de Montréal à Saint-Jean pour qu'ils recueillent des chargements de bananes à ce dernier endroit, nous nous sommes entendus avec lui pour qu'il utilise à Saint-Jean le surplus de nos wagons-frigorifiques de la région de l'Atlantique qui, autrement, seraient revenus à vide à Montréal et au delà. Cette entente conclue en avril 1932 est encore en vigueur et elle contribue à réduire les trajets des wagons vides pour les deux réseaux.

Projet n° 5.—Revision des itinéraires pour le trafic-marchandises.—Commençant à la page 708 le témoin du Pacifique-Canadien a traité du transport des marchandises de Cornwall ou de Coteau à destination de la Nouvelle-Angleterre. Il a expliqué qu'il fallait au Pacifique-Canadien deux locomotives pour remorquer sur ses voies un train représentant la moitié de celui qu'une locomotive seule pouvait tirer sur les voies du National-Canadien. La ligne du Pacifique-Canadien se rend à Wells River, Vt, tandis que le National-Canadien peut se raccorder avec sa filiale, le Central-Vermont dont la voie se rend à White River Jct. et continue au delà. Or les convois de marchandises passant à Wells River puis arrivant à White River Jet. sur les voies du *Boston and Maine* sont réunis aux convois à destination de Boston, se dirigeant vers le sud sur les voies du Central-Vermont. Le témoin a fait remarquer que l'unification permettrait aux deux réseaux d'utiliser la route N.-C.-C.-V. Cet arrangement pourrait tout aussi bien se produire en vertu d'un plan de coopération. Les lignes des deux compagnies se croisent à Saint-Jean, P.Q. et les trains du Pacifique-

Canadien, arrivant de Montréal ou s'y rendant, pourraient prendre ou quitter les voies du National-Canadien-Central-Vermont à Saint-Jean et circuler sur cette route en vertu d'un accord satisfaisant pour les deux parties et qui serait conclu selon un plan de coopération.

A la pièce 52 (page 750) l'item "X" montre une réduction de 360,000 train-milles et 13,250,000 wagon-milles attribuable à la revision des itinéraires pour le transport du charbon et autres fournitures à l'usage de la compagnie. Cet item est l'un des plus importants de la liste paraissant sous la rubrique "Revision des itinéraires du trafic-marchandises," et les wagon-milles ci-dessus représentent tout près de la moitié du total de la réduction prévue pour le trafic-marchandises. Il est difficile de commenter ces chiffres sans savoir de quoi ils se composent. Toutefois, comme on a spécifié qu'il s'agit de charbon, il se peut qu'on projette de supprimer les longs trajets que doit parcourir le charbon de Sydney ou de l'Alberta pour se rendre à sa destination, et qu'on se propose de substituer le charbon américain au charbon canadien.

Pour ce qui est des autres item de la Pièce 52, ils sont tels qu'ils exigent une étude plus approfondie et la consultation de documents dont la teneur est encore inconnue. A propos de l'item (c) Fredericton-Vanceboro, et de l'item (u) Prairie-Kamloops, on en est depuis arrivé à des mesures de coopération. A part ces deux cas, ce sont les seuls fonctionnaires du Pacifique-Canadien qui ont dressé les estimés de la réduction sur les trajets attribuables à la revision des itinéraires et comme on n'a pas mis à notre disposition les détails des chiffres publiés, il nous est impossible de les commenter de façon à éclairer cet honorable Comité.

Les réductions prévues sur les parcours en milles dont il est question sous la rubrique "Revision des itinéraires du trafic" se totalisent à 2,108,175 ou 39.8 p. 100 de la réduction totale des trajets en milles des trains de marchandises; le Pacifique-Canadien estime cette réduction totale à 5,301,323 milles. Ainsi qu'on l'a exposé, on a déjà donné effet à certaines de ces réductions, et lorsque de nouveaux itinéraires plus économiques pourraient être suivis, comme, par exemple, la route de Wells-River, les mesures de coopération donneraient, à mon avis, d'aussi bons résultats que l'unification. Le National-Canadien est tout disposé à collaborer au succès de mesures de ce genre.

Le document "H" du mémoire du Pacifique-Canadien (page 976) indique les frais se rapportant à l'exploitation des trains et ces frais, pour l'année 1930, se totalisent, pour les deux réseaux exploités séparément, à \$33,523,864 tandis que le total de ces frais, pour les deux réseaux exploités comme une seule unité s'élèvent à \$26,588,140, soit une économie prévue de \$6,935,724.

On constatera, au sujet de la rubrique "Personnel des trains (voyageurs)", que l'écart entre les frais des deux réseaux exploités séparément et les frais des réseaux exploités comme une seule unité se chiffre à \$1,098,119, ce qui, réduit en milles d'après le coût de 14 cents .014 par mille qu'indique le relevé, montre qu'on a basé l'économie prévue sur 7,835,871 train-milles (voyageurs). Ce chiffre se rapproche des 7,574,454 train-milles (voyageurs) dont il est question dans le mémoire du Pacifique-Canadien (document "B", page 443).

Un fait à noter, c'est que depuis la consignation de la Pièce 63 au compte rendu, le témoin du Pacifique-Canadien, à la page 1026, indique certaines défal-cations à faire sur les économies prévues. Par exemple, l'article 1: Economie résultant de la coopération et de mesures coopératives déjà en vigueur, \$1,771,000; et l'article 2: Réduction de 7,574,454 à 6,649,836 dans les train-milles, soit \$1,255,000. Ces deux sommes représentent en tout une diminution de \$3,026,000. La Pièce 63 qui débute à la page 979 indique les réductions qui ont été jugées possibles dans les services de train en double. Se basant sur le trafic de 1937, le relevé estime cette réduction à 3,508,413 milles. Il est donc bien évident qu'on a réalisé une bonne partie des économies estimées à \$6,935,724, montant qu'on trouve à la page 976. Les frais qu'impliquent l'exploitation des wagons-restau-

rants et des wagons-buffets ne sont imputables à aucune des rubriques de frais de transport. Ils sont imputables au compte 441, Exploitation, divers. Par conséquent, les chiffres qui s'y rapportent ne sont pas compris dans l'économie de \$24,000,000 réalisable sur les frais de transport. Cependant le service des wagons-restaurants et des wagons-buffets relève de ma juridiction et comme il est en relations très étroites avec les services-voyageurs, j'en dirai quelques mots ici.

La rubrique "Service des wagons-restaurants et des wagons-buffets" (page 452) accuse, pour 1930, une somme de frais de \$2,513,422 pour le National-Canadien et de \$2,227,656 pour le Pacifique-Canadien, soit en tout \$4,741,078. Le même poste de frais accuse, en 1937, \$1,213,313 pour le National-Canadien et \$1,230,674 pour le Pacifique-Canadien, en tout \$2,444,077. En se basant sur les chiffres de 1930, les deux réseaux ont donc réduit le total des frais de ce poste de \$2,297,000 ou encore de 48.4 p. 100. Le mémoire du Pacifique-Canadien mentionne, page 452, pour les deux réseaux exploités comme une seule unité, une économie nette de \$918,249, économie qui, par la suite a été diminuée à \$612,000 (page 942). Vu les économies déjà réalisés dont il est question plus haut et dont quelques-unes sont devenues permanentes, et vu le fait que rien n'a été révélé au sujet des services qu'il faudrait discontinuer, il nous est absolument impossible de nous prononcer sur les résultats que produirait l'unification.

AUTRES FRAIS DE TRANSPORT

En se reportant à la feuille 9-L du document "H" (page 979) on y trouve un certain nombre de postes de frais variés. Dans cette énumération, sous la rubrique "Exploitation des wagons-lits" on voit que les frais de ce service pour les deux réseaux exploités comme une seule unité s'élèveraient à \$627,682 de moins que le total de ces mêmes frais pour les deux réseaux exploités séparément. On anticipe une économie possible de \$893,677 sur le reste des comptes de frais de cette liste; il y en a dix-sept, et cette économie répartie entre les divers postes représente des sommes relativement faibles. De fait, cette économie possible de \$893,677 est en grande partie basée sur les désaffectations de voies ferrées; si ces désaffectations ne se produisaient pas, il est évident que l'économie précitée disparaîtrait.

Au sujet de l'économie prévue de \$627,682 sur l'exploitation des wagons-lits, nous désirons souligner que les frais de 1930, à ce propos, ont été de \$1,291,801 pour le National-Canadien et de \$2,001,015, soit en tout \$3,292,816. En 1937, les mêmes frais se sont élevés à \$761,664 pour le National-Canadien et à \$1,187,038 pour le Pacifique-Canadien, soit un total de \$1,948,702. Autrement dit, les deux réseaux ont effectué, sur les chiffres de 1930, une réduction de \$1,344,114 ou de 40.8 p. 100. En ce qui concerne les wagons-lits, la situation est analogue à celle des wagons-restaurants en ce sens qu'elle tient aux mesures qui devront être prises quant aux services-voyageurs. En quoi consisteront ces mesures, nous l'ignorons.

RÉCAPITULATION

Il existe plusieurs conditions qui influent sur les frais de transport et il faut en tenir compte quand on compare les deux réseaux l'un à l'autre. Ainsi, quant au trafic-marchandises, il faut distinguer entre le transport des denrées en vrac, grain, charbon, etc., et le transport des produits manufacturés et des articles divers, y compris les chargements partiels de wagon. Voici les statistiques que donnent à ce sujet les rapports annuels pour 1937:

	N.-C. (tonnes)	P.-C. (tonnes)
Denrées en vrac	31,094,941	22,129,580
Produits manufacturés et articles divers, y compris les chargements partiels de wagon	15,942,779	7,713,281
Total	47,037,720	29,842,861

Il appert des chiffres ci-dessus que le National-Canadien transporte des produits manufacturés pour 106.7 p. 100 de plus que le Pacifique-Canadien, ou plus que le double, alors qu'il ne transporte que 40.7 p. 100 de plus de denrées en vrac. Il est entendu que la manutention des produits manufacturés et des articles divers, est plus onéreuse que celle des denrées en vrac car cette manutention implique des wagons chargés moins lourdement, plus de frais de terminus et un transport plus rapide.

Dans nos commentaires sur l'exploitation des gares à marchandises, nous avons fait allusion au trajet de 20 p. 100 plus long que parcourt le trafic-marchandises du Pacifique-Canadien; ce facteur a une répercussion directe sur la comparaison à faire. Une autre condition qui influe aussi sur les comparaisons, c'est la plus grande densité de trafic-marchandises dont bénéficie le Pacifique-Canadien; c'est ce qu'on constate en mettant en regard des tonne-milles productives les milles parcourus sur voie ferrée.

Les frais directs encourus pour exploiter un train de marchandises sur un parcours d'un mille sont invariablement supérieurs aux frais d'un train de voyageurs circulant lui aussi sur un mille. Il est important de tenir compte de ce fait lors de toute comparaison entre les frais des deux réseaux, car le tableau ci-dessous indique que de tous les milles parcourus par les trains du National-Canadien en 1937, 60.8 p. 100 de ces milles avaient rapport au transport des marchandises alors que pour le Pacifique-Canadien cette proportion n'était que de 56.1 p. 100.

	N.-C.	P.-C.
Trains-milles, marchandises.	29,858,278	21,155,738
Train-milles, voyageurs, (y compris les automotrices)	19,285,259	16,538,292

Les chiffres ci-dessus indiquent que les train-milles du National-Canadien quant au transport des marchandises ont été supérieurs de 41.1 p. 100 à ceux du Pacifique-Canadien, mais que ses train-milles quant aux services-voyageurs n'ont été que de 16.6 p. 100 plus élevés que ceux du Pacifique-Canadien. Il est évident que cette plus forte proportion de train-milles pour le transport des marchandises implique au National-Canadien des frais plus élevés par train-mille (toutes catégories réunies) que le Pacifique-Canadien n'en doit subir.

Comme on ne l'ignore pas, le National-Canadien est le résultat de la fusion de quatre réseaux dont la plupart des voies ont été construites dans un but de concurrence; il en résulte donc une certaine dualité de service mais les besoins et la commodité du public demandent que le service se continue.

Les écarts entre les conditions respectives des deux réseaux empêchent de comparer leur exploitation d'une façon précise; les frais de transport sont particulièrement influençables sous ce rapport. Ces écarts dans les conditions des deux réseaux resteront les mêmes sous n'importe quel genre d'exploitation, si on doit maintenir les services essentiels au public.

En ce qui concerne le point de vue du transport, nous croyons que les commentaires ci-dessus ont indiqué que les représentants du Pacifique-Canadien, en dressant leurs estimés, travaillaient à l'aveuglette jusqu'à un certain point lorsqu'ils étudiaient le problème au point de vue du National-Canadien; il faut bien qu'il en soit ainsi puisqu'ils n'avaient pas de renseignements précis ou puisés à bonne source à propos des frais et des conditions de notre réseau. Cette erreur sur les faits infirme matériellement les conclusions à qui elle sert de base. De plus, il est clair que les fonctionnaires en question se sont prononcés sur l'exploitation des services de trains, des gares, sur les frais des gares à marchandises sans avoir étudié le problème à fond et sans être suffisamment au courant des conditions réelles. Tout cela affaiblit d'autant les conclusions que pose le Pacifique-Canadien. De plus, dans presque tous les estimés qu'a produits cette compagnie, il est question de l'abandon présumé de quelque 5,000 milles de voies ferrées; il serait trop compliqué de faire l'énumération de toutes

les réductions qui seraient impliquées advenant le cas où le programme de désaffectation serait mis de côté. Enfin, j'ai signalé l'erreur qu'il y a de baser sur des statistiques, certaines mesures concernant les frais, quand les conditions qui régissent l'exploitation d'un réseau sont si dissemblables des conditions de l'autre.

M. Biggar:

D. Monsieur Walton, en tant que j'ai pu comprendre l'exposé que vous venez de nous lire, je crois que vous vous êtes efforcé très habilement de démolir la proposition du Pacifique-Canadien...

Le très hon. M. MEIGHEN: Permettez-moi de vous interrompre avant que vous vous engagiez à fond sur ce sujet.

D. Je désire des éclaircissements sur un point. Au début de votre exposé vous avez parlé dans les termes habituels de l'impossibilité absolue dans laquelle vous étiez de faire certaines comparaisons; puis dans votre argumentation sur les coefficients d'exploitation, vous avez dit que les conditions existant aux Etats-Unis étaient différentes de celles qu'on trouve au Canada et que ces conditions mettent le National-Canadien dans une situation désavantageuse. Cependant vous n'avez pas parlé du fait, si c'est un fait, que les salaires de là-bas sont plus élevés que ceux d'ici. Vous avez passé cela sous silence.—R. Incidemment, vous venez, je crois, de parler de coefficients d'exploitation?

D. Oui.—R. Je faisais allusion aux coefficients de transport. J'entends par cela le rapport que les frais de transport...

D. Mais les salaires influent certainement sur ces coefficients-là?—R. Oui.

D. Vous ne nous avez pas dit qu'ils étaient plus élevés aux Etats-Unis qu'ici?—R. C'est vrai.

D. Je constate que votre collègue a insisté longuement là-dessus ce matin lorsqu'il avançait qu'on ne peut mettre en parallèle le Pacifique-Canadien et le National-Canadien parce que ce dernier possède plus de voies ferrées aux Etats-Unis. Donc vous citez un fait quand il vient appuyer vos arguments, mais vous le passez sous silence lorsqu'il peut détruire ce que vous avancez.

L'hon. M. MURDOCK: N'en sommes-nous pas tous là?

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): L'homme est faible.

Le TÉMOIN: Il y a en plus les tarifs-marchandises plus élevés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous en avez parlé, et vous avez ignoré les salaires; mais quand l'écart était en votre faveur, vous y avez fait allusion.

M. Biggar:

D. Monsieur Walton, en tant que j'ai pu comprendre l'exposé que vous venez de nous lire, je crois que vous vous êtes efforcé très habilement de démolir la proposition du Pacifique-Canadien. A mon avis, les membres du Comité auraient aimé vous entendre formuler quelques critiques constructives. J'ignore s'il y a eu méprise en quelque part. En lisant l'ordre d'institution, j'y vois que le Comité n'a pas été créé pour étudier une proposition faite par le Pacifique-Canadien, mais bien plutôt pour découvrir comment soulager le public canadien du lourd fardeau que lui imposent les chemins de fer. Avez-vous déjà considéré ce point de vue-là? Quelles économies produirait l'unification de ces deux réseaux?—R. Je n'ai pas considéré ce point de vue parce que le mémoire soumis ne contenait pas suffisamment de détails...

D. Je ne vous parle pas d'une proposition ou d'une autre en particulier. Les hauts fonctionnaires de votre réseau ont eu connaissance depuis six ans du projet du Pacifique-Canadien et je suppose bien qu'il aurait été possible, au cours de cette période, d'étudier ce projet et de produire d'autres estimés en alternative; il vous aurait été certainement possible de dresser un estimé dans le même genre que celui que le Pacifique-Canadien a fait en 1932. L'avez-vous jamais fait?—R. Non, monsieur, et je crois avoir raison de dire que depuis six

ans on ne nous a jamais rien remis qui pût nous permettre une étude approfondie.

D. Je n'ai pas voulu dire une étude à fond de la proposition du Pacifique-Canadien. J'entends une étude sérieuse des possibilités qui se présenteraient de soulager le public canadien d'un très lourd fardeau.—R. Faites-vous allusion aux possibilités qu'offrirait l'unification?

D. Comme moyen de soulager le public.—R. En ce qui me concerne personnellement, je n'ai jamais entrepris une telle étude. Si j'avais eu à m'en acquitter, je n'aurais eu à ma disposition que les renseignements concernant le National-Canadien.

D. Mais vous auriez pu, en vous basant sur les renseignements à votre disposition, faire une analyse de la situation, tout comme M. Fairweather en 1931 et le Pacifique-Canadien en 1932?—R. Je n'en ai rien fait, monsieur.

D. Etes-vous au courant de l'étude qu'a faite M. Fairweather?—R. Non, monsieur.

D. Vous savez où elle se trouve dans le compte rendu?—R. Oui.

D. Voulez-vous vous reporter aux pages 512 et 513 du compte rendu? C'est là une proposition pratique. Vous avez parlé ici d'un chiffre d'économies possibles de \$23,994,376 que contient l'estimé du Pacifique-Canadien, sous la rubrique générale de "Transport—voies ferrées." Je trouve maintenant dans l'estimé du National-Canadien, à la page 513, sous la rubrique "Transport" un des item des frais d'exploitation, une économie possible de \$17,883,000 pour l'année 1931. Tous les chiffres soumis étant sujets à une majoration de 15 p. 100 pour les mettre au niveau d'une année normale, on pourrait ajouter au montant que je viens de citer une somme qui le porterait à près de \$20,000,000, ce qui peut se comparer avec le chiffre d'approximativement \$24,000,000 dont vous avez voulu démontrer l'inexactitude.

L'hon. M. HAIG: Dites-nous donc, s'il vous plaît, où se trouvent ces chiffres, monsieur Biggar.

M. BIGGAR: Ces chiffres se trouvent dans la cinquième colonne, au bas de la page, sous la rubrique "Transport." Cette colonne contient toute une série de chiffres.

L'hon. M. ROBINSON: C'est la quatrième colonne.

M. BIGGAR: C'est la cinquième colonne en partant de celle qui contient les détails.

D. Que pensez-vous de ce que je viens de dire? Dans une année à trafic normal, le montant que je viens de citer serait porté à \$19,000,000 ou \$20,000,000. Avez-vous étudié cet aspect de la question?—R. Je n'ai rien eu à faire avec la préparation de cette estimation et je n'ai jamais vu de chiffres autres que ceux que l'on trouve dans la pièce en question.

D. N'est-il donc pas étonnant plus que jamais de voir qu'un estimé de \$56,000,000 fut soumis à la commission royale en novembre 1931 et qu'un autre estimé de \$75,000,000 fut soumis à la même commission deux mois plus tard. Cependant, si j'en juge par la précision et la portée de l'exposé que vous nous avez lu, vous avez reporté toute votre attention sur le deuxième estimé et non sur le premier.—R. C'est exact. J'ai ignoré le premier estimé car j'avais toujours eu l'impression qu'il avait été dressé par une certaine personne et je crois que c'est elle qui devrait le commenter, car je ne suis pas en mesure de le faire.

D. Un moment, s'il vous plaît. La personne en question soumettait l'estimé de la part du National-Canadien.—R. Je l'ignore.

D. Voilà comment cela se passe. Dans tous ces documents il est question de la fusion du Pacifique-Canadien et du National-Canadien.

L'hon. M. MURDOCK: Suis-je dans l'erreur, colonel Biggar, en déduisant de ce que M. Walton a dit que durant la période en question de six ou sept ans, on a réalisé, sous plusieurs aspects, certaines économies encore plus importantes

[M. N. B. Walton.]

que celles qui avaient été prévues dans les estimations dont nous avons pris connaissance.

M. BIGGAR: Je veux découvrir si la même critique destructive s'attaque à une estimation aussi bien qu'à l'autre.

M. Biggar:

D. Est-ce que les propositions du National-Canadien faites en 1931 et 1932 étaient aussi irréalisables que celles du Pacifique-Canadien?—R. Je le crois, monsieur, en tant que j'en puis juger.

D. Vous ne pouvez vous prononcer d'une façon précise sur ce point parce que vous n'avez jamais étudié la question. De fait, si nous vous demandions aujourd'hui si les projets en question sont réalisables, vous nous répondriez, en supposant qu'on n'ait jamais fait d'estimation des économies réalisables du fait de l'unification; "Je n'en ai pas la moindre idée."—R. C'est vrai.

L'hon. M. BLACK: Permettez-moi de poser une question, monsieur le président.

L'hon. M. Black:

D. Au cours de la séance d'aujourd'hui nous avons entendu exposer clairement le point de vue du National-Canadien et on nous a expliqué pourquoi il n'admet pas les chiffres du Pacifique-Canadien. Ce n'est vrai que jusqu'à un certain point. Mais ce que le Comité veut, c'est de découvrir un moyen par lequel votre réseau pourrait réduire ses frais d'exploitation, et cela pour la bonne raison que c'est la population canadienne qui est propriétaire du National-Canadien. Je désire que chacun de ceux qui comparaisent devant nous nous indique les mesures que nous pourrions adopter. L'unification n'est qu'un projet. Croyez-vous que la coopération entre les deux réseaux permettrait de réaliser des économies bien caractérisées?—R. A mon avis, la coopération rendrait réalisables certaines économies très importantes. Entre autres choses, j'ai déjà fait allusion à la revision des itinéraires pour le trafic.

Maintenant, si vous me permettez, monsieur le sénateur, de laisser votre question un instant de côté, j'aimerais compléter ma dernière réponse à M. Biggar. Si je devais estimer en chiffres les économies que l'unification rendrait réalisables, j'agiserais tout comme les représentants du Pacifique-Canadien ont fait: je me servais de renseignements incomplets, de données imprécises qui m'amèneraient nécessairement à une conclusion inexacte. Je ne vois pas qu'il soit possible de faire autrement.

M. Biggar:

D. Si par exemple, vous et M. Jefferson, un de ceux qui sont venus nous exposer le point de vue du Pacifique-Canadien, vous adjoigniez un homme de l'extérieur versé en questions ferroviaires, un comptable peut-être, ou un homme d'expérience pratique, le groupe que vous formeriez pourrait, sans aucune difficulté, s'entendre sur les sommes que l'unification pourrait faire économiser, n'est-ce pas?—R. Vous dites "sans aucune difficulté" mais le travail qu'il faudrait accomplir serait très considérable.

D. J'entends que vous pourriez, au début de votre enquête, prévoir la possibilité de vous entendre sur les économies à réaliser de façon à ce que les chiffres établis ne créent pas de divergences d'opinion entre vous.—R. Je suis bien d'avis que nous pourrions atteindre certaines conclusions, mais il n'est pas certain qu'on serait unanime à les adopter.

D. Mais ces divergences d'opinion ne pourraient-elles pas disparaître?—R. Ce ne seraient que des divergences relativement peu importantes et je suppose, alors, qu'il serait assez facile de les faire disparaître.

L'hon. M. DANDURAND: Permettez-moi de vous interrompre, colonel Biggar. Le Pacifique-Canadien, sous la direction de sir Edward Beatty, est venu déclarer qu'il serait possible de réaliser des économies de l'ordre de \$75,000,000 et il s'est

mis à l'œuvre pour le prouver. Nous avons jugé bon de confier à nos propres experts,—le National-Canadien étant une entreprise d'Etat,—le soin de mettre à l'épreuve les chiffres soumis. Ne tentons-nous pas de découvrir si ces économies de \$75,000,000 sont réellement réalisables grâce à l'unification?

M. BIGGAR: Ah! certainement.

L'hon. M. COTÉ: Ne visons-nous pas plus loin que cela? Quand le sénateur Dandurand, à une séance précédente, a mentionné qu'on convoquerait des experts du National-Canadien pour battre en brèche l'argumentation du Pacifique-Canadien...

L'hon. M. DANDURAND: Pour la mettre à l'épreuve.

L'hon. M. COTÉ: ...j'ai dit qu'il ne s'agissait pas d'une poursuite en cour de justice, que nous étions à la recherche de renseignements et d'idées et que nous espérions que les délégués du National-Canadien viendraient nous offrir quelque solution pratique.

L'hon. M. DANDURAND: A plusieurs reprises le témoin a dit: "Je crois que la coopération rendrait la chose possible."

L'hon. M. BLACK: Je n'avais pas tout à fait fini, monsieur le président. Ce que vient de dire le sénateur Coté s'accorde exactement avec mes vues. Personnellement je veux que nous découvriions, si possible, un moyen quelconque d'épargner les deniers du peuple canadien sans, bien entendu, léser qui que ce soit. A mon avis, nous nous fourvoyons en faisant constamment allusion à cette question de fusion ou d'unification. Plus d'un témoin, au début de l'enquête a dit qu'il n'existait pas de coopération parce qu'on ne voulait pas en entendre parler. En tant que j'en puis juger on semble avoir adopté la devise: "Concurrence toujours, coopération jamais." Maintenant, n'existe-t-il pas quelque moyen qui nous permettrait de mettre de côté cette sempiternelle concurrence afin de jeter les bases d'une coopération raisonnable entre les deux réseaux? Personne ne peut m'indiquer de quelle façon nous pourrions nous y prendre pour que les deux réseaux,—qui apparemment sont des rivaux à l'heure actuelle,—collaborent ensemble et coordonnent les intérêts qui devraient être réunis pour le plus grand bien de la population canadienne.

L'hon. M. Black:

D. Vous vous occupez de trafic?—R. Oui, monsieur, je suis chef du transport pour le réseau d'Etat.

D. Il me semble que vous êtes, plus que tout autre fonctionnaire du National-Canadien, en mesure de nous indiquer certains cas où la coopération pourrait faire réaliser d'importantes économies. Le Comité devrait savoir pourquoi il n'y a pas eu coopération et il devrait pouvoir infliger le blâme à qui de droit pour ce manque de coopération. Nous voulons aussi savoir si vous pouvez signaler certaines méthodes et certains moyens, soit la suppression de certains services, soit le raccourcissement de certains itinéraires, ou enfin toutes autres mesures à propos desquelles nous pourrions intervenir pour mettre les deux réseaux d'accord. M. Fairweather a dit qu'à son avis le seul moyen d'obtenir plus de coopération de la part des deux chemins de fer consistait à rendre cette coopération obligatoire. M. Hungerford a dit la même chose dans son exposé.—R. Oui, monsieur.

D. Pensez-vous la même chose en votre qualité d'expert en trafic?—R. Oui, monsieur. Tout à l'heure j'avais commencé à dire, et je le répète encore maintenant, qu'à mon sens le domaine des économies possibles grâce à la coopération est très étendu, non seulement en ce qui concerne la revision des itinéraires du trafic mais aussi en ce qui a trait aux services-voyageurs faisant double emploi. Cette question présente plusieurs aspects différents qui sont tous dignes d'étude.

D. Croyez-vous que les administrateurs et les fonctionnaires de votre réseau ont fait tout ce qui leur était raisonnablement possible pour amener cette coopération?—R. Je serais naturellement de cet avis.

[M. N. B. Walton.]

Le très hon. M. Meighen:

D. Pourquoi les autres ne voudraient-ils pas faire la même chose?—R. Il se peut qu'ils en aient l'intention.

D. Après cinq ans de tergiversations vous en êtes encore pratiquement au même point et vous venez maintenant nous demander de laisser les choses où elles en sont.

L'hon. M. DANDURAND: Je ferai remarquer à mon distingué collègue qu'aucun administrateur des chemins de fer n'a jugé bon d'insister sur l'arbitrage quand la partie adverse différait d'opinion, et maintenant M. Hungerford dit qu'il serait possible de prescrire certaines mesures obligeant les deux réseaux à se soumettre à l'arbitrage.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne puis arriver à comprendre pourquoi ils ne l'ont pas voulu jusqu'à présent. Je me demande pourquoi un individu viendrait nous dire: "Je pourrais m'adresser au tribunal si je le voulais, mais je vous demande de m'obliger à le faire."

L'hon. M. MURDOCK: Ne pourrait-on pas répondre à cela qu'une des parties en litige pourrait prétendre que cette coercition que l'on demande équivaut à une confiscation et alors, dans quelques années d'ici nous aurions la responsabilité d'assumer les dettes et le fardeau d'un autre grand réseau de transport?

Le très hon. M. MEIGHEN: Quand bien même cela serait, ce que je ne crois pas, il reviendra encore au même de les obliger à se soumettre à un tribunal d'arbitrage.

L'hon. M. MURDOCK: Vous avez parfaitement raison.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne sais pas du tout quels avantages vous retireriez du fait qu'un tribunal vous obligerait à faire quelque chose dont vous pourriez très bien vous acquitter sans qu'on vous souffle comment vous y prendre.

L'hon. M. BLACK: Le tribunal d'arbitrage existe toujours et n'importe qui peut s'adresser à lui en tout temps. C'est un tribunal de coercition. Puisque l'idée vient de M. Hungerford, je ne comprends pas pourquoi le National-Canadien ne s'est pas adressé à ce tribunal.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les autorités de ce réseau veulent qu'on les y force.

L'hon. M. DANDURAND: C'est ce tribunal-là qui les forcera à se soumettre à l'arbitrage.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les administrateurs du National-Canadien nous disent: "Nous pourrions nous adresser nous-mêmes à ce tribunal, mais nous désirons qu'on nous y oblige."

L'hon. M. BLACK: Permettez-moi d'offrir une autre idée, puis je me tairai.

L'hon. M. Black:

D. Monsieur Walton, quelques-uns des témoins de votre compagnie qui sont ici ont donné une très bonne déposition et je n'y trouve rien à redire, mais ces témoignages ont tous porté sur le même point. Le fait pour chaque chemin de fer de combattre l'unification et rien que l'unification ne peut que vous mettre le Comité à dos. Avant de finir votre témoignage, offrez-nous quelque idée pratique sur ce qui pourrait être tenté pour amener une entente entre les deux réseaux ou pour réaliser les économies qu'ils admettent possibles s'ils veulent réellement se donner la peine d'en profiter.

L'hon. M. ROBINSON: Monsieur Black, l'unification n'est-elle pas après tout la question principale en jeu? Les journaux et les discours lui ont fait une propagande intense dans tout le pays et c'est devenu une sorte de campagne destinée à nous faire jeter tête baissée dans cette aventure de l'unification. Cette question est certainement très en évidence.

L'hon. M. BLACK: Cette propagande ne devrait pas influencer le Comité. Parce que tous les journaux du pays parlent de l'unification, cela ne veut pas dire que nous devons considérer cette mesure comme la seule pouvant résoudre le problème.

L'hon. M. ROBINSON: Mais, ne devons-nous pas tout de même l'étudier?

L'hon. M. HAIG: Le Sénat ne nous a jamais ordonné cela. L'ordre d'institution porte que nous devons nous enquerir 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. Voilà nos instructions...

L'hon. M. ROBINSON: Je sais.

L'hon. M. HAIG: Laissez-moi finir. En réponse à la question posée, le Pacifique-Canadien a produit un exposé de ce qu'il proposerait de faire. Puis on nous a lu les commentaires du National-Canadien et d'après ces commentaires les chiffres du premier exposé sont inexacts. M. Fairweather, du réseau de l'Etat, a proposé de rendre l'arbitrage obligatoire, puis le président de ce réseau vient nous dire: "Il nous faut l'arbitrage obligatoire pour arriver à une solution quelconque." Maintenant, j'attendrais de ce monsieur qui est venu nous démontrer la fausseté des chiffres du Pacifique-Canadien qu'il nous dise: "La coopération obligatoire que propose mon chef, permettrait d'accomplir telle ou telle chose." Je désirerais qu'il nous expose, point par point, de la même manière dont il nous a présenté son exposé, comment on pourrait réaliser la proposition de son supérieur. On ne nous en a encore rien dit. Selon moi, c'est ce que le Sénat désire de nous. C'est ce que notre ordre d'institution exige que nous fassions.

L'hon. M. DANDURAND: Je ferai remarquer à mon honorable collègue que le National-Canadien ne fait que débiter dans l'étude qu'il a entreprise des chiffres que le Pacifique-Canadien a soumis pour justifier ses avancés. Si mon collègue veut être patient et s'il permet à l'interrogatoire de se continuer, peut-être obtiendra-t-il la réponse qu'il cherche.

L'hon. M. HAIG: Je l'espère.

L'hon. M. ROBINSON: Désapprouvez-vous le genre de déposition que nous venons d'entendre?

L'hon. M. HAIG: Pas le moins du monde.

L'hon. M. ROBINSON: Nous voulions que les fonctionnaires de notre réseau nous donnent tous les renseignements possibles à ce sujet. Je ne me prononce ici ni pour ni contre l'unification...

L'hon. M. HAIG: Et quand les fonctionnaires de notre réseau viennent nous dire que l'arbitrage obligatoire produirait d'excellents résultats, n'aimeriez-vous pas savoir aussi quels seraient au juste ces résultats?

L'hon. M. DANDURAND: Je l'espère.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Voulez-vous le demander au témoin? Vous désirez je suppose avoir une réponse en dollars et en cents?

L'hon. M. Haig:

D. Le président de votre réseau et M. Fairweather nous ont dit que l'arbitrage obligatoire est une des avenues conduisant à la solution du problème. Je veux savoir, par une analyse détaillée semblable à celle que le Pacifique-Canadien a faite pour étayer sa proposition, quelles mesures vous proposez. Là, au moins, nous pourrions juger des deux.—R. Je ne puis vous répondre car l'estimation dont vous avez pris connaissance a été dressée d'après les renseignements à la disposition de ceux qui l'ont préparée.

D. Nous pourrions toujours juger si la base est solide ou non.—R. Je ne puis vous répondre. Prenons, par exemple, la révision des itinéraires. Je n'ai aucune idée de la façon dont se ferait cette révision quant aux lignes de l'autre

[M. N. B. Walton.]

réseau. Les horaires n'indiquent rien à ce sujet. Les trains supplémentaires qui circulent en grand nombre ont des répercussions sur le trafic. Il faut prévoir ce qui se passe quand le trafic est à son maximum; il faut se rendre compte si la ligne choisie pour faire circuler ce trafic peut y suffire et déterminer quelles sommes d'argent il faut dépenser pour effectuer les améliorations voulues. En disant cela j'essaye de démontrer qu'il est impossible de jeter la lumière sur tous les détails d'un projet de coopération à moins que les deux parties en cause ne se mettent ensemble pour l'étudier. Si on ne prend pas ce moyen il se produit ce qui est arrivé au Pacifique-Canadien qui a dû faire de son mieux avec les données dont il pouvait disposer. Si on débute d'une façon erronée, il s'ensuit que les résultats sont aussi entachés d'erreur.

L'hon. M. Murdock:

D. Et en attendant vous refusez de vous prononcer?—R. Je ne veux pas me lancer dans les conjectures.

L'hon. M. Haig:

D. Depuis cinq ans votre compagnie a pu mettre à l'étude certaines mesures de coopération et maintenant votre président vien nous dire que nous devrions rendre cette coopération obligatoire. Sur quoi se base-t-il pour cela?

L'hon. M. McRAE: Il n'a rien pu nous proposer.

L'hon. M. HAIG: Ces messieurs sont venus ici pour nous en donner la raison.

Le TÉMOIN: Il existe une différence énorme entre savoir qu'il y a tout un domaine à explorer et dresser une estimation plus ou moins juste,—je ne dis ni exacte ni approximative,—de ce que les moyens en question rendraient possibles. Pour moi, je suis dans l'impossibilité de le faire.

M. Biggar:

D. Les fonctionnaires des deux réseaux, chacun de leur côté, nous ont dit que la coopération obligatoire laissait espérer tout au plus une économie réalisable d'environ \$10,000,000. Etes-vous de leur avis?—R. N'ayant pas de meilleures propositions à offrir, je dois donc leur emboîter le pas.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Vous confirmez ce qu'ils ont dit?—R. Non, parce que je ne puis m'appuyer sur des données précises. D'un autre côté je ne puis me baser sur rien pour m'inscrire en faux.

L'hon. M. HORSEY: M. Hungerford a dit que la coopération pleine et entière offrait tout autant d'économies réalisables que l'unification, moins, peut-être, une petite somme à soustraire pour les frais de surveillance.

L'hon. M. BLACK: On pourrait nous indiquer ce qui, de l'avis du National-Canadien, pourrait être abandonné, s'il doit y avoir abandon de quoi que ce soit.

L'hon. M. HORSEY: Ces messieurs pourraient nous donner plus de détails.

L'hon. M. BLACK: Quelqu'un pourrait certainement nous les donner.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): M. Biggar a encore une question à poser puis nous leverons la séance jusqu'à onze heures demain matin, si le Comité y consent.

M. Biggar:

D. Voici ce que je voulais vous demander. On m'a remis un exposé que les voituriers s'occupant de transport routier ont présenté au comité de la Chambre des communes. D'après cet exposé il semblerait que les chargements partiels de wagon, pour tous les chemins de fer, représenteraient une proportion très faible du total de leur trafic-marchandises.—R. C'est vrai.

D. Un peu moins de 5 p. 100.—R. Environ 3 p. 100 et une fraction, si je me rappelle bien.

D. Pouvez-vous me dire si cette proportion est la même quant aux recettes?

—R. Si mes souvenirs sont exacts, cette proportion est plus élevée quant aux recettes. Je vous le dis de mémoire seulement et je puis faire erreur.

D. Alors on ne peut pas imputer la baisse des recettes des chemins de fer à la concurrence des camions.—R. Généralement parlant, non.

L'hon. M. HAIG: Je propose que nous levions la séance.

Le Comité s'ajourne à demain à onze heures du matin.

PIÈCES 90 ET 90A

Etats des recettes et des dépenses brutes du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, de janvier à avril 1938.

PIÈCE 90

De janvier à avril inclusivement
1938

	Réseau du National- Canadien \$	Pacifique- Canadien \$
Recettes brutes..	55,147,637	40,579,963
Frais d'exploitation..	59,578,424	38,832,462 ¹
Recettes nettes..	Dt. 4,430,807	1,747,501
Coefficient d'exploitation, pour- cent..	108.03	95.69
	1937	
Recettes brutes..	62,053,587	43,537,101
Frais d'exploitation..	57,467,076	38,046,278 ¹
Recettes nettes..	4,566,511	5,490,823
Coefficient d'exploitation, pour- cent..	92.64	87.39
¹ Y compris les impôts courus 1937—\$1,429,616 1938—Chiffres encore inconnus		

Bureau fédéral de la statistique,
le 14 juin 1938.

PIÈCE 90A

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE

DIVISION DU TRANSPORT ET DES SERVICES D'UTILITÉ PUBLIQUE

OTTAWA, CANADA, le 15 juin 1938.

CHER MONSIEUR,—Je vous envoie ci-inclus un relevé des recettes et des dépenses du National-Canadien et du Pacifique-Canadien en 1938 et en 1937 pour les mois de janvier à avril inclusivement. D'après un rapport mensuel du Pacifique-Canadien qui met les impôts avec les frais, nous avons dressé le relevé que je vous ai fait tenir hier. L'état ci-joint est cependant dressé d'après la même base que nos rapports mensuels réguliers et les données provenant du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, sauf quelques exceptions peu importantes, ont été compilées d'après le même procédé.

Votre tout dévoué,

*Le chef de la division du transport et des
services d'utilité publique,*

G. S. WRONG.

Au colonel O. M. BIGGAR, K.C.,
Ottawa.

PIÈCE n° 90A

De janvier à avril inclusivement

1938

	Réseau du National- Canadien \$	Pacifique- Canadien \$
Recettes brutes..	55,147,637	40,903,673
Dépenses d'exploitation.. . . .	59,578,424	37,389,349
Recettes nettes..	Dt. 4,430,807	3,514,324
Coefficient d'exploitation, pour- cent..	108.03	91.41

1937

Recettes brutes..	62,033,587	43,517,336
Dépenses d'exploitation.. . . .	57,467,076	36,616,661
Recettes nettes..	4,566,511	6,900,675
Coefficient d'exploitation, pour- cent..	92.64	84.14

Bureau fédéral de la statistique,
le 15 juin 1938

PIÈCE n° 91

COEFFICIENTS D'EXPLOITATION

Chemins de fer de la catégorie 1 aux Etats-Unis dont les recettes d'exploitation ont atteint et dépassé 75 millions de dollars, 1930 à 1937

	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
New York, New Haven and Hartford.....	67.25	68.89	70.67	73.23	76.09	73.71	74.07	78.51
Erie.....	79.84	80.06	77.16	73.75	72.35	72.93	69.27	72.68
New York Central.....	78.66	80.34	77.37	73.38	75.97	76.47	74.46	77.55
Baltimore and Ohio.....	74.10	75.69	72.81	68.57	73.29	74.34	73.14	76.05
Pennsylvania.....	74.88	78.75	73.03	69.84	72.39	71.53	71.15	74.13
Chesapeake and Ohio.....	63.09	62.31	56.69	55.04	55.54	55.50	51.66	56.95
Norfolk and Western.....	59.36	63.36	60.13	56.33	61.25	57.02	52.86	55.98
Illinois Central.....	76.98	81.32	74.33	71.12	74.66	84.97	74.16	74.47
Louisville and Nashville.....	82.26	83.18	80.75	76.53	76.23	76.35	72.11	75.51
Southern.....	75.01	81.65	83.39	70.53	74.34	73.52	70.03	72.95
Chicago and North Western.....	77.74	83.27	82.60	78.64	81.45	84.49	83.76	90.59
Chicago, Milwaukee, St. Paul and Pacific.....	78.77	80.12	84.90	75.56	79.28	82.64	78.10	80.94
Great Northern.....	69.11	71.72	82.19	67.09	68.70	61.66	63.47	64.65
Atchison, Topeka and Santa Fe.....	70.10	72.83	76.37	78.35	79.69	80.64	79.69	82.01
Chicago, Burlington and Quincy.....	69.94	69.65	73.57	69.25	72.25	75.42	72.64	74.17
Chicago, Rock Island and Pacific.....	74.12	76.25	80.30	81.19	85.40	90.14	87.21	84.86
Southern Pacific.....	71.76	75.09	78.76	77.46	74.08	74.47	71.72	76.51
Union Pacific.....	65.59	67.51	65.78	64.57	69.49	73.32	70.05	72.09
Missouri Pacific.....	74.06	74.04	76.83	77.18	79.50	81.46	75.46	77.33

Statistiques des chemins de fer des États-Unis. (Publiées par l'Interstate Commerce Commission) le 21 mai 1938.

PIÈCE n° 92

Communication de l'avocat-conseil général du Pacifique-Canadien visant et commentant les états communs préparés par le P.-C. et le N.-C. sur les abandons de lignes, etc.

PACIFIQUE-CANADIEN

CONTENTIEUX

S. F. 266

OTTAWA, le 15 juin 1938.

M. O. M. BIGGAR, K.C.,
a/s MM. Smart et Biggar,
Immeuble Victoria,
Ottawa, Ont.

Enquête du Sénat

CHER M. BIGGAR,—Les déclarations des vice-présidents du National-Canadien hier soir ont rappelé à nos dirigeants qu'en réponse à certaines demandes de la commission royale au cours de la conférence à bord du train en 1931 quant aux possibilités d'économies par l'abandon de lignes, et autres installations, et l'utilisation en commun par les deux compagnies de lignes et installations de l'une ou l'autre, les dirigeants du National-Canadien et du Pacifique-Canadien ont préparé des états communs qu'ils ont signés.

Vous trouverez sous pli copies de ces états comme suit:

- (1) Etat daté du 30 décembre 1931 signé par MM. S. W. Fairweather, D. Crombie et C. S. Gzowski, pour le National-Canadien, et A. Hatton, J. E. Armstrong et R. McKillop pour le Pacifique-Canadien. Cet état embrasse le territoire à l'est de Fort-William et comprend à peu près 1,600 milles de voie principale et 175 milles d'embranchements, soit un total de 1,775 milles. Vous remarquerez qu'il recommande l'étude des voies utilisées en commun dans le territoire Ottawa-Sudbury, Sudbury-Port-Arthur et Toronto-Sudbury. Il couvre donc la partie des lignes de l'Est discutée par M. Kingsland.
- (2) Etat, sans date, signé par M. A. E. Warren pour le National-Canadien et M. D. C. Coleman pour le Pacifique-Canadien, embrassant le territoire des lignes de l'Ouest. Il couvre un total de 1,185 milles et comprend la partie des lignes de l'Ouest dont a parlé M. Kingsland, de même que la ligne Kamloops-Vancouver mentionnée par M. Warren.

Il ressort de ces documents que l'initiative quant aux projets d'abandon de lignes incombait à la commission royale qui avait déjà été mise au courant de l'estimation du National-Canadien des économies résultant de l'unification, y compris l'abandon de 2,434 milles de voies.

Je vous serais obligé d'insérer ces états communs et cette lettre au compte rendu du Comité afin de corriger toute fausse impression à l'effet que l'initiative en matière d'abandon de lignes incombait au Pacifique-Canadien.

Ces états communs justifiaient amplement le Pacifique-Canadien d'inclure les lignes qu'ils renferment dans sa liste des abandons possibles de lignes fournis en réponse à la demande de la commission.

Bien à vous,

E. P. FLINTOFT,
Avocat-conseil général.

NATIONAL-CANADIEN

Divisions du centre et de l'Atlantique

PACIFIQUE-CANADIEN

Lignes de l'Est

Etat des possibilités de coopération par les deux réseaux susceptibles d'être étudiées par les directeurs des chemins de fer

1. Etude des voies utilisées en commun dans les territoires suivants:

Voies principales

- (a) Montréal-Farnham (sections)
- (b) Montréal-Québec (sections au nord du Saint-Laurent)
- (c) Montréal-Toronto (sections)
- (d) Montréal —Ottawa
- (e) Ottawa —Sudbury
- (f) Sudbury —Port-Arthur
- (g) Toronto —Sudbury
- (h) Windsor —Woodstock et Ingersoll

Embranchements

- (a) Edmundston—Grand-Falls
- (b) Renfrew —Eganville
- (c) Midland —Port-Hope et Belleville
- (d) Listowel —Linwood
- (e) Galt —Kitchener

2. Interaiguillage et autres installations communes aux endroits suivants:

Saint-Jean, N.-B.	Peterboro, Ont.
Fredericton, N.-B.	Lindsay, Ont.
Edmundston, N.-B.	Midland, Ont.
Sherbrooke-Lennoxville, P.Q.	Toronto, Ont.
Drummondville, P.Q.	Owen Sound, Ont.
St-Hyacinthe-Ste-Rosalie, P.Q.	Guelph, Ont.
Farnham, P.Q.	Goderich, Ont.
Québec, P.Q.	Galt, Ont.
Grand'Mère, P.Q.	Kitchener, Ont.
Shawinigan-Falls, P.Q.	St. Marys, Ont.
Joliette, P.Q.	St-Thomas, Ont.
Montréal, P.Q.	Woodstock, Ont.
Cornwall, Ont.	London, Ont.
Prescott, Ont.	Chatham, Ont.
Brockville, Ont.	Ottawa, Ont.
Smith's-Falls, Ont.	Pembroke, Ont.
Kingston, Ont.	North-Bay, Ont.
Belleville, Ont.	Sudbury, Ont.
Trenton, Ont.	

3. Gares ou personnels de gare communs à:

Chipman, N.-B.	Hanover, Ont.
Actonvale, P.Q.	Harriston, Ont.
Plaster-Rock, N.-B.	Iberville, P.Q.
Woodstock, N.-B.	Ingersoll, Ont.
Arnprior, Ont.	Grenville, P.Q.
Beachville, Ont.	Lachute, P.Q.
Dorval à Vaudreuil, P.Q.	Listowel, Ont.
Beeton, Ont.	Milton, Ont.
Belle-Rivière, Ont.	Milverton, Ont.
Jeannettes-Creek, Ont.	Orillia, Ont.

Blyth, Ont.
 London à Chatham, Ont.
 Toronto à Belleville, Ont.
 Brampton, Ont.
 Burwash, Ont.
 Coldwater, Ont.
 Drumbo, Ont.
 Durham, Ont.
 Elmira, Ont.
 Fergus, Ont.
 Mount-Forest, P.Q.
 Grand'Mère, P.Q.

Renfrew, Ont.
 St-Jean, P.Q.
 Shannonville, Ont.
 Stanbridge, P.Q.
 Tilsonburg, Ont.
 Tottenham, Ont.
 Tweed, Ont.
 Uhthoff, Ont.
 Waterloo, P.Q.
 Weston, Ont.
 Windsor-Mills, P.Q.
 Wingham, Ont.

4. Manutention du fret transporté par les navires des Grands Lacs y compris l'étude des installations de docks.
5. Suppression des bureaux urbains inutiles pour la vente des billets, des bureaux du transport-marchandises, des télégraphes et des messageries.
6. Echange de trafic avec les chemins de fer des Etats-Unis appartenant à des Canadiens ou dirigés par eux.

S. W. FAIRWEATHER,
 D. CROMBIE,
 C. S. CZOWSKI,
 A. HATTON,
 JOHN E. ARMSTRONG,
 R. McKILLOP.

MONTRÉAL, le 30 décembre 1931.

NATIONAL-CANADIEN

PACIFIQUE-CANADIEN

DIVISION DE L'OUEST

LIGNES DE L'OUEST

ÉTAT DES POSSIBILITÉS DE COOPÉRATION PAR LES DEUX
 RÉSEAUX SUSCEPTIBLES D'ÊTRE ÉTUDIÉS PAR LES ADMI-
 NISTRATEURS DES CHEMINS DE FER

1. Prolongement des installations d'interajugillage à la tête des lacs—Port-Arthur et Fort-William.
2. Etude des trois lignes entre Winnipeg et Fort-William tendant à la suppression partielle possible de l'une d'entre elles. (Embranchement du National-Canadien du lac Supérieur.)
3. Etude des voies communes dans les territoires suivants:
 - (A) Dans la région de St-James, Winnipeg, dans la mesure où elles intéressent le chemin de fer Midland, le N.-C. et le P.-C.
 - (B) Winnipeg-East-Selkirk.
 - (C) Ligne du N.-C. Regina-Brandon et embranchement du P.-C. Reston-Wolseley.
 - (D) Estevan-Bienfait.
 - (E) Regina-Moose-Jaw.
 - (F) Saskatoon-Unity.
 - (G) Irricana-Beiseker.
 - (H) Bruderheim-Edmonton.
 - (I) Red-Deer-Rocky Mountain House.

- (J) Edmonton-Morinville, N.A.R.
- (K) Kamloops-Vancouver.
- (L) Minnedosa-Rosburn.
- (M) Alix-Nevis.

4. Gares communes à:

- (A) Morris.
- (B) Portage-la-Prairie.
- (C) Carberry.
- (D) Carlyle.
- (E) Virden.
- (F) Deloraine.
- (G) Catman.
- (H) Holmfild.
- (I) Rosedale.
- (J) Calgary.
- (K) Edmonton.
- (L) Port-Arthur.

5. Utilisation commune des docks de Port-Arthur.

- 6. Extension de l'exploitation en commun sur le lac Okanagan et dans le voisinage, et acheminement général du trafic d'Okanagan.
- 7. De plus on croit que la suppression des bureaux urbains inutiles pour la vente des billets, des bureaux de transport-marchandises, de télégraphes et de messageries est susceptible de produire des économies.
- 8. Question générale de l'acheminement des grains d'Alberta vers l'Ouest à la côte du Pacifique.
- 9. L'entente ci-après de février 1929 indique les initiatives antérieures tendant vers la coopération dans la construction d'embranchements.

(Signé) A. E. WARREN,

Vice-président du
National-Canadien,
division de l'Ouest.

(Signé) D. C. COLEMAN,

Vice-président du
Pacifique-Canadien,
lignes de l'Ouest.

PIÈCE N° 93

DOCUMENT A.

État comparatif déposé par M. T. H. Cooper, contrôleur du National-Canadien

DÉPENSES DE SURINTENDANCE

	PACIFIQUE-CANADIEN			NATIONAL-CANADIEN			NORTHERN ALBERTA ET TORONTO TERMINALS			CHEMINS DE FER RÉUNIS		
	1930	1937	Réduction	1930	1937	Réduction	1930	1937	Réduction	1930	1937	Réduction
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Entretien de la voie et des constructions.....	1,371,601	1,344,180	27,421	3,940,898	2,849,300	1,091,598	45,903	54,284	8,381	5,538,402	4,247,764	1,110,638
Entretien du matériel.....	696,432	705,719	9,287	2,009,670	1,258,198	751,472	9,826	9,916	90	2,715,928	1,973,833	742,095
Trafic.....	1,204,616	1,228,174	23,558	2,214,273	1,561,851	652,422	7,140	7,494	354	3,426,029	2,797,519	628,510
Transport.....	2,454,481	1,875,350	579,131	4,101,523	2,862,946	1,238,577	40,249	38,832	1,417	6,596,253	4,777,128	1,819,125
Généralités—Dirigeants généraux..	517,197	360,441	156,756	1,103,967	400,081	703,886	29,794	19,450	10,344	1,650,958	779,972	870,986
Personnel subalterne	1,929,353	1,867,512	61,841	4,016,992	3,039,955	977,037	53,162	35,467	17,695	5,999,507	4,942,934	1,056,573
Total.....	8,173,680	7,381,376	792,304	17,387,323	11,972,331	5,114,992	186,074	165,443	20,631	25,747,077	19,519,150	6,227,927
Chiffre-indice.....	100	100		212.7	162.2							
Pourcentage de la diminution.....			p. 100 9.69			p. 100 31.14						
Moyenne de la longueur des voies exploitées.....	16,416	17,223		23,650	23,707							
Chiffre-indice.....	100	100		144.7	137.6							
Moyenne des dépenses de surintendance par mille de voie.....	\$498	\$429		\$735	\$505							

COMITÉ SPÉCIAL

PIÈCE N° 93—*Suite*

DOCUMENT B

DÉPENSES DE SURINTENDANCE—ANNÉE 1930

	D'après le docu- ment H	Total des dépenses des chemins de fer exploités séparé- ment	Estima- tion du total pour les chemins de fer réunis	Estima- tion de l'écono- mie nette
		\$	\$	\$
Entretien de la voie et des constructions.....	Page 449	5,358,402	2,865,423	2,492,979
Entretien du matériel.....	" 449	2,715,928	1,305,174	1,410,754
Trafic.....	" 450	3,426,029	2,102,117	1,323,912
Transport.....	" 450	6,596,253	5,305,783	1,290,470
Généralités—Officiers généraux.....	" 451	1,650,958	973,519	677,439
Personnel subalterne.....	" 451	5,999,607	3,330,835	2,668,672
Total.....		25,747,077	15,882,851	9,864,226

PIÈCE N° 93—Suite

DOCUMENT C

NOMBRE ET RÉMUNÉRATION DES EMPLOYÉS
(Groupes 1 à 8 de la classification canadienne)

Groupe		PACIFIQUE-CANADIEN						NATIONAL-CANADIEN					
		1930			1937			1930			1937		
		Nombre d'employés	Rémunération	Moyenne de la rémunération	Nombre d'employés	Rémunération	Moyenne de la rémunération	Nombre d'employés	Rémunération	Moyenne de la rémunération	Nombre d'employés	Rémunération	Moyenne de la rémunération
			\$	\$		\$	\$		\$	\$		\$	\$
1	Directeurs, fonctionnaires généraux et adjoints.....	328	2,143,242	6,534	226	1,532,123	6,779	476	3,524,679	7,405	279	1,843,946	6,609
2	Officiers des divisions.....	430	1,629,041	3,788	396	1,365,054	3,447	741	2,724,239	3,676	522	1,728,099	3,311
3	Ingénieurs et dessinateurs adjoints..	399	716,598	1,796	128	280,239	2,189	853	1,678,315	1,968	407	855,351	2,102
4	Autres officiers divers.....	650	1,723,746	2,652	646	1,703,958	2,638	1,114	2,859,288	2,567	894	2,181,032	2,440
5	Commis.....	7,305	10,462,172	1,432	5,859	8,282,924	1,414	11,561	17,274,516	1,494	8,762	13,005,591	1,484
6	Téléphonistes.....	82	82,283	1,003	80	75,950	949	184	167,257	909	157	142,951	911
7	Garçons de bureau, messagers, assistants et divers travailleurs manuels.....	600	414,857	691	488	341,975	701	652	517,829	794	475	381,230	803
8	Gardiens, concierges et nettoyeurs..	562	386,998	689	586	300,501	513	724	630,551	871	472	426,687	904
	Total, groupes 1 à 8.....	10,356	17,558,937	1,695	8,409	13,882,724	1,651	16,305	29,376,674	1,802	11,968	20,564,887	1,718
	Chiffre-indice.....		100			100			167			148	
	Pourcentage de la diminution.....					29.94%						30%	
	Total des salaires.....		108,090,000			79,105,443			159,980,994			117,804,769	
	Pourcentage de la totalité des groupes 1 à 8 au total des salaires.....		16.24%			17.55%			18.38%			17.46%	

60173-5

COMITÉ SPÉCIAL

PROJET D'ÉCONOMIES RÉSULTANT DE L'UNIFICATION, TELS QUE PRÉSENTÉS À LA COMMISSION ROYALE SUR LE TRANSPORT PAR E. W. BEATTY, K.C., PRÉSIDENT DU PACIFIQUE-CANADIEN
LE 8 FÉVRIER 1932—DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Dépenses réelles en 1930 et 1937

	Pacifique-Canadien			Réseau du National-Canadien			Chemin de fer Northern Alberta et Toronto Terminals			Total pour les chemins de fer réunis		
	(Statistiques de 1930 publiées par le Bureau fédéral de la statistique). Celles de 1937 sont extraites d'un rapport adressé à ce Bureau			(Les statistiques sont extraites des rapports annuels)			(De rapports annuels)			Exploités séparément		
	1930	1937	La diminution en 1937 est indiquée en italique	1930	1937	La diminution en 1937 est indiquée en italique	1930	1937	La diminution en 1937 est indiquée en italique	1930	1937	La diminution en 1937 est indiquée en italique
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS												
Surintendance.....	1,371,601	1,344,180	<i>27,421</i>	3,940,898	2,849,300	<i>1,091,598</i>	45,903	54,284	8,381	5,358,402	4,247,764	<i>1,110,638</i>
Entretien des voies.....	19,110,762	13,798,428	<i>5,312,334</i>	33,349,905	23,444,781	<i>9,905,124</i>	797,849	656,833	<i>141,016</i>	53,258,516	37,900,042	<i>15,358,474</i>
Gares et bureaux.....	1,374,022	944,859	<i>429,163</i>	1,950,821	1,647,547	<i>303,274</i>	27,090	39,838	12,748	3,351,933	2,632,244	<i>719,689</i>
Ateliers et remises à locomotives.....	736,809	808,066	<i>71,257</i>	1,529,484	1,154,593	<i>374,891</i>	9,027	8,441	<i>586</i>	2,275,320	1,971,100	<i>304,220</i>
Lignes télégraphiques et téléphoniques.....	994,754	479,231	<i>515,523</i>	1,403,356	1,556,811	153,455	19,211	13,013	<i>6,198</i>	2,417,321	2,049,055	<i>368,266</i>
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable.....	1,007,880	1,045,026	<i>37,146</i>	1,706,290	1,476,366	<i>229,924</i>	12,662	14,433	1,771	2,726,832	2,535,825	<i>191,007</i>
Autres dépenses.....	2,806,484	2,378,693	<i>427,791</i>	3,996,904	3,111,902	<i>885,002</i>	64,351	61,064	<i>3,287</i>	6,867,739	5,551,659	<i>1,316,080</i>
	27,402,312	20,798,483	<i>6,603,829</i>	47,877,658	35,241,300	<i>12,636,358</i>	976,093	847,906	<i>128,187</i>	76,256,063	56,887,689	<i>19,368,374</i>
ENTRETIEN DU MATÉRIEL												
Surintendance.....	696,432	705,719	9,287	2,009,670	1,258,198	<i>751,472</i>	9,826	9,916	90	2,715,928	1,973,833	<i>742,095</i>
Machines d'ateliers.....	1,329,718	1,141,461	<i>188,257</i>	1,545,860	1,320,377	<i>225,483</i>	9,588	3,376	<i>6,212</i>	2,885,166	2,465,214	<i>419,952</i>
Locomotives à vapeur—Réparations.....	9,858,559	7,814,238	<i>2,044,321</i>	16,766,541	12,725,309	<i>4,041,232</i>	90,000	75,336	<i>14,664</i>	26,715,100	20,614,883	<i>6,100,217</i>
Wagons à marchandises—Réparations.....	10,188,380	6,939,574	<i>3,248,806</i>	15,468,465	12,546,801	<i>2,921,664</i>	22,910	13,781	<i>9,129</i>	25,679,755	19,500,156	<i>6,179,599</i>
Wagons à voyageurs—Réparations.....	5,000,080	5,745,214	<i>745,134</i>	6,355,636	6,729,869	<i>374,233</i>	32,583	33,321	738	11,388,299	12,508,404	<i>1,120,105</i>
Matériel de travail—Réparations.....	877,505	546,921	<i>330,584</i>	1,460,456	1,101,005	<i>359,451</i>	25,063	12,742	<i>12,321</i>	2,363,024	1,660,668	<i>702,356</i>
Mise au rancart de matériel.....	2,827,532	5,597,197	<i>2,769,665</i>	2,654,157	6,488,141	<i>3,833,984</i>	20,388	.....	<i>20,888</i>	5,502,077	12,085,338	<i>6,583,261</i>
Autres dépenses.....	386,833	395,597	<i>8,764</i>	3,001,528	2,289,243	<i>712,285</i>	4,568	<i>6,923</i>	<i>11,491</i>	3,392,929	2,677,917	<i>715,012</i>
	31,165,039	28,885,921	<i>2,279,118</i>	49,262,313	44,458,943	<i>4,803,370</i>	214,926	141,549	<i>78,377</i>	80,642,278	73,486,413	<i>7,155,865</i>

DÉPENSES DU TRAFIC

Surintendance.....	1,406,025	1,228,174	177,851	2,214,273	1,561,851	652,422	7,140	7,494	354	3,627,438	2,797,519	829,919
Toutes agences.....	5,029,962	3,785,092	1,244,870	3,179,330	2,215,728	963,602	1,857	.....	1,857	8,211,149	6,000,820	2,210,329
Publicité.....	2,960,075	1,521,941	1,438,134	1,872,517	579,960	1,292,557	963	.....	30	4,833,555	2,102,834	2,730,721
Toutes autres dépenses.....	879,794	669,657	210,137	1,399,532	623,383	776,149	15,775	8,632	7,143	2,295,101	1,301,672	993,429
	10,275,856	7,204,864	3,070,992	8,665,652	4,980,922	3,684,730	25,735	17,059	8,676	18,967,243	12,202,845	6,764,398

TRANSPORT PAR RAIL

Surintendance.....	2,454,481	1,875,350	579,131	4,101,523	2,862,946	1,238,577	40,249	38,832	1,417	6,596,253	4,777,128	1,819,125
Mouvement des trains.....	1,235,475	814,547	420,928	1,508,596	1,128,578	380,018	13,841	12,199	1,642	2,757,912	1,955,324	802,588
Service des gares.....	12,767,558	9,677,350	3,090,208	13,473,097	14,281,256	4,191,841	424,321	317,510	106,811	31,664,976	24,276,116	7,388,860
Service des parcs.....	10,728,525	7,650,994	3,077,531	18,588,634	13,869,792	4,718,842	205,893	98,834	107,059	29,523,052	21,619,620	7,903,432
Service des trains.....	38,127,432	28,721,747	9,405,685	51,144,796	41,241,233	9,903,563	497,984	481,364	16,620	89,770,212	70,444,344	19,325,868
Exploitation des télégraphes et des téléphones.....	414,033	529,854	115,821	4,720,114	3,674,560	1,045,554	15,137	11,756	3,381	5,149,284	4,216,170	933,114
Services des messageries.....	.....	.....	.....	6,239,097	4,728,569	1,510,528	7,555	15,131	7,576	6,246,652	4,743,700	1,502,952
Autres dépenses.....	4,348,868	2,838,544	1,510,324	7,206,430	5,146,915	2,059,515	48,387	27,913	20,474	11,603,685	8,013,732	3,590,313
	70,076,372	52,108,386	17,967,986	111,982,287	86,933,849	25,048,438	1,253,367	1,003,539	249,828	183,312,026	140,045,774	43,266,252

GÉNÉRALITÉS

Traitements et dépenses des fonctionnaires généraux.....	517,197	360,441	156,756	1,103,967	400,081	703,886	29,794	19,449	10,345	1,650,958	779,971	870,987
Traitements et dépenses du personnel subalterne.....	1,929,353	1,867,512	61,841	4,016,992	3,039,955	977,037	53,162	35,467	17,695	5,999,507	4,942,934	1,056,573
Fournitures et dépenses du bureau général.....	170,319	189,706	19,387	599,781	209,105	390,676	4,706	4,090	616	774,806	402,901	371,905
Contentieux.....	279,886	233,020	46,866	563,326	327,210	236,116	2,930	2,530	400	866,142	562,760	303,382
Assurance.....	362,829	2,886	359,943	835	.....	835	96	39	57	343,760	2,925	380,835
Pensions.....	.....	2,374,209	2,374,209	2,155,117	3,865,731	1,707,615	128	13,813	13,685	2,158,245	6,253,754	4,095,509
Impressions et papeterie.....	155,071	158,534	3,463	171,351	123,418	47,933	3,345	1,618	1,727	329,767	283,570	46,197
Autres dépenses.....	637,505	427,307	210,198	524,439	294,529	229,910	1,838	748	1,090	1,163,782	722,584	441,198
Propriétés en commun—Débit net.....	17,081	11,076	6,005	20,509	11,716	8,793	85	.....	85	37,675	22,792	14,883
Autres.....	26,112	.....	26,112	138,006	54,508	83,498	.....	.....	.....	164,118	54,508	109,610
	4,095,353	5,624,691	1,529,338	9,297,323	8,326,254	971,069	96,084	77,754	18,330	13,488,760	14,028,699	539,939

TOUTES AUTRES DÉPENSES

Service des wagons-restaurants et buffets.....	2,227,656	1,230,764	996,892	2,513,422	1,213,314	1,300,108	25,221	13,978	11,243	4,766,299	2,458,056	2,308,243
Restaurants.....	294,039	179,380	114,659	.....	10,019	10,019	243,031	156,303	86,728	537,070	345,702	191,368
Élévateurs à grain.....	118,284	61,485	56,799	63,344	32,144	31,200	.....	.....	.....	181,628	93,629	87,999
Vente d'énergie produite.....	.....	18,434	18,434	23,667	.....	23,667	176,071	.....	176,071	199,738	18,434	181,304
Transport au compte du capital—Crédit.....	.....	185,534	185,534	1,432,801	443,325	989,476	74,279	7,915	66,364	1,507,080	636,774	870,306
Autres dépenses.....	3,071	714,882	711,811	35,158	35,438	280	.....	.....	.....	38,229	750,320	712,091
	2,643,050	2,019,411	623,639	1,202,790	847,590	355,200	370,044	162,366	207,678	4,215,884	3,029,367	1,186,517

PROJETS D'ÉCONOMIES RÉSULTANT DE L'UNIFICATION, TELS QUE PRÉSENTÉS À LA COMMISSION ROYALE SUR LE TRANSPORT PAR E. W. BEATTY, K.C., PRÉSIDENT DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN, LE 8 FÉVRIER 1932—DÉPENSES D'EXPLOITATION FERROVIAIRE—Fin

Dépenses réelles

	Pacifique-Canadien			Réseau du National-Canadien			Chemin de fer Northern Alberta et Toronto Terminals			Total pour les chemins de fer réunis		
	(Statistiques de 1936 publiées par le Bureau fédéral de la Statistique). Celles de 1937 sont extraites d'un rapport adressé à ce Bureau			(Les statistiques sont extraites des rapports annuels)			(De rapports annuels)			Exploités séparément		
	1930	1937	La diminution en 1937 est indiquée en italique	1930	1937	La diminution en 1937 est indiquée en italique	1930	1937	La diminution en 1937 est indiquée en italique	1930	1937	La diminution en 1937 est indiquée en italique
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
SOMMAIRE												
Entretien de la voie et des constructions.....	27,402,312	20,798,483	<i>6,603,829</i>	47,877,658	35,241,300	<i>12,636,358</i>	976,093	847,906	<i>128,187</i>	76,256,063	56,887,689	<i>19,368,374</i>
Entretien du matériel.....	31,165,039	28,885,921	<i>2,279,118</i>	49,262,313	44,548,943	<i>4,713,370</i>	214,926	141,549	<i>73,377</i>	80,642,278	73,486,413	<i>7,155,865</i>
Trafic.....	10,275,856	7,204,864	<i>3,070,992</i>	8,665,652	4,980,922	<i>3,684,730</i>	25,735	17,059	<i>8,676</i>	18,967,243	12,202,845	<i>6,764,398</i>
Transport—par rail.....	70,076,372	52,108,386	<i>17,967,986</i>	111,982,287	86,933,849	<i>25,048,438</i>	1,253,367	1,003,539	<i>249,828</i>	183,312,026	140,045,774	<i>43,266,252</i>
Transport—par eau.....	1,029,035	427,785	<i>601,250</i>							1,029,035	427,785	<i>601,250</i>
Généralités.....	4,095,353	5,624,691	<i>1,529,338</i>	9,297,323	8,326,254	<i>971,069</i>	96,084	77,754	<i>18,330</i>	13,488,760	14,028,699	<i>539,939</i>
Toutes autres dépenses.....	2,643,050	2,019,411	<i>623,639</i>	1,202,790	847,590	<i>355,200</i>	370,044	162,366	<i>207,678</i>	4,215,884	3,029,367	<i>1,186,517</i>
	146,687,017	117,069,541	<i>29,617,476</i>	228,288,023	180,788,858	<i>47,499,165</i>	2,936,249	2,250,173	<i>686,076</i>	377,911,289	300,108,572	<i>77,802,717</i>

* Ne sont indiquées qu'au sommaire.

PIÈCE N° 93—Fin

DOCUMENT D—Fin

PROJETS D'ÉCONOMIES RÉSULTANT DE L'UNIFICATION, TELS QUE PRÉSENTÉS À LA COMMISSION ROYALE SUR LE TRANSPORT PAR E. W. BEATTY, K.C., PRÉSIDENT DU PACIFIQUE-CANADIEN, LE 8 FÉVRIER 1932

Train-milles (voyageurs), wagon-milles et train-milles (marchandises) et wagon-milles (marchandises) en 1930 et 1937

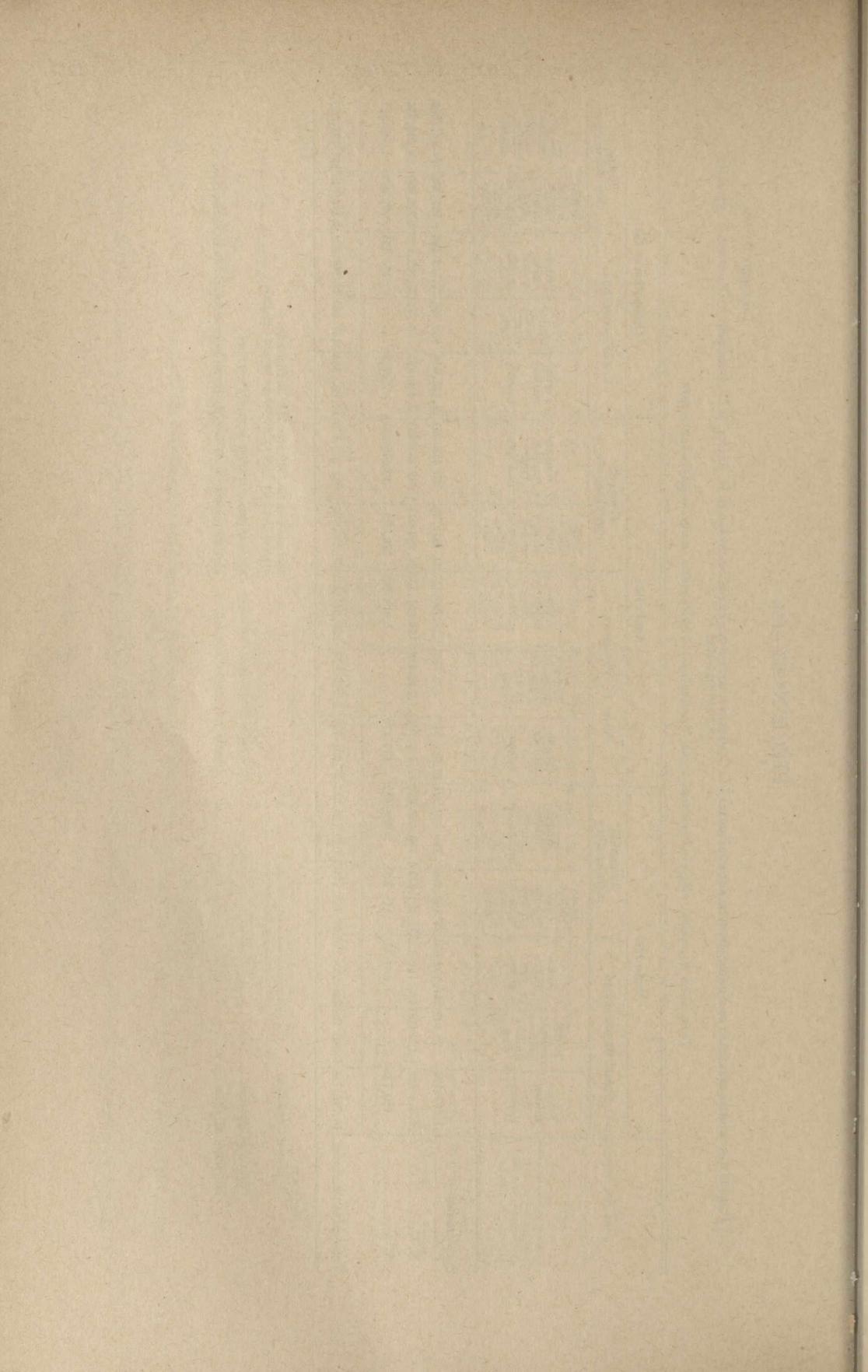
	Année 1930					Année 1937					Diminution en 1937				
	Trains de voyageurs			Trains de marchandises		Trains de voyageurs			Trains de marchandises		Trains de voyageurs			Trains de marchandises	
	Train-milles à vapeur	Train-milles (auto-motrices)	Auto-motrice-milles	Train-milles (marchandises) mixte et autre train	Wagon-milles (marchandises)	Train-milles à vapeur	Train-milles (auto-motrices)	Auto-motrice-milles	Train-milles (marchandises) mixte et autre train	Wagon-milles (marchandises)	Train-milles à vapeur	Train-milles auto-motrices	Auto-motrice-milles	Train-milles (marchandises) mixte et autre train	Wagon-milles (marchandises)
Parcours réel—															
P.-C.....	21,197,190	89,942	157,202,581	25,366,468	824,920,321	16,017,542	520,750	123,799,117	21,155,738	760,474,061	5,179,648	430,808	33,403,464	4,210,730	64,446,260
N.-C.....	25,418,825	1,490,256	189,414,923	32,101,275	1,186,853,884	17,778,731	1,506,528	134,651,754	29,858,278	1,098,233,328	7,640,094	16,272	54,763,169	2,242,997	88,620,556
N.-A.....	150,713		1,640,861	317,101	8,946,632	132,470			1,466,567	389,980	18,243		174,294	72,879	1,568,521
Total du parcours réel.	46,766,728	1,580,198	348,258,365	57,784,844	2,020,720,837	33,928,743	2,027,278	259,917,438	51,403,996	1,869,222,542	12,837,985	447,080	88,340,927	6,380,848	151,498,295

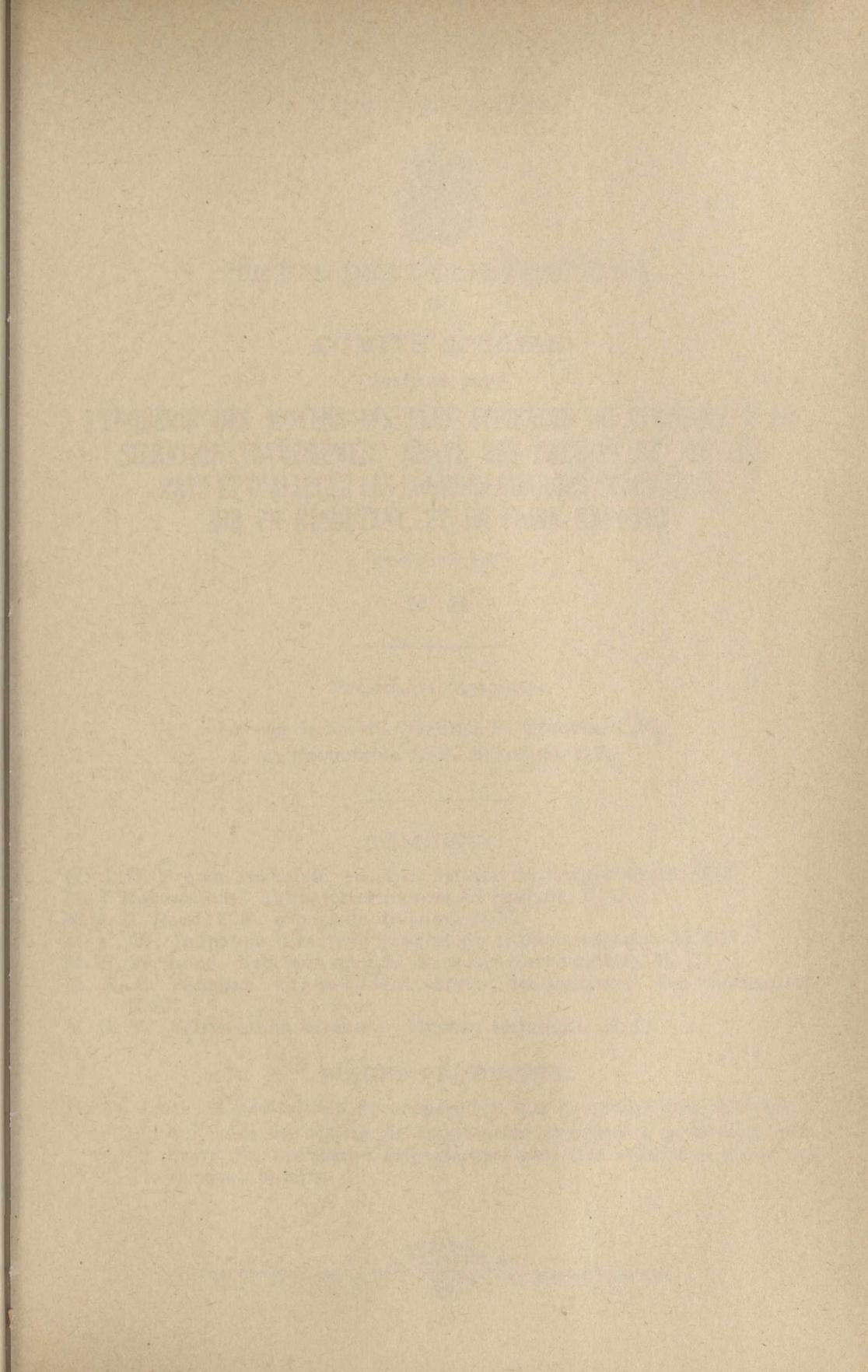
SOURCES:

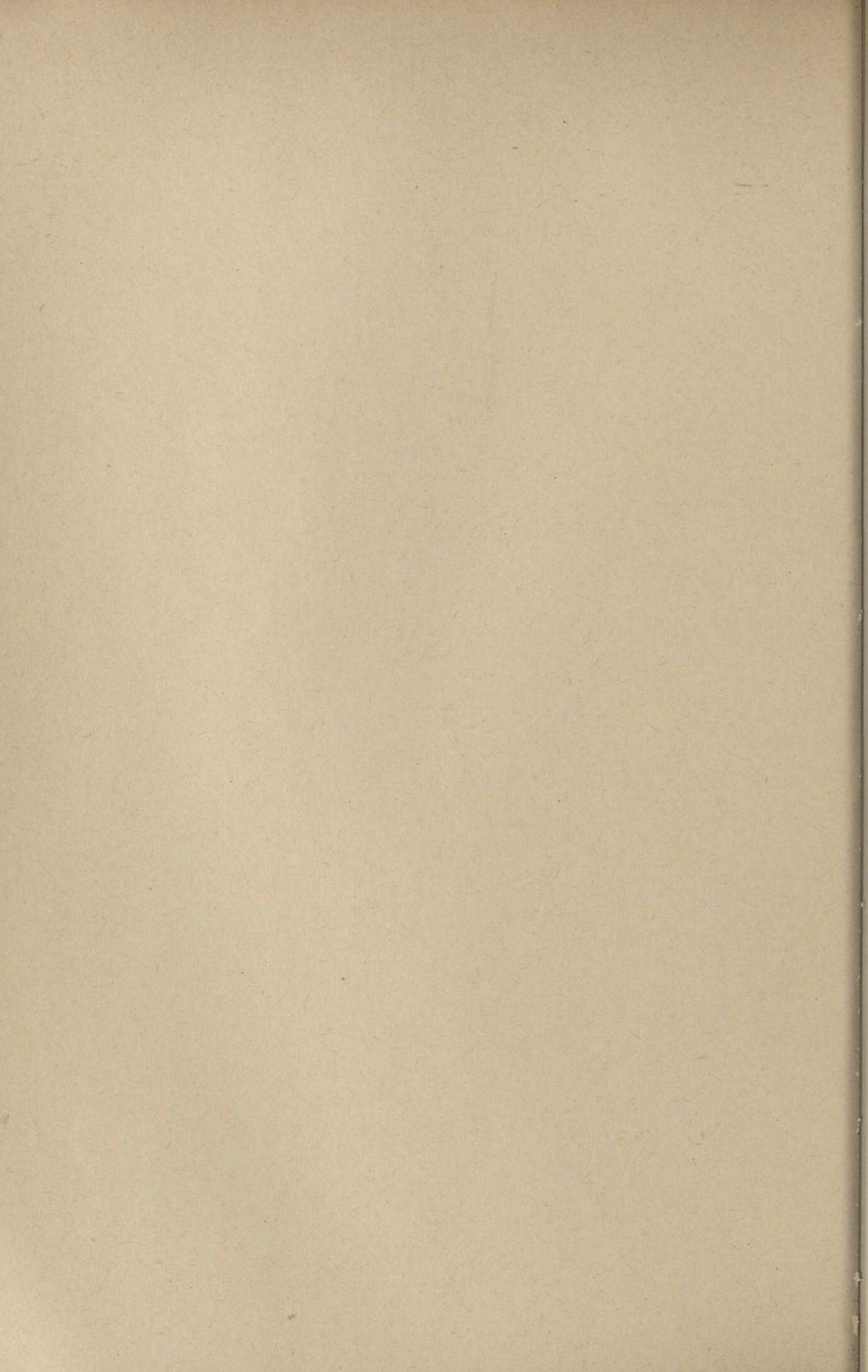
Pacifique-Canadien..... statistiques de 1930 extraites de rapports.
 " "..... statistiques de 1937 extraites du rapport annuel.

National-Canadien..... statistiques extraites du rapport annuel.

Northern Alberta..... statistiques extraites de rapports au Bureau fédéral de la statistique.









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° 21

Présidents conjoints:

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

TÉMOINS:

- M. S. B. Brown, ingénieur en chef, service de l'exploitation, N.-C.
- M. J. Roberts chef du matériel moteur et roulant, N.-C.
- M. I. C. Rand, C.R., avocat de division, N.-C.
- M. C. W. Johnston, directeur général du trafic-voyageurs, N.-C.
- M. R. W. Long, directeur général du trafic-marchandises, N.-C.
- M. R. C. Vaughan, vice-président service des achats et des fournitures.
N.-C.
- M. S. W. Fairweather, directeur, Bureau technique, N.-C.

PIÈCES PRODUITES

N° 94. Liste de possibilités de coopération qui devraient être étudiées et qui, sous un régime de coopération obligatoire pourraient produire des économies importantes, sans une réduction grave des services publics.

TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

COMITÉ SPÉCIAL

Assemblée nationale

RENDRE COMPTE DES DÉLIBÉRATIONS
FAITES EN VERTU DE LA LOI DU 10 MARS 1875
RELATIVE À LA RÉORGANISATION
DU SÉNAT

1875

Président du Comité

M. le Ministre de l'Intérieur, M. le Ministre de la Justice,
M. le Ministre de l'Instruction Publique, M. le Ministre des Finances,
M. le Ministre de l'Agriculture, M. le Ministre du Commerce, M. le Ministre des Travaux Publics,
M. le Ministre de la Marine, M. le Ministre de la Guerre, M. le Ministre de la Colonie.

TÉMOINS

M. le Ministre de l'Intérieur, M. le Ministre de la Justice,
M. le Ministre de l'Instruction Publique, M. le Ministre des Finances,
M. le Ministre de l'Agriculture, M. le Ministre du Commerce, M. le Ministre des Travaux Publics,
M. le Ministre de la Marine, M. le Ministre de la Guerre, M. le Ministre de la Colonie.

PROCES-VERBAUX

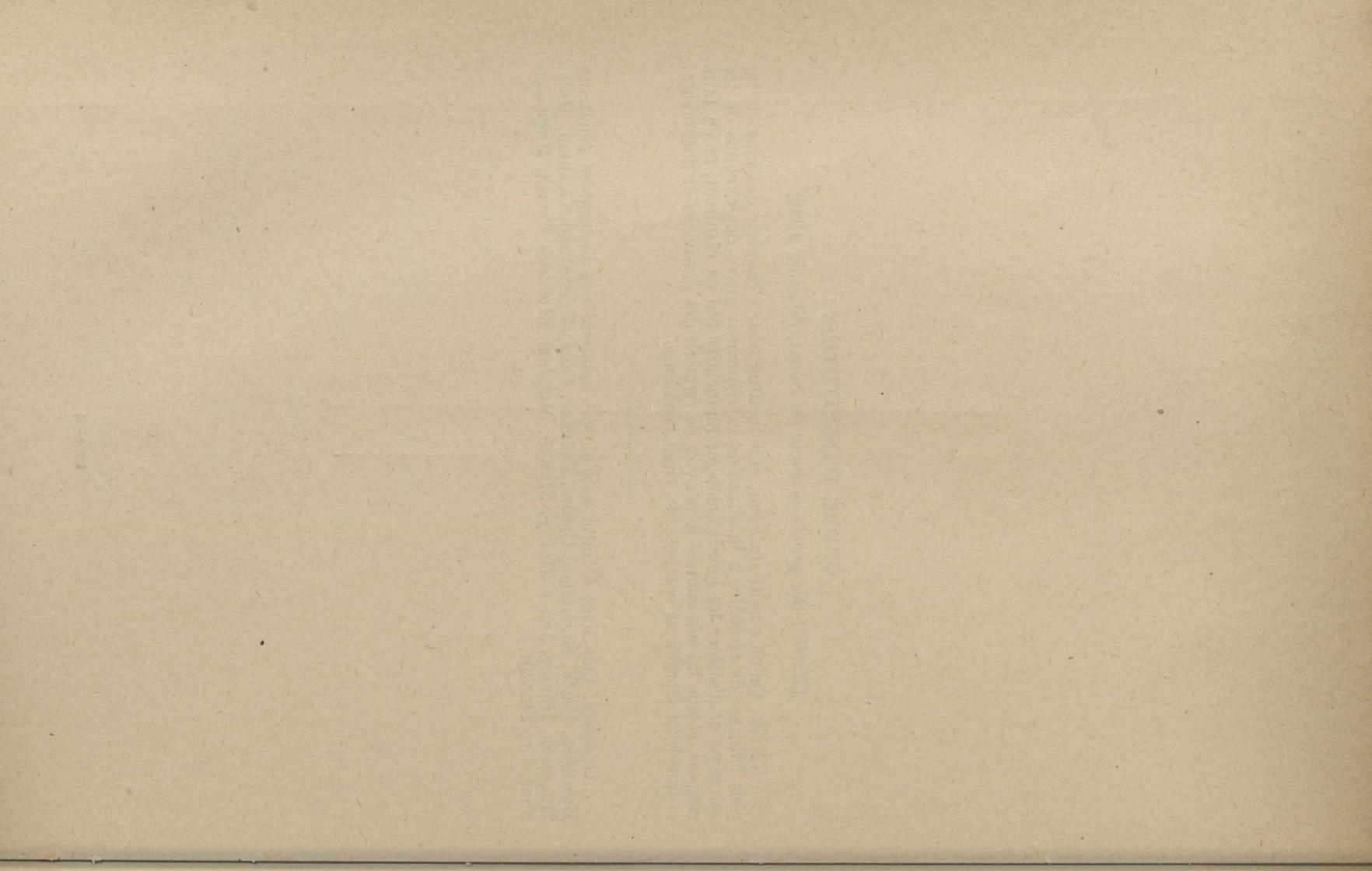
Le Comité spécial, composé de MM. le Ministre de l'Intérieur, le Ministre de la Justice, le Ministre de l'Instruction Publique, le Ministre des Finances, le Ministre de l'Agriculture, le Ministre du Commerce, le Ministre des Travaux Publics, le Ministre de la Marine, le Ministre de la Guerre, le Ministre de la Colonie, a l'honneur de vous adresser ci-joint le rapport qu'il a l'honneur de vous adresser.

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.



TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

Le jeudi 16 juin 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 (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, désirez-vous que nous procédions maintenant?

Quelques hon. SÉNATEURS: Oui.

M. BIGGAR: Monsieur le président, vais-je parler de l'état concernant les quatre premiers mois de cette année?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): C'est peut-être aussi bien.

M. BIGGAR: Voici une lettre, datée d'hier, que j'ai reçue...

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): C'est une correction?

M. BIGGAR: Oui, de M. Wrong. Elle se lit:

Je vous envoie ci-joint un état des recettes et des dépenses du N.-C. et du P.-C. pour les quatre mois allant de janvier à avril, 1938 et 1937. L'état que je vous ai transmis hier fut compilé d'après un rapport mensuel émis par le Pacifique-Canadien, qui incluait les impôts dans les frais d'exploitation. L'état ci-joint, toutefois, est sur la même base que notre rapport mensuel régulier et les données fournies par le N.-C. et le P.-C. ont été compilés sur la même base, à peu de chose près.

D'après l'état présenté, le National-Canadien a eu 62 millions de recettes et 57 millions .4 de dépenses en 1937, ce qui laissait un solde de 4 millions .6. En 1938, les chiffres correspondants pour la recette et la dépense sont de 55 millions .1 et de 59.5. C'est dire que la dépense a dépassé la recette de 4 millions .4.

La recette et la dépense du Pacifique pour 1937 sont de 43 millions .5 et 36.6, soit une différence de 6 millions .9; et pour 1938, elles sont de 40 millions .9 et 37.3, soit un excédent de 3 millions .6 de la recette sur la dépense.

Je pourrais ajouter que la recette du National, entre 1937 et 1938, a baissé de 6 millions .9, et que la dépense a monté de 2 millions .1.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Pour les chemins de fer combinés?

M. BIGGAR: Non, c'est pour le National. La recette du Pacifique a baissé de 2 millions .6 et sa dépense a monté de .7 de million.

L'hon. M. HAIG: Cela fait 3.3.

M. BIGGAR: Cela fait 3.3.

Je propose que l'état modifié soit marqué comme pièce 90-A, pour que les deux puissent aller ensemble au compte rendu.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Chacun admet-il l'exactitude de ces chiffres? Quelqu'un a dit hier qu'ils n'étaient pas exacts.

M. BIGGAR: Je les ai vérifiés.

L'hon. M. COTÉ: Vous avez mentionné hier les taxes accumulées impayées.

M. BIGGAR: C'était dû à la note du bas de l'état précédent. Cela a été élucidé.

L'hon. M. COTÉ: Cela disparaît?

M. BIGGAR: Je crois que cela disparaît.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Comment cela a-t-il été élucidé?

M. BIGGAR: C'est expliqué dans la lettre.

Immédiatement après l'ajournement du Comité hier soir, on m'a signalé le fait que M. Walton, en répondant aux deux ou trois dernières questions que j'avais posées à six heures, croyait avoir laissé une fausse impression, et j'ai dit que s'il préparait un mémoire, je le lirais au Comité ce matin.

Le mémoire est adressé à M. I. C. Rand. Il est en date du 16 juin, et se lit ainsi:

Je constate que la réponse que j'ai faite hier à la question concernant le transport des chargements fractionnés et leur recette, réponse faite de mémoire, n'était pas tout à fait exacte.

Pour le N.-C., les chargements fractionnés représentent environ 3 p. 100 du tonnage transporté, tandis que la recette des chargements fractionnés s'élève à environ 12 p. 100 de la recette des marchandises. Sans doute, la concurrence de la route ne se limite pas au transport des chargements fractionnés; elle atteint aussi les transports par wagons complets.

M. C. B. Brown, ingénieur en chef du service de l'exploitation, du N.-C., est appelé.

M. Biggar:

D. Monsieur Brown, je crois savoir que vous êtes l'ingénieur en chef du service d'exploitation du National?—R. Oui.

D. Allez-vous nous parler des chiffres relatifs à l'entretien de la voie et des constructions qui figurent dans l'estimation du Pacifique?—R. Oui.

D. Ce sont les chiffres de la page 449 du compte rendu, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Avez-vous un mémoire là-dessus?—R. Oui, et avec la permission du Comité, je vais le lire:

Dans le mémoire présenté par le Pacifique, au sujet des frais d'entretien de la voie et des constructions sur un réseau unifié de 35,946 milles, on estime qu'une épargne de \$14,888,622 pourrait se réaliser sur la situation de 1930, en comparaison du coût de l'exploitation des parcours actuels par les deux compagnies telles qu'elles existent. L'économie peut être partagée en deux parties: celle qui résulterait de l'abandon de quelque 5,013 milles de ligne et celle qui proviendrait de l'application des coûts par unité du P.-C. au réseau unifié et du réacheminement du trafic, ainsi que du déclassement de certaines parties du parcours unifié.

J'ai vérifié le mémoire susmentionné et j'ai constaté, comme je l'ai expliqué dans mon témoignage, qu'il avait été préparé d'après diverses présomptions et d'après des bases arbitraires, qui, à ma connaissance, n'avaient pas été appliquées précédemment à de telles comparaisons. A mon avis, la formule préparée par le P.-C. n'est pas fiable et l'on ne peut s'en servir avec sécurité pour les fins auxquelles on l'a appliquée. Dans un effort pour aborder le problème par le moyen le plus simple, il m'a semblé que le projet pourrait s'analyser par l'emploi des rapports de dépenses et de parcours fournis par les deux chemins de fer au Bureau fédéral de la statistique. La longueur des parcours n'est pas nécessairement la mesure la plus juste pour ces comparaisons, mais on s'en sert généralement lorsqu'on ne peut trouver de données plus exactes. La méthode généralement acceptée pour des comparaisons plus exactes, con-

siste dans l'application appropriée d'une formule reconnue d'estimation moyenne par mille. Il n'y a pas de données suffisantes sur les deux réseaux pour préparer une étude sur cette base.

A un point de vue pratique, il est douteux qu'on puisse abandonner une certaine longueur de voie, à part ce qui pourrait être pris dans les réseaux séparés actuels, ou les lignes faisant double service dans le même territoire, où l'abandon de l'une ou de l'autre ligne ne nuirait pas au chemin de fer ni au public et pourrait s'accomplir sous le régime de la coopération. Il me semble donc que ce qu'il reste à faire est de vérifier l'opportunité d'appliquer les coûts par unité du P.-C. au N.-C., dans la situation où se trouve ce dernier. A cette fin, j'ai fait certains calculs d'après les milles de voie et les frais tels que donnés dans le livre bleu du Bureau de la statistique pour l'année 1930.

Toute comparaison basée sur les rapports du Bureau de la statistique peut être sujette aux observations qui ont déjà été faites au présent Comité par M. Cooper et en particulier concernant les item relatifs à l'entretien de la voie, comme les télégraphes commerciaux, les traverses et les rails.

D'après le rapport du livre bleu du Bureau de la statistique pour 1930, page 81, rapport qui traite du P.-C. et de ses filiales, la dépense pour l'entretien de la voie et des constructions est de \$27,402,312. Si l'on divise cette somme par les 16,658 milles qui figurent dans le mémoire du P.-C. et aussi dans le livre bleu, le coût moyen de l'entretien de la voie du Pacifique et de ses filiales est de \$1,645 par mille. Si l'on applique ce chiffre au parcours du N.-C., qui est de 23,768 milles, toujours d'après le livre bleu, le résultat est de \$39,098,360, ce qui est le coût approximatif pour le N.-C. basé sur le coût par mille du P.-C., tel qu'indiqué ci-dessus.

L'hon. M. Gordon:

D. En arrivez-vous au coût par mille?—R. Oui, monsieur le sénateur.

La dépense totale donnée pour le N.-C., tout compris, pour 1930, est de \$47,877,658. Avant d'aller plus loin, il faut remarquer que cette somme de \$47,877,658 comprend les frais du N.-C. pour les télégraphes commerciaux, qui, dans cette année-là, se sont élevés à \$768,382. Il est évident que le chiffre correspondant dans le total du P.-C. ne comprend pas toutes ses dépenses de télégraphe commercial, de sorte qu'en excluant les frais des télégraphes commerciaux du budget du N.-C., on aurait une dépense totale de \$47,877,658, moins \$768,382, soit \$47,109,276.

En déduisant \$39,098,360 de \$47,109,276, il reste \$8,010,916, qui est la différence entre les frais réels d'entretien du N.-C. et ce qu'ils auraient été si la dépense par unité par mille du P.-C. avait été appliquée.

Le P.-C., au document "H", pages 874 et 875, a admis que dans les unités qu'il a employées pour ses calculs, d'après le rapport fait au Bureau de la statistique pour 1930, la somme de \$27,402,312 avait été réduite de \$2,500,000 pour traverses traitées portées au compte de capital, tandis que dans la même année les traverses traitées du N.-C. avaient été portées au compte de l'entretien.

Il a aussi déclaré avoir débité à la réserve \$1,225,000 de rails, tandis qu'au N.C. cette année-là, tous les frais d'entretien du rail étaient imputés au compte d'entretien. Si nous ajoutons le total de ces deux articles, soit \$3,725,000 au \$27,402,312 rapporté au Bureau de la statistique, la véritable dépense d'entretien du P.-C. en 1930 devient \$31,127,312. En divisant cette somme par 16,658 milles, on obtient un coût moyen de \$1,869 par mille. En appliquant ce taux aux 23,768 milles du N.-C., on a une somme de \$44,422,392. En soustrayant cette dernière somme des \$47,109,276, il reste \$2,686,884, qui est la différence, avec cette unité de coût du P.-C. appliquée au parcours du N.-C.

L'hon. M. Coté:

D. Combien le N.-C. paye-t-il pour faire créosoter ses traverses?—R. De 52 à 75 c. par traverse.

D. La somme totale?—R. Quand?

D. En 1930.—R. Entre \$1,500,000 et \$1,600,000. Je pourrais vous donner le chiffre exact.

D. Et le P.-C. paye \$2,500,000?—R. Oui, monsieur.

D. Il aurait été plus satisfaisant d'avoir ajusté les frais.

L'hon. M. ROBINSON: Plus satisfaisant pour qui?

L'hon. M. Coté:

D. Il aurait été plus exact d'avoir déduit le million et demi des frais du N.-C. afin d'exclure le créosotage des traverses des deux calculs.—R. Peut-être. Puis-je continuer?

D. Oui.—R.

Dans la discussion relative au groupe d'articles de l'entretien de la voie, il peut y avoir eu malentendu au sujet de la dépense, par le P.-C., de \$19,110,762, divisée par son parcours de 16,658, ce qui indique, comme le coût par mille, \$1,147 et de même pour le N.-C., la dépense de \$33,349,905, et le parcours de 23,768, soit \$1,403 par mille. La différence entre ces prix, par mille, est de \$256. Si les frais de traverses et de rails imputés au capital et la réserve avaient été ajoutés aux \$19,110,762, cela donnerait, pour le P.-C., un prix par mille de \$1,371 à comparer à celui du N.-C. pour la même année, soit \$1,403, ce qui donnerait une différence de \$32 par mille. Ce qui précède indique combien il importe de s'assurer que les chiffres employés sont comparables.

D'après la proposition du P.-C., le *Toronto Terminals Railway* et le *Northern Alberta Railways*, qui sont maintenant propriété commune aux deux chemins de fer, doivent être retenus dans le projet d'unification, bien que 50 milles du dernier soient inclus dans le programme de désaffectation. Si ces lignes sont entretenues sous le régime de l'unification, comme elles le sont actuellement, par une administration mixte, il n'y aura pas d'économie importante dans l'entretien de la voie de ces deux chemins de fer.

En outre, le P.-C. ne propose, dans le réseau unifié, d'abandonner aucune des lignes du N.-C. qui passent aux Etats-Unis. D'après ce que je puis voir, la situation ne changerait pas sensiblement sur le chemin de fer Duluth, Winnipeg et Pacifique ni sur la ligne de Portland du N.-C., à moins d'un changement considérable dans l'acheminement du trafic. Sur les chemins de fer Grand Trunk Western et Central Vermont il est impossible que le réacheminement du trafic en destination et en partance des lignes américaines augmente les frais d'entretien de la voie sur ces deux lignes, si le réacheminement y amène plus de trafic.

Les comparaisons précédentes, au point de vue des parcours et des frais de route, ont été faites au moyen des données du réseau complet du N.-C. Je me propose maintenant d'examiner la question au point de vue des lignes canadiennes des deux réseaux, sans abandons de lignes, mais en éliminant les frais et les parcours des chemins de fer communs, c'est-à-dire du Northern Alberta et du Toronto Terminals. En utilisant les chiffres du livre bleu pour le P.-C., soit \$27,402,312 et en divisant ce chiffre par le nombre de milles du P.-C., on obtient un taux de \$1,645 par mille, lequel, appliqué aux 21,941 milles des lignes canadiennes du N.-C., donne un total de \$36,092,945. La dépense totale pour les lignes du N.-C. en 1930, d'après le livre bleu, est de \$41,942,226, dont il faut soustraire la somme de \$768,382 pour télégraphes commerciaux, ce qui donne \$41,173,844. En déduisant les \$36,092,945, qui représentent le total des frais du N.-C. sur la base du P.-C., on obtient une différence de \$5,080.89.

Si le rapport du P.-C. avait inclus les \$3,725,000 pour rails et traverses, comme indiqué ci-dessus, dans son total, la dépense aurait été de \$31,127,312. D'après ce total, qui est plus comparable avec le total du N.-C., abstraction faite des télégraphes commerciaux, le coût par mille aurait été de \$1,869. En multipliant ce \$1,869 par les 21,941 milles de ligne canadienne du N.-C., on obtient un total de \$41,007,729. Si l'on soustrait cela des \$41,173,844, la différence dans les frais d'entretien des lignes canadiennes du N.-C., d'après la dépense par unité du P.-C., serait de \$166,115.

Sir Edward Beatty, dans son témoignage devant la Commission royale pages 2436 et 2437, a admis que les lignes du N.-C. devaient naturellement coûter plus cher d'entretien que celles du P.-C.

On ne peut tirer une conclusion fiable en comparant les frais d'entretien des sections d'un même chemin de fer ou de chemins de fer différents, si l'on se base sur la statistique d'un an.

Sur ce point, j'ai traité exclusivement des dépenses des deux réseaux pour 1930. Voyons la situation actuelle. Il y a certaines différences physiques entre les lignes canadiennes des deux réseaux, différence dont il faut tenir compte en considérant les frais d'entretien de la voie et des constructions.

1. *Traverses traitées.*—Dans le discours qu'il prononçait en mai dernier devant les actionnaires du Pacifique, sir Edward Beatty, se référant à la situation de 1937, déclarait que 56 p. 100 des traverses du Pacifique étaient traitées, ce qui supposait un pourcentage de 44 p. 100 pour les traverses non traitées. A la fin de 1937, 33 p. 100 des traverses du National étaient traitées et 67 p. 100 ne l'étaient pas. Les traverses traitées, à cause de leur durée beaucoup plus longue, n'ont pas été posées sur l'un ou l'autre réseau depuis assez longtemps pour qu'il faille en renouveler un grand nombre. Comme les deux chemins de fer ont à peu près le même nombre de traverses par mille de voie, et comme les traverses non traitées sont surtout celles qu'on remplace, cette différence dans la quantité de traverses non traitées veut dire que, sous n'importe quel régime administratif, il faudra, pour le renouvellement des traverses par mille, plus de dépenses imputables à l'entretien de la voie sur le N.-C. que de celle du P.-C. Pour 1936, dernière année pour laquelle les données me sont disponibles au sujet du renouvellement, la différence s'est élevée à 82 traverses par mille pour toutes les voies, ou 90 traverses par mille de chemin par année. Le coût moyen d'une traverse non traitée une fois posée, matériaux et main-d'œuvre, varie entre 90 c. et \$1, et sur le pied de 90 traverses par mille de chemin à 90 c. par traverse, cela comporte une dépense additionnelle de \$81 par mille, soit environ \$1,800,000 par année.

2. *Ponts de bois.*—A une assemblée des actionnaires, tenue récemment, sir Edward Beatty déclarait que l'an dernier le P.-C. avait 1,489 ponts de bois et 1,861 ponts permanents, tandis qu'en 1937, sur les lignes canadiennes du N.-C., il y avait 3,081 ponts de bois et 1,995 ponts permanents. Lorsque les chemins de fer Nationaux furent amalgamés, le nombre de leurs ponts de bois constituait un des graves problèmes que le réseau avait à envisager. Quoiqu'on ne puisse faire de comparaison directe au sujet de cette situation, on remarquera que le N.-C. a un nombre de ponts de bois à entretenir qui représente plus de deux fois celui du Pacifique, et sans avoir tous les détails concernant ces ponts, je suis d'avis que la différence dans le nombre de ces ponts exige une dépense additionnelle considérable pour leur entretien, dépense que j'ai estimée à \$600,000 par année.

Le très hon. M. Meighen:

D. Monsieur Brown, je suis depuis si longtemps au Parlement que je puis très bien me rappeler les discours nombreux et vibrants dans lesquels on déclarait qu'au point de vue des ponts, la situation du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique serait beaucoup meilleure que celle du P.-C. ou de tout autre chemin de fer du monde, et que c'était là une des grandes qualités de ce chemin de fer. J'aurais pensé que, dans cette partie dont vous plaignez particulièrement, vous aviez un réel avantage au point de vue de l'entretien des ponts.—R. La section dont je me plains.

D. La compagnie se plaint de ces sections dont on lui a imposé le fardeau. Ce serait un désappointement terrible pour moi si vous n'aviez pas un grand avantage.—R. Je parle de toute la ligne, du nombre total de ponts.

D. N'avez-vous pas un grand avantage, sur le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique?—R. Au sujet des ponts, en comparaison du P.-C.?

D. Oui.—R. Je dirais que non.

D. Tous ces discours étaient-ils... —R. Je ne sais rien quant aux discours, monsieur. Je parle d'après les faits.

D. Et vous dites que sur ces deux chemins de fer, construits suivant la norme de qualité où on les plaçait au point de vue des ponts, vous n'avez aucun avantage?

L'hon. M. DANDURAND: Le témoin a parlé de l'ensemble du réseau.

Le TÉMOIN: Vous avez mentionné deux chemins de fer, monsieur Meighen. Vous voulez dire le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique?

Le très hon. M. Meighen:

D. Oui.—R. Je puis dire que lorsque nous les avons acquis, il y avait un certain nombre de ponts de bois sur chacun d'eux.

D. N'avez-vous pas des ponts moins nombreux et meilleurs que sur toute autre ligne du Canada?—R. Je ne dirais pas cela. Cela dépend du point de comparaison.

D. En les comparant avec n'importe quelle ligne. Je crois que M. Parent corroborera mon affirmation quant à ce que j'ai entendu dire à propos de ces constructions de ponts.—R. Il y a un certain nombre de très beaux ponts.

D. Je n'ai pas entendu parler de ponts de bois à cette époque.—R. Vous n'avez jamais entendu parler de Calamity Creek?

L'hon. M. McRAE: Il y a un grand nombre de ponts de bois en Colombie-Britannique.

L'hon. M. DANDURAND: Sans doute, la déclaration du témoin vise tout le réseau.

L'hon. M. Hugessen:

D. Je suppose que lorsqu'on bâtit un chemin de fer, on met habituellement un certain nombre de ponts de bois en vue de les remplacer petit à petit avec le temps?—R. C'est généralement ainsi. Je crois que M. Meighen veut dire que lorsqu'on a construit le Grand-Tronc-Pacifique, on avait l'intention de mettre des ponts permanents et que cela s'est fait largement mais pas complètement.

Le très hon. M. Meighen:

D. Mais on n'adopta pas la pratique usuelle de mettre des ponts de bois. Je n'ai jamais entendu dire qu'il y aurait des ponts de bois.—R. J'ai entendu dire qu'il y en avait beaucoup sur cette ligne.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): On peut dire, je crois, qu'un grand nombre de ponts de bois étaient sur des lignes que le National a acquises et qui avaient une très mauvaise réputation quant à la construction des ponts.

L'hon. M. Hugessen:

D. Sur la section du Nord-Canadien, il y avait un très grand nombre de ponts de bois?—R. Oui.

L'hon. M. Parent:

D. Je crois que vous en trouverez quelques-uns aussi sur la côte de Gaspé.—R. C'est vrai.

Le très hon. M. Meighen:

D. Je ne parle que de ces deux chemins de fer.—R. Je puis dire que sur le réseau National-Canadien, le plus grand pont de bois en existence au Canada en 1923 était sur le Grand-Tronc-Pacifique, sur la rivière Bataille.

D. Je voudrais avoir su cela il y a un certain nombre d'années.

Quelques SÉNATEURS: Oh! oh!

Le TÉMOIN: Dois-je continuer?

M. BIGGAR: Oui.

Le TÉMOIN:

3. Prépondérance du parcours du P.-C. dans le territoire à bas prix.—

A la fin de 1937, il y avait, sur le P.-C., 5,832 milles de chemin sur les lignes de l'Est et 11,354 milles sur les lignes de l'Ouest, formant un parcours total de 17,186, filiales comprises, d'après le rapport annuel du P.-C. Sur le National-Canadien, lignes du Canada, il y avait 10,586 milles sur les lignes de l'Est et 11,388 milles sur les lignes de l'Ouest, formant un total de 21,974. Là-dessus on remarquera que le parcours des deux réseaux dans l'Ouest canadien, est à peu près le même. Les lignes de l'Est du P.-C. comprennent 34 p. 100 de l'ensemble du chemin de fer et les lignes de l'Ouest, 66 p. 100, tandis que les lignes canadiennes du N.-C. ont 48 p. 100 de leur parcours dans l'Est et 52 dans l'Ouest. Comme l'entretien des lignes de l'Est du N.-C. coûte environ \$500 par mille plus cher que celui des lignes de l'Ouest, et comme le N.-C. a une proportion beaucoup plus forte de ses lignes dans le territoire coûteux que le P.-C., ses frais d'entretien doivent nécessairement être plus élevés. J'estime que la différence est de \$1,500,000 par année.

4. *Densité du trafic.*—La densité du trafic est un facteur des frais d'entretien de la voie et on l'exprime généralement en tonne-milles par mille de chemin. D'après la formule de l'American Railway Engineering Association (Association des ingénieurs de chemin de fer américains), le trafic affecte l'entretien de la voie dans la proportion d'un tiens environ. La densité du trafic du N.-C. (lignes canadiennes) est inférieur d'environ 15 p. 100 de celle du P.-C., et par conséquent les frais d'entretien de la voie pour cette faible densité devraient être inférieurs d'environ 5 p. 100 ou \$68 par mille par année, ce qui représenterait environ \$1,500,000.

Vous comprenez, notre entretien devrait coûter un million et demi de moins à cause de cete moindre densité de trafic.

Ce qui précède, et les autres facteurs du même genre, indiquent combien il est faux d'essayer de faire des comparaisons exactes sans avoir toutes les données utiles concernant les deux réseaux.

Les estimations du Pacifique ont été basées sur la prétendue applicabilité des frais par unité, sur ce qu'il appelle ses résultats, au réseau unifié, et à mon avis cette application ne peut se faire convenablement.

M. Biggar:

D. Cela couvre ce que vous aviez à soumettre, monsieur Brown?—R. Oui.

D. Et vous n'avez fait de votre côté aucune étude des possibilités d'après vos renseignements?—R. Sauf ce qui est ici.

D. Etes-vous au courant de l'estimation de \$56,000,000?—R. Non.

D. Vous n'en savez rien?—R. Non.

L'hon. M. Haig:

D. Le président et votre humble serviteur, nous ne sommes pas du même avis sur ce que vous avez dit. J'ai cru vous entendre dire que la densité du trafic du P.-C. rendait un peu plus coûteux l'entretien de la voie sur ce chemin de fer que sur le N.-C.—R. C'est vrai. Si vous analysez les quatre éléments que j'ai indiqués: les traverses non traitées, la plus forte proportion de ponts de bois, la prépondérance du parcours du N.-C. dans le territoire le plus coûteux,—voilà des facteurs qui accroissent la dépense du National. Il y a aussi celui de la densité du trafic, de la différence de densité entre les deux chemins de fer, qui amoindrit les dépenses du P.-C., de sorte que, dans une certaine mesure, cela va en sens contraire des trois autres.

D. A présent, il y a une autre question.—R. Si vous ne pouvez y répondre, dites-le. En regardant la carte, il me semble que plusieurs de vos lignes lucratives font partie soit de l'ancien Grand-Tronc soit de l'ancien Nord-Canadien, et que ces deux chemins de fer constituent la partie rémunératrice de votre réseau. En savez-vous quelque chose?—R. Je dirais plutôt...

D. Voudriez-vous répondre à cette question?

Le très hon. M. MEIGHEN: N'importe qui.

Le TÉMOIN: Eh! bien, à mon avis, l'ancien Grand-Tronc qui va tout droit à Chicago est le chemin le plus payant que nous ayons.

D. Et le suivant?

L'hon. M. Parent:

D. Dans le district minier du nord de Québec?—R. Pas quant au trafic, non. Je ne sais pas lequel vous classeriez...

L'hon. M. Haig:

D. Ne compteriez-vous pas l'ancien Nord-Canadien comme le suivant?—R. En prenant tout le réseau?

D. Oui.—R. En prenant tout le réseau, je penserais que oui.

D. Et en réalité, la meule que vous avez au cou, si je puis employer cette expression courante, c'est la ligne qui va de Québec à Nakina et de quelque endroit près de Jasper jusqu'à Prince-Rupert?—R. Je ne dirais pas que ce sont les seules.

D. Il y en a d'autres?—R. Il y en a bien d'autres. Bien des embranchements ont été acquis pendant une longue suite d'années et, à l'époque, nombre de gens savaient que plusieurs de ces lignes ne pourraient jamais faire leurs frais.

Le très hon. M. Meighen:

D. Le président n'a-t-il pas recommandé de les acquérir?—R. Je parle d'une époque antérieure à cela, alors que j'étais sur les lieux avec le ministre des Chemins de fer du temps. Ces compagnies avaient failli comme telles et ne pouvaient plus acheter de matériaux ni rien pour faire leurs réparations et tenir leurs lignes en activité. Mais on crut qu'il serait dans l'intérêt de la nation...

Le très hon. M. Meighen:

D. Quelle proportion de votre réseau est dans l'ouest du Canada?—R. Cinquante-deux pour cent de notre parcours.

D. Et 48 p. 100 dans l'Est?—R. Quarante-huit dans l'Est. Je parle de milles de chemins de fer,—48 p. 100 pour les lignes de l'Est.

L'hon. M. Sinclair:

D. Où faites-vous la ligne de partage?—R. A Fort-William et Armstrong.
[M. S. B. Brown.]

Le très hon. M. Meighen:

D. Et sur le Pacifique?—R. Le P.-C. a 34 p. 100 dans l'Est et 66 dans l'Ouest.

D. Alors, il est bien plus dans l'Ouest que votre réseau, en proportion?—R. Oui.

D. Et l'Ouest est la partie du pays qui a souffert en ces dernières années, beaucoup plus que l'Est?—R. Voulez-vous dire au point de vue financier?

D. Je veux dire quant à la production.—R. Oui.

L'hon. M. Haig:

D. Depuis combien de temps êtes-vous au National ou pour des compagnies qui s'y sont rattachées?—R. Depuis l'amalgamation, et j'étais depuis 1913 au service d'une des lignes qui furent amalgamées.

L'hon. M. Black:

D. Vous étiez à l'Intercolonial avant cela?—R. De 1913 jusqu'à l'amalgamation, oui.

L'hon. M. Parent:

D. J'ai entendu déclarer,—je ne sais si c'est exact ou non,—que la province de Québec était celle qui avait le plus faible parcours de chemin de fer par tête. Est-ce exact?—R. Je n'ai jamais calculé cela.

L'hon. M. Côté:

D. Monsieur Brown, à propos des traverses traitées, je vous ai entendu dire que vous aviez une beaucoup plus forte proportion de traverses à traiter dans l'avenir, et que, pour cette raison, vos frais d'exploitation futurs seraient proportionnellement plus élevés à mesure que vous traiteriez vos traverses?—R. Pas nécessairement à mesure que nous les traiterons, mais à mesure que nous remplacerons les traverses non traitées.

D. Remplacer les traverses non traitées ou mettre des traverses traitées, c'est la même chose?—R. Oui.

D. Et en 1930, vous avez traité des traverses pour une somme de \$1,500,000?—R. Oui, \$1,549,000.

D. Et le Pacifique a traité des traverses pour \$2,500,000?—R. Oui, et il a débité cela au capital, mais pas nous.

D. Ainsi, dans cette année-là, le Pacifique a dépensé beaucoup plus que vous dans le traitement des traverses?—R. Oui.

D. Et sans doute vous en concluez, et moi aussi, qu'on ne peut faire la comparaison d'une année sur cette base, vu la disparité des chiffres, au moins dans cette mesure.—R. Actuellement, monsieur le sénateur, je puis dire que le coût du traitement des traverses sur le N.-C., et cela depuis 1932, est imputé sur le compte de capital, pour les lignes canadiennes, tout comme le P.-C. le faisait en 1930. Je crois que nous sommes sur le même pied à présent, sauf quant aux lignes des Etats-Unis où, d'après les règlements de la Commission du commerce entre Etats, les traverses traitées doivent être imputées sur l'entretien.

Le très hon. M. Meighen:

D. Je vous ai entendu dire que le plus grand pont de bois du pays était sur le Grand-Tronc-Pacifique, sur la rivière Bataille?—R. Oui.

D. A l'ouest de Wainwright?—R. Non, près de Camrose, sur un embranchement du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. SINCLAIR: Monsieur le président, il y a une question qui a surgi d'une déclaration faite par le vice-président pour la division des Maritimes et qui s'est trouvée soulignée par une affirmation de M. Walton, hier, et que j'aurais voulu élucider avec M. Walton hier soir, mais l'ajournement m'a empêché de le faire. Il y a certaines particularités qui se rapportent à la division du génie et sur lesquelles je voudrais interroger M. Brown.

D. Lorsque le vice-président pour les provinces Maritimes rendait témoignage, il a parlé de la forte quantité de trafic d'exportation qui passait par le T.-N. et aussi du charbon et des autres marchandises qui prenaient cette route. Je voulais m'informer du commerce d'exportation, des marchandises qu'on expédie pour l'exportation, par l'océan ou le long du littoral, pour savoir s'il n'y aurait pas économie à faire passer ce trafic sur le T.-N. à McGivney Junction et à le charger sur un navire à Saint-Jean au lieu de lui faire parcourir trois fois cette distance entre McGivney Junction et Halifax. J'allais m'informer de cela auprès de M. Walton, mais je ne suis pas entré assez tôt ce matin, m'étant rendu à un autre comité. Je veux demander quel est l'état de la ligne entre McGivney et Fredericton, et quel est l'état du chemin de fer Valley Railway de Fredericton à Saint-Jean, quant à la capacité d'opérer ces transports.—R. Elles ne sont pas dans l'état où l'on garde habituellement les voies principales.

D. Dans quel état sont-elles?—R. Il faudrait une dépense considérable pour mettre au niveau de qualité des voies principales la section de McGivney à Fredericton, par exemple, au point de vue de l'entretien et de l'amélioration.

D. Quelle est la capacité du nouveau pont?—R. Il peut porter tout ce que nous avons sur le réseau.

D. Il faudrait une forte dépense pour mettre le terrassement à la qualité d'une voie principale?—R. Oui, et pour améliorer certaines courbes et différentes choses de ce genre.

D. Quelle dépense faudrait-il?—R. Il me faudrait faire une estimation.

D. A quel niveau de qualité cette partie de la voie se trouve-t-elle?—R. A ce qu'on appelle la qualité d'un embranchement.

L'hon. M. Parent:

D. Quel est le poids des rails?—R. Plus souvent 80 livres par verge.

D. Quel est le niveau de qualité du chemin de fer Valley, entre Fredericton et Saint-Jean?—R. Il a la qualité d'un embranchement, en ce qui concerne le ballast et quelques autres particularités. Il y a quelques ponts qui auraient besoin d'être remplacés; quelques-uns ont été déplacés par des débordements de rivière, et les culées ont été remplacées par des pièces de bois. Ces ponts auraient besoin d'être renforcés,—pas extrêmement,—et il y a un certain nombre de choses comme cela.

D. Le réacheminement du trafic coûterait-il beaucoup?—R. Le transport n'est pas de mon domaine.

L'hon. M. Gordon:

D. A-t-on démontré à votre satisfaction, jusqu'ici, que le traitement des traverses était économique?—R. Oui.

D. Quelle est, à votre avis, la durée d'une traverse traitée?—R. De 22 à 25 ans.

D. Et celle d'une traverse ordinaire?—R. De 8 à 10 ans.

L'hon. M. Horsey:

D. Met-on ces traverses vertes ou les fait-on sécher tout d'abord?—R. Nous cherchons à les faire sécher lorsque c'est possible; nous obtenons un peu plus de durée du bois séché que du bois vert. Je crois que dans les provinces Maritimes, où l'on employait le bois qui poussait le long des voies, sur plusieurs des embranchements que j'ai mentionnés comme ayant été acquis, les traverses ne dureraient pas plus de quatre ou cinq ans, mais ce n'était pas du bois approprié. Ces lignes étaient exploitées par des compagnies privées, qui n'avaient pas le moyen d'acheter du bon bois.

L'hon. M. Black:

D. Pour revenir à la question posée par le sénateur Sinclair, je voudrais savoir quelle longueur de trajet vous épargneriez en faisant passer votre trafic direct sur le Transcontinental jusqu'au centre du Nouveau-Brunswick, d'abord par McGivney et Fredericton jusqu'à Saint-Jean, au lieu de lui faire suivre la route actuelle?—R. Il me faudrait calculer cela.

D. Cela ne devrait pas prendre de temps, vous connaissez ce pays?—R. Mais je ne puis calculer différentes longueurs de parcours dans ma tête en ce moment. Je puis vous procurer ces chiffres, monsieur le sénateur. Vous voulez savoir la distance, par exemple, entre Québec ou Diamond Junction...

D. Oui de Diamond Junction, car la plus grande partie de la marchandise d'exportation passe par Diamond Junction.—R. Oui.

D. Je veux savoir les distances qu'il y a de Diamond Junction à Saint-Jean par McGivney et le chemin de fer de la rivière Saint-Jean; et de Diamond Junction à Saint-Jean par McGivney et Moncton; et de Diamond Junction à Moncton et Halifax.—R. Vous voulez la distance jusqu'à Halifax par l'Inter-colonial?

D. Quelle est la route la plus courte, si vous voulez.—R. Très bien.

D. C'est-à-dire, d'abord, en transportant le trafic à Halifax par Moncton; deuxièmement à Saint-Jean par Moncton et ensuite à Saint-Jean par le chemin de fer de la Vallée.—R. Je puis vous donner ces parcours.

D. Je vous demande cela parce que je me suis toujours demandé pourquoi vous ne preniez pas la route la plus courte.

M. Biggar:

D. Vous avez parlé d'imputer les frais de créosotage des traverses au compte de capital, et je crois que ce que vous avez mentionné est à la page 000 du compte rendu. Voulez-vous regarder à cette page? Un article de \$2,500,000 figure dans la partie inférieure de la page, du côté gauche. Ai-je raison de penser que cet article est inscrit aux fins de l'économie et que le chiffre de \$5,215,035, qui figure au-dessus, est celui que M. Armstrong a inscrit pour s'assurer d'une économie, et que ce calcul ne se rapporte nullement aux \$2,500,000 qu'on a déduits ensuite, parce que ce n'est déduit que pour égaliser les chiffres au bas de la page?—R. Pour avoir les chiffres du Pacifique séparément de ceux du réseau unifié. C'est-à-dire en mettant les \$2,500,000 des deux côtés. C'est très bien pour ce calcul.

D. Mais pour calculer l'économie, la dépense totale de \$2,715,035 a été comptée?—R. Oui, et dans son rapport au Bureau de la statistique, pour la rendre comparable à celle du National sur la même base, cette somme de \$2,500,000 a été incluse comme une dépense.

D. Mais je crois que cela n'a rien à voir avec le calcul de l'économie. Cela a trait au rapport, mais non au calcul de l'économie.—R. Cela concerne beaucoup l'entretien de la voie si vous ne l'inscrivez pas dans les dépenses.

D. Mais cet article est inscrit, si je comprends bien, à la page 874.—R. C'est dans le calcul, puis c'est enlevé.

D. Eh bien, je suppose que nous allons nous en tenir là.

M. JOHN ROBERTS est appelé.

M. Biggar:

D. Monsieur Roberts, quel est votre emploi?—R. Chef du matériel moteur et roulant.

D. Vous allez nous parler de cet item du matériel d'entretien, qui figure au bas de la page 449, si je comprends bien.—R. Frais d'entretien du matériel.

D. Oui. C'est au bas de la page 449 du compte rendu.—R. Oui.

D. Avez-vous cela sous forme de mémoire?—R. Oui. Puis-je le lire?

D. Voulez-vous procéder avec cela?—R.

A propos du document "H", page 449, où l'on fixe approximativement à \$14,360,414 l'économie totale nette sur l'entretien du matériel, sous le régime de l'unification.

Les statistiques du livre bleu ont partout servi de base à l'estimation et nous n'avons aucun moyen de déterminer la comparabilité des chiffres rapportés par les deux chemins de fer.

Les articles les plus importants qui soient inclus dans cette estimation sont les réparations aux locomotives à vapeur, aux wagons à marchandises et aux voitures de voyageurs, et l'économie globale approximative sur ces trois articles seulement est de \$12,230,985. Nous tenons à signaler qu'environ 35 p. 100 de cette économie est considéré comme devant résulter de l'application des frais par unité du Pacifique. L'autre partie, soit 65 p. 100, est principalement basé sur une réduction générale des trajets de locomotives et de wagons par suite des abandons de lignes, des annulations et consolidations de trains et des réductions de services. Je vais prendre ces item un par un.

Réparations aux locomotives à vapeur

Le plus gros élément de ce total est l'économie prévue de \$7,765,015 au compte des réparations de locomotives. En se référant au document "H", page 882, et en le comparant au document "H" de la page 449, on voit que l'estimation du P.-C. quant aux économies à réaliser sur les réparations de locomotives, d'après l'expérience de 1930, se répartit comme suit:

(1) Economie par application des frais par unité du Pacifique.	\$3,502,398
(2) Réduction de 12.2 p. 100 dans le parcours milliaire total des locomotives.	3,265,244
(3) Emploi préféré de locomotives modernes et exécution des réparations aux ateliers les plus efficaces.	997,373
	\$7,765,015

On remarquera que 45 p. 100 de l'économie prévue est attribuable à l'application des frais par unité du P.-C. et se fonde sur la présomption du fait que le coût moyen par locomotive-mille dans le réseau unifié pourrait se réduire au prix par mille payé par le Pacifique. Nous estimons que cette base est fautive, pour les raisons suivantes:

1. Les locomotives du N.-C. sont en général beaucoup plus grosses que celles du Pacifique et il en coûte plus pour entretenir une grosse locomotive qu'une petite. A la fin de 1937, l'effort moyen de traction sur le N.-C. était de 13.45 supérieur à celui du P.-C., sans compter la capacité des animateurs et, comme le N.-C. a près de quatre fois autant de locomotives munies d'animateurs que le P.-C., il ne serait pas injuste envers le P.-C. de faire un rajustement de 13.45 p. 100 pour les fins de la comparaison.
2. Par suite de l'amalgamation, le N.-C. doit entretenir 214 différentes catégories de locomotives contre 124 au P.-C. Cela veut dire que le N.-C. doit garder un beaucoup plus gros stock de pièces, ce qui augmente les frais d'entreposage, et que le nombre de modèles, matrices, gabarits, etc., est beaucoup plus grand qu'il ne faudrait si le nombre de catégories était moins grand. La quantité de travail répété dans les ateliers est grandement restreinte, ce qui augmente le coût de la production. Toute direction unifiée trouverait le problème beaucoup plus compliqué d'entretenir 338 catégories de locomotives au lieu de 124.

3. Les locomotives du N.-C. ont été modernisées dans une plus forte proportion que celles du P.-C. par l'application de dispositifs tels que surchauffeurs, chargeurs mécaniques, siphons, chauffe-eau, injecteurs de vapeur d'échappement, animateurs, graisseurs mécaniques, etc. Si ces dispositifs augmentent l'efficacité et la capacité des locomotives, et sans aucun doute justifient leur emploi, il faut les entretenir à prix d'argent et une partie de leur dépense d'installation doit aussi se débiter au compte de l'entretien.
4. La proportion de locomotive-milles dans les prairies par rapport au parcours total des locomotives du réseau est beaucoup plus grande sur le P.-C. que sur le N.-C. Le coût par mille de l'entretien d'une locomotive qui fait le plus gros de son travail sur des voies planes, tangentielles, est bien inférieur à celui d'une locomotive semblable travaillant dans des conditions beaucoup plus difficiles, dans d'autres parties du pays.

Les estimations sont toutes fondées sur l'expérience de 1930, qui serait tout à fait satisfaisante si les deux chemins étaient demeurés à un niveau constant d'efficacité jusqu'aujourd'hui, mais il n'en est pas ainsi. Le N.-C. et le P.-C. ont réduit leurs dépenses de réparations par locomotive-mille depuis 1930, et comme une épargne sur le coût actuel est ce qu'on désire, nous nous proposons de faire une comparaison assez brève de l'expérience de 1937:

	N.-C.	P.-C.	Total pour les deux chemins de fer
Parcours total des locomotives en milles (1937)	63,176,000	48,870,000	112,046,000
Total des réparations (1937)	\$12,796,000	\$7,814,000	\$20,610,000
Coût par locomotive-mille	20.25 c.	15.99 c.	

Supposons qu'il eût été possible d'entretenir les locomotives des deux chemins de fer au prix payé par le P.-C., soit 15 c. 19 par mille, sans aucune réduction dans le parcours, le coût total aurait été réduit de \$20,610,000 à \$17,916,000, constituant une économie directe de \$2,694,000, mais il serait déraisonnable de s'attendre à cela, à cause des différences de conditions que nous avons expliquées ci-dessus.

Si l'on fait un rajustement dans le coût par mille pour compenser la plus forte grosseur des locomotives du N.-C., l'estimation des économies serait changée telle qu'indiquée ci-dessous:

Total des réparations de locomotives, 1937, pour les deux réseaux			\$20,610,000
P.-C., 48,870,000 milles à 15 c. 99		\$ 7,814,000	
N.-C., 63,176,000 milles à 15 c. 99, plus 13.45 p. 100= 18 c. 14		11,460,000	19,274,000
Economie prévue au coût par unité rajusté			\$ 1,336,000

On remarquera que ce rajustement réduit l'estimation de l'économie de \$2,694,000 à \$1,336,000, soit de plus de 50 p. 100, et s'il était possible de faire des rajustements pour les autres circonstances mentionnées, l'estimation serait réduite davantage. Il est donc impossible d'affirmer qu'il y aurait une économie directement attribuable à l'augmentation de l'efficacité des ateliers et des remises à locomotives sous une gérance unifiée.

Le second article qui montre une économie présumée de \$3,265,244 dépendrait d'une réduction de 12.2 p. 100 dans le total du parcours milliaire des locomotives, par suite de la réduction de service qui pourrait s'effectuer sous une direction unifiée. Si le nombre de locomotive-milles était réduit, le total des réparations le serait naturellement, mais la question de savoir si cette estimation de la réduction du nombre de milles peut

se réaliser est une question de transport et pourra être traitée par notre agent du transport. Considérant que l'estimation de 12.2 p. 100 de réduction de parcours a été basée sur la présomption du fait que plus de 5,000 milles de voie seraient abandonnés, tout changement dans le programme des abandons modifierait la somme de réduction réalisable dans le nombre de locomotive-milles. Par conséquent, à moins que toute la liste des abandons suggérés ne puisse s'effectuer, l'économie présumée de \$3,265,244 semble inaccessible.

Le troisième article, qui indique une économie prévue de \$997,373 pour l'usage d'une plus grande proportion de locomotives modernes et la mise au rancart des plus vieilles, et aussi pour l'exécution des réparations aux ateliers les plus efficaces et la fermeture des autres, dépend dans une large mesure des mêmes conditions que l'économie figurant comme deuxième article. Le nombre de vieilles locomotives qui peuvent être mises de côté varierait suivant la réduction du parcours des locomotives, et la capacité nécessaire des ateliers dépendrait aussi de la même condition. Par conséquent, à moins que la réduction de 12.2 p. 100 dans le parcours ne puisse s'établir avec quelque certitude, les économies prévues au deuxième et au troisième articles sont également incertaines. Le témoignage de M. R. A. Pyne nous indique qu'on a l'intention de fermer trois ateliers principaux sur les lignes de l'Ouest. Il ne dit pas combien on en fermera dans l'Est. Si des ateliers peuvent être fermés, on peut ainsi réduire les frais généraux, mais il serait impossible d'estimer l'économie à réaliser, à moins de déterminer la réduction dans le parcours milliaire des locomotives et de régler la question de savoir quels ateliers seront fermés. En tout cas, c'est une question de ligne de conduite qui peut être influencée par un certain nombre de considérations, à part celle des frais généraux causés par les réparations de locomotives.

Pour résumer la situation relative aux réparations de locomotives, nous avons confiance que la direction unifiée ne pourrait pas réduire le coût au mille des réparations aux locomotives du N.-C. Les raisons de la différence de coût par unité entre le N.-C. et le P.-C. ont été exposées plus haut. Le fait que le coût de réparation par mille sur le N.-C. a été inférieur de 7 p. 100 à celui des lignes de la classe 1 aux Etats-Unis, dans les cinq dernières années; devrait indiquer suffisamment que le service de mécanique du N.-C. est d'une grande efficacité et, comme le N.-C. suit les instructions de la Commission du commerce entre Etats relativement à la comptabilité, il n'y a pas à douter du fait que ses chiffres de dépenses sont comparables à ceux des chemins de fer américains.

Notre agent des transports a déjà traité des économies qui deviendraient possibles par la réduction du service et des parcours.

Réparations aux wagons à marchandises.—L'économie nette sur les réparations de wagons à marchandises, qui figure à la page 449, document "H", est de \$2,703,896, et si l'on se réfère aussi au document "C", page 444, ainsi qu'au document "H", page 882, on constatera que l'économie prévue du P.-C. est constituée comme suit:

(1) Economie par l'application du coût par unité du Pacifique-Canadien.	\$ 639,640
(2) Réduction de 3.3 p. 100 dans le parcours milliaire total des wagons-marchandises.	855,000
(3) Préférence à l'emploi de wagons modernes en acier et exécution des réparations aux ateliers les plus efficaces.	1,209,256
Total.	\$2,703,896

On remarquera que l'économie directe prévue pour l'emploi des prix par unité du P.-C. est d'environ un quart du total et que le reste dépend de l'abandon de lignes et de la réduction du service. Toute estimation fondée sur le coût par mille des réparations aux wagons est sujette à critique. Le parcours total est pour tous les wagons-marchandises de n'importe quelle compagnie transportés sur le réseau; le coût total est le prix de revient des réparations aux wagons appartenant à la compagnie. On peut constater par là que le coût moyen ainsi calculé par mille de wagon à marchandises est beaucoup moins sûr, aux fins de la comparaison, que dans le cas des locomotives ou des voitures à voyageurs. D'après les rapports, les prix de revient par mille de wagon à marchandises sont depuis plusieurs années plus élevés sur le N.-C. que sur le P.-C. et la différence est très bien motivée. L'une des raisons les plus importantes est le programme de modernisation beaucoup plus parfait adopté par le N.-C., y compris l'usage d'armatures de bogie en acier roulé, d'amortisseurs à friction, de bogies stabilisés, de freins A.B., etc.

Les wagons dotés de bogies à barre voûtée seront refusés en échange après le 1er juillet 1938; et à la fin de 1937, le N.-C. avait 49,799 wagons, soit 52 p. 100 de l'ensemble de ses wagons, munis d'armatures de bogie en acier coulé. Le P.-C. possédait 26,901 wagons ainsi munis, soit 33 p. 100 de l'ensemble de ses wagons.

L'hon. M. Parent:

D. Les Etats-Unis compris ou seulement au Canada?—R. Ces chiffres valent pour les lignes canadiennes.

Pour arriver au niveau du N.-C.; le P.-C. aurait à équiper ainsi environ 14,700 wagons de plus, d'où frais additionnels d'entretien d'environ \$3,300,000.

Au cours de 1937, le N.-C. a muni 7,357 wagons d'armatures de bogie d'où frais supplémentaires d'entretien de \$1,662,682. Il a muni 2,204 wagons de freins A.B. et les frais d'entretien de ces dispositifs se totalisèrent à \$209,380.

En 1937, le N.-C. a eu par jour en moyenne 3,257 wagons étrangers à ses propres lignes de plus que le P.-C. Le coût de location de wagons mis en circulation à l'étranger a donc atteint environ \$1,189,000 de plus que pour le P.-C.; ce chiffre n'apparaît pas aux comptes du service mécanique. Le coût des réparations pour ce nombre supplémentaire de wagons parcourant en moyenne 60 milles par jour à raison de 1.159 c. par mille atteindrait environ \$826,000 porté au compte des réparations de wagons à marchandises.

En se basant sur les données du rapport annuel du N.-C. et sur les chiffres fournis par le P.-C. au Bureau fédéral de la statistique pour 1936 pour les chargements de denrées, il apparaît que le National-Canadien est tenu d'avoir de plus que le Pacifique-Canadien 40 et 50 p. 100 de wagons à marchandises de la classe supérieure,—appelée classe A,—pour transporter en toute sécurité les produits manufacturés et autres qui exigent l'emploi de wagons de la classe A.

L'hon. M. Hugessen:

D. Est-ce parce que vous avez un trafic international plus considérable?—R. Oui, c'est possible; mais c'est en grande partie du papier, de la farine et du sucre, chargement de classe supérieure. J'ajouterai que ces chiffres me furent fournis par le service du transport.

Ce genre de wagons ne peut s'obtenir, naturellement, que par achat direct ou au moyen de réparations plus coûteuses à nos ateliers.

Nous désirons persuader le Comité que nous ne faisons pas intervenir ces détails pour embrouiller la question mais simplement pour montrer le nombre de complications importantes qui empêchent de comparer par un procédé simple les frais, chez deux chemins de fer distincts, d'une année d'entretien de wagons à marchandises.

Compte tenu des circonstances différentes chez les deux chemins de fer, circonstances qui pèsent directement ou indirectement sur les frais de réparations, il serait difficile de dire lequel des deux chemins de fer s'en tire le mieux pour les réparations de wagons à marchandises. Il est donc impossible de prévoir aucune économie directe en se basant sur l'amélioration des travaux d'atelier et de réparations.

J'ajouterai ici que le National-Canadien ne possède pas trop d'ateliers de wagons à marchandises.

Quant aux économies approximatives à effectuer par la réduction de parcours des wagons à marchandises, c'est affaire d'efficacité dans le transport reposant dans une certaine mesure sur les abandons de voies, question déjà traitée par notre représentant du service du transport.

Le chiffre le plus élevé des économies prévues comporte l'utilisation de wagons modernes en acier et la fermeture de quelques ateliers. Considérant que ce calcul repose sur la mise en disponibilité d'à peine 7,247 wagons sur un nombre total de 219,598—Voir Pièce n° 69, page 984)—une plus grande marge dans le choix des wagons serait négligeable. S'il était possible de fermer les ateliers on pourrait économiser, mais le N.-C. n'a pas de réserve d'ateliers de wagons à marchandises. Il semble donc que cette somme de \$1,209,256 ne vaille absolument rien dire.

Réparations de voitures de trains-voyageurs.—Les économies nettes en réparations de voitures de trans-voyageurs indiqués au document "H", page 449, sont de \$1,762,074, et si l'on consulte le document "H", page 884, et le document "B", page 443, il devient évident que l'économie prévue s'effectue comme suit:

(1) Economie par l'application du coût par unité au P.-C.	\$ 65,214
(2) Réduction des parcours par la suppression de trains-voyageurs et nouvel itinéraire.	1,696,860
Total.	\$1,762,074

Nous ne pouvons trouver aucune bonne raison d'économiser par l'application du coût par unité dressé par le P.-C. Le coût par unité tel que désigné est normalement plus élevé au P.-C. qu'au N.-C., et bien que l'utilisation par le N.-C. de voitures Pullman pour le service international apporte de la confusion, son influence est comparativement piètre, car le pourcentage de parcours de voitures Pullman s'établit entre 5 et 6 p. 100. Ainsi en 1937, le N.-C. a dépensé par mille 4c. .401 contre 4c. .641 au P.-C. Le parcours des voitures Pullman pour la même année a atteint 5.61 p. 100 du parcours total des voitures-voyageurs sur le N.-C. et, s'il y a compensation de ce chef, les frais de réparation par mille sont à peu près identiques chez les deux chemins de fer. Le premier chiffre de \$65,214 prévu n'a donc aucune signification.

La réduction de \$1,556,741 par la suppression de trains-voyageurs repose sur la présomption que le parcours de trains-voyageurs peut se réduire de 51,793,173 milles, mais que cette réduction puisse s'effectuer sous une administration unique, c'est là un problème qu'a déjà traité notre administrateur du transport.

Réparations du matériel de service

L'économie prévue de \$371,256 repose sur l'abandon de 5,000 milles de voies, et si la proposition primitive d'abandons de voies ne peut se réaliser, ce calcul perd de sa signification.

Machines d'ateliers

L'économie prévue de \$233,783 repose sur la réduction de 12.2 p. 100 du parcours des locomotives, 3.3 p. 100 du parcours des wagons à marchandises et 14.9 p. 100 du parcours des voitures-voyageurs. Ces réductions de parcours comportent l'abandon de voies et la réduction générale du service des trains. Si l'abandon prévu et la réduction du service ne peuvent se réaliser, l'économie ne peut s'obtenir.

Maintenant, je désirerais résumer tout ceci, si vous me le permettez.

M. BIGGAR: Ce serait fort utile.

Le TÉMOIN (lisant):

Prévisions d'économies du P.-C.		Remarques
1. Application du coût par unité dressé par le P.-C. aux réparations de locomotives.	\$ 3,502,398	Des témoins ont montré que l'administration du N.-C. est efficace et fourni de bonnes et suffisantes raisons pour prouver que les chiffres du P.-C. sur le coût par unité ne s'appliquent pas aux locomotives du N.-C. Basé sur l'abandon de voies et la réduction du service. Possible seulement si ces conditions peuvent s'obtenir.
2. Réduction du parcours des locomotives.	3,265,244	Economies reposant en grande partie sur les mêmes conditions que celles désignées à l'article 2.
3. Préférence accordée aux locomotives modernes et aux réparations effectuées à des ateliers mieux outillés.	997,373	On a fourni de bonnes et suffisantes raisons pour prouver que le coût par unité désigné ne peut se comparer chez les deux chemins de fer.
4. Application du coût par unité dressé par le P.-C. des réparations de wagons à marchandises.	639,640	Basé sur l'abandon de voies et la réduction du service. Possible seulement si l'on réussit à obtenir ces conditions.
5. Réduction du parcours de wagons à marchandises.	855,000	Il a été prouvé que le calcul d'économies à effectuer sur ce chapitre repose sur des conditions irréalisables.
6. Préférence accordée à l'utilisation de wagons modernes en acier et aux réparations effectuées à des ateliers mieux outillés.	1,209,256	Il a été clairement démontré que rien ne vient étayer ce calcul d'économies.
7. Application du coût par unité dressé par le P.-C. aux réparations de voitures-voyageurs.	65,214	Basé sur la réduction du service. Possible seulement moyennant réduction du parcours de plus de 51,000,000 de voiture-milles voyageurs.
8. Réduction du parcours des voitures-voyageurs.	1,696,860	Basé sur l'abandon de 5,000 milles de voies et possible à cette condition.
9. Réparations au matériel d'entretien.	371,256	Basé sur la réduction du service. Possible seulement à cette condition.
10. Machines d'ateliers.	233,783	Ce chapitre est étudié par le contrôleur du N.-C.
11. Surintendance.	1,410,754	La majorité des économies repose apparemment sur une réduction d'environ 20 p. 100 du personnel.
12. Autres dépenses.	113,636	
	\$14,360,414	

A en juger par ci-dessus, nous nous croyons justifiés à croire que ce calcul d'économies fut effectué en partant d'un principe fortement conjectural plutôt que sur des données prouvées et solides. Il est fort improbable que les conditions sur lesquelles il s'appuie se produisent jamais, et si ce point de vue est accepté, les économies présumées sont impossibles.

M. Biggar:

D. Monsieur Roberts, j'aurais naturellement été mieux placé pour vous poser quelques questions là-dessus si j'eusse vu ce mémoire, et même seulement ce résumé des données. Mais il m'est venu, en vous écoutant, deux ou trois questions à l'esprit. Vous déduisez des \$14,360,414 prévus par le P.-C. comme constituant les économies à effectuer sous l'unification un montant,—quel est le montant total de vos déductions?—R. Le mémoire y ajoute quelques autres chiffres.

D. Quel est le chiffre global des déductions?—R. Celles du document H?

D. Non; les déductions que vous venez de nous fournir dans le mémoire?—

R. \$14,360,414.

D. Ce qui laisse environ \$54,000 des quelque \$14,000,000 de la page 449?

L'hon. M. MURDOCK: Non; les chiffres restent les mêmes.

M. Biggar:

D. Quel chiffre avez-vous donné?—R. \$14,360,414.

D. Quelles déductions avez-vous faites?—R. Je ne vous comprends pas.

D. Je n'ai, naturellement, pas vu ce mémoire mais j'avais cru comprendre qu'il s'agissait là d'un certain nombre de dépenses à déduire des \$14,360,414?—

R. Non, monsieur; c'est là un simple sommaire du texte même que j'ai lu; un résumé. J'ai étudié chaque chiffre en particulier assez longuement, puis j'ai ramené le tout à un chiffre global.

D. Vous ne nous avez rien dit de ce qui restait, d'après vous, des \$14,360,414?—R. Des économies à effectuer sur ce chiffre?

D. Oui.—R. Comme le dit le mémoire, tout dépend de l'abandon...

D. Je vous ai demandé: vous n'avez pu rien nous dire de ce que serait le chiffre de ces économies?—R. Non.

L'hon. M. Dandurand:

D. De quoi avez-vous dit que cela dépendait?—R. De la réduction de parcours des locomotives, des wagons à marchandises et des voitures à voyageurs, que cet abandon s'effectue par l'unification ou par tout autre procédé imaginable. Puis le surintendant des machines pourra vous dire combien il faudra d'ateliers de voitures à voyageurs, de wagons à marchandises et de locomotives. Je ne puis vous en dire davantage.

M. Biggar:

D. Le National-Canadien n'a-t-il présentement que le nombre strictement nécessaire d'ateliers? Les ateliers du National-Canadien travaillent-ils à plein rendement?—R. Puis-je vous répondre comme suit? Malheureusement pour tous les chemins de fer, ils sont tenus de maintenir sur pied des ateliers pour faire face aux conditions d'urgence. Ce qui veut dire qu'ils ne peuvent avoir que des ateliers suffisants pour les temps de crise seulement.

D. En effet.—R. Pour l'instant nous avons plus d'ateliers que les besoins actuels ne l'exigent.

D. Ont-ils jamais travaillé à plein rendement?—R. Oui.

D. Quand?—R. L'année en question, 1930, nos ateliers ont travaillé à peu près à plein rendement. En d'autres termes, les experts en énergie motrice me comprendront,—il nous a fallu maintenir en état environ 1,300 locomotives cette année-là, réparer 1,300 locomotives, chiffre approximatif de nos ateliers à plein rendement.

D. Et vous ne croyez pas pouvoir par l'unification économiser beaucoup sans réduire le parcours des locomotives et des wagons?—R. Voulez-vous dire en fermant nos ateliers et le reste?

D. En réorganisant les divisions et les procédés actuels d'exploitation et ainsi de suite?—R. Il y aurait sans doute ainsi des économies. En d'autres termes, en réduisant le parcours des locomotives, des wagons à marchandises et des voitures à voyageurs, il y aura économie proportionnée à ces réductions.

D. Je voulais dire, en ne faisant aucune réduction de parcours de locomotives pour fins de transport mais une simple réorganisation de ce service.—R. L'unique réponse intelligente que je puisse vous faire est que nous n'avons aucun surplus d'ateliers de wagons à marchandises ou de voitures à voyageurs.

D. Je ne vous ai pas demandé cela. Je vous ai parlé d'unification. Si vous disposiez du matériel des deux compagnies, ne pourriez-vous pas réorganiser le service?—R. Je vous répondrai ceci: nous n'avons pas de surplus de moyens

pour réparer les wagons à marchandises et les voitures à voyageurs. Je parle des grands ateliers. Aux heures d'urgence nous avons à peu près ce qu'il nous faut absolument pour réparer nos locomotives. M. Pyne a dit dans son témoignage que l'Ouest possédait six ateliers de réparation de locomotives; il a ajouté que trois suffiraient à maintenir le matériel en état. Je n'ai pas parfaitement saisi l'idée de M. Pyne mais j'imagine qu'il voulait parler de l'atelier du National-Canadien à Winnipeg, Fort-Rouge, ancien atelier du Nord-Canadien, de celui du Grand-Tronc-Pacifique à Transcona, et de celui du Pacifique-Canadien à Weston et enfin de l'atelier Ogden à Calgary, ce qui donnerait quatre grands ateliers. Le National-Canadien possède, en sus, deux petits ateliers que je n'appellerai pas de grands ateliers mais que l'on appelle d'ordinaire des ateliers-réserves. L'un est à Calder, aux confins d'Edmonton, et l'autre à Port-Mann, dans la banlieue de Vancouver. A mon sens, M. Pyne a déclaré que l'outillage pourrait être réparé à trois de ces grands ateliers. J'ajouterai que cet arrangement dépendrait beaucoup du nombre de locomotives à réparer. Or je ne puis répondre sur ce point. Je connais notre propre situation mais non celle du Pacifique-Canadien.

D. Vous l'avez déjà dit, mais supposons qu'il ne se soit jamais fait aucune proposition à ce sujet. Oubliez la suggestion du Pacifique-Canadien pour quelques instants et tâchez d'éclairer le Comité. Dites-nous simplement si, d'après votre expérience et vos connaissances générales, vous croyez ou non qu'avec le matériel des deux chemins de fer à votre disposition, je parle des ateliers, vous pourriez économiser en effectuant le service qui vous incombe présentement?—R. Oui, je le crois.

D. Avez-vous quelque idée du chiffre de ces économies?—R. Non, je ne pourrais vous répondre là-dessus.

L'hon. M. Parent:

D. Tout dépendrait du nombre de lignes à abandonner?—R. Tout dépendrait du nombre d'unités à conserver.

M. BIGGAR: Je pose la question très clairement, je présume l'usage du même nombre de trains et du même parcours que présentement.

L'hon. M. Haig:

D. Prenons Winnipeg, monsieur Roberts; cette ville comprend Transcona. Quel rendement avez-vous obtenu aux ateliers de Fort-Rouge et de Transcona en 1937?—R. Ils ont travaillé à plein rendement par semaine de quarante heures, semaine réglementaire chez nous depuis longtemps; bien que notre entente sur les salaires prévoie quarante-quatre heures, ce chiffre est réduit depuis 1932 et nous n'avons jamais travaillé plus que quarante heures par semaine; la plupart des chemins de fer ont adopté ce système.

D. Ma mémoire peut faillir, mais j'ai souvenir que vous aviez des congés de temps à autre?—R. Oui, nous avons réduit nos dépenses en fermant les ateliers et en diminuant le personnel.

D. Vos ateliers de Transcona sont fort bien outillés, n'est-ce pas?—R. Ce sont de très bons ateliers.

D. Des ateliers de tout premier ordre, n'est-il pas vrai?—R. Oui, assez bons.

D. Tout le travail ne pourrait-il se faire à cet endroit et à Fort-Rouge?—R. Je ne le crois pas dans les circonstances actuelles.

D. En travaillant quarante-quatre heures par semaine toute l'année?—R. Non, je ne le crois pas.

D. Avec le trafic actuel?—R. Non, je ne le crois pas; pas même aujourd'hui.

D. Je vous déclare qu'à oui-dire, le National-Canadien a un déficit de \$9,000,000 de plus à cette époque de l'année que l'an dernier. Qu'avez-vous à répondre?—R. Je n'ai rien à y voir, monsieur.

L'hon. M. Coté:

D. 1930 fut, dites-vous, une année de pointe?—R. Non; je ne l'ai pas dit; 1928 le fut mais 1930 fut une année assez bonne. En d'autres termes, nous avons réparé 1,300 locomotives en 1930 contre environ 800 en 1937.

Le très hon. M. Meighen:

D. Pourquoi avez-vous eu une année très active en réparations alors que cette même année fut faible en transport?—R. Si l'on use les locomotives en 1928, il faut les réparer une couple d'années plus tard. Si cette année est très active, on constatera tout probablement que les ateliers de locomotives seront plus actifs l'année suivante ou deux ans plus tard.

D. Surtout s'il s'agit d'une année d'élection.—R. Et même indépendamment de cette raison, monsieur, nous devons obéir aux règlements de la Commission des chemins de fer qui exigent une revision intérieure des locomotives tous les quatre ans. Or, il peut arriver que de ce chef il se trouve une forte accumulation de locomotives à reviser en général dans une certaine année plutôt que dans une autre. Il y a fluctuation.

M. Biggar:

D. J'avais cru vous entendre dire que tous vos ateliers avaient travaillé à plein rendement en 1930?—R. En effet.

D. Mais ce n'est pas le cas présentement dans les conditions actuelles?—R. Ils travaillent présentement à temps réduit.

L'hon. M. Haig:

D. Ils ne donnent donc pas leur plein rendement. Ainsi si je siégeais un jour par semaine au Sénat, je pourrais dire que je travaille à plein rendement, mais je pourrais travailler cinq jours.—R. Tout naturellement, le travail à plein rendement dans un atelier se mesure sur sa capacité à recevoir un certain nombre de locomotives.

D. Prenons Transcona. Combien de locomotives pourriez-vous y réparer en une semaine de 44 heures en travaillant chaque semaine de l'année?—R. Voulez-vous dire par semaine ou par mois?

D. Par année en travaillant 44 heures par semaine.—R. En 1930, année en question, 174 locomotives ont passé par les ateliers.

D. Et combien l'an dernier?—R. En 1937, 81.

D. On n'y a travaillé qu'à demi-rendement; c'est ce que je veux dire.—R. Mais cet état de choses ne regarde en rien les ateliers mêmes mais le nombre d'employés à l'ouvrage et le nombre d'heures de travail.

D. Prenons Winnipeg. Vous n'avez vraiment pas besoin de l'atelier de Fort-Rouge si celui de Transcona travaille à plein rendement.—R. Dans des cas d'urgence il nous faudrait l'utiliser.

D. Une année comme 1928?—R. Si la récolte de blé est forte cette année, la situation aux ateliers peut en être considérablement modifiée.

D. Vous êtes pour le moins optimiste.

M. Biggar:

D. Les 174 locomotives dont vous avez parlé pour 1930 constituent-elles un nombre record?—R. Non, simplement une année assez active.

D. Vous m'avez laissé entendre que tous les ateliers ont travaillé à plein rendement en 1930. Quelle est l'année maximum pour un atelier?—R. Je n'ai pas ce renseignement sous la main, mais je puis vous le procurer.

D. De quoi parle-t-on quand on dit que les ateliers travaillent à plein rendement?—R. Nos ateliers peuvent réparer 1,300 locomotives par année. Mais il se peut fort bien que dans une année nous n'ayons pas ce nombre à réparer. C'est tout ce que je puis dire.

[M. J. Roberts.]

L'hon. M. Casgrain:

D. Aux Etats-Unis les compagnies de chemins de fer ne fabriquent pas leurs propres locomotives; elles les achètent et s'en trouvent mieux.—R. Nous achetons aussi nos locomotives.

D. Vous ne les fabriquez pas?—R. Nous les réparons.

L'hon. M. Horsey:

D. J'ai cru vous entendre dire que l'installation de pièces spéciales sur les nouvelles locomotives était portée au compte des dépenses. Quel est l'usage?—R. Cela varie. Une certaine somme va au compte de capital et une autre au compte des dépenses.

D. Voulez-vous laisser entendre que toutes les réparations sont portées aux frais d'entretien?—R. Oui, aux frais d'entretien.

L'hon. M. Black:

D. Monsieur Roberts, peut-on déduire avec raison de vos paroles que les travaux effectués aux ateliers de Winnipeg n'équivalent qu'à la moitié du rendement possible?—R. Non, je ne le dirais pas.

D. Comment ne réparent-ils que 80 locomotives alors qu'ils en ont réparé 170 dans le passé?—R. On nous avait ordonné de réduire les dépenses, ce qui ne peut s'effectuer que de deux façons: réduire les heures de travail ou le personnel.

D. Vous avez réduit les heures de travail du personnel et avez congédié quelques surnuméraires. Sans ces réductions le rendement maximum de vos ateliers est celui que vous obtenez dans des heures régulières de travail par semaine et durant toute l'année? Votre rendement a donc dû être moindre que la moitié de celui de l'an dernier?—R. Voulez-vous dire que nous pouvons réparer plus de locomotives ou que nous avons plus d'ateliers que nous n'en utilisons?

D. Ce fut le cas, l'an dernier?—R. C'est absolument exact.

D. Je croyais que vous aviez mal compris ma question?—R. Non.

L'hon. M. Gordon:

D. Profane comme je le suis en la matière, je ne comprends pas ce dénombrement de tant de locomotives par année, 80 ou 180; n'est-il pas vrai, en effet, que certaines locomotives ne demandent que de faibles réparations, et d'autres, de considérables?—R. C'est absolument vrai. *L'American Railway Association* a déjà classé les réparations par numéros. Le n° 1 désigne les réparations les plus sérieuses, et ainsi de suite en diminuant d'importance jusqu'au n° 6.

Le président (l'hon. M. Graham):

D. Réparations importantes?—R. Oui. Mais d'ordinaire nous tâchons de diriger nos locomotives sur nos grands ateliers pour ce que l'on peut appeler des réparations générales. Comme M. Payne l'a dit, nous devons réparer les locomotives selon le degré d'usure du bandage. On peut avoir à réparer une locomotive parce que ses bandages sont par trop usés; nous en profitons pour faire une certaine somme de réparations au mécanisme. Mais après quatre ans sur instructions de la Commission des chemins de fer, il faut reviser les éléments intérieurs de cette locomotive, et après cinq ans reviser les parties extérieures. La revision intérieure comporte l'enlèvement des cylindres. Nous nous guidons sur ce que nous appelons les réparations d'épuisement de parcours. Quand une locomotive subit ces réparations générales et cette inspection, elle repart à zéro comme locomotive neuve et refait un parcours jusqu'au renouvellement des réparations.

L'hon. M. Casgrain:

D. Quelle est la durée d'une locomotive?—R. Quantité de gens ont posé cette question, monsieur. Je ne puis vous dire. Si l'on persiste à la remettre au point, comme M. Newman l'a dit l'autre jour, sa durée peut être indéfinie.

L'hon M. Gordon:

D. Vous avez déjà déclaré que le National-Canadien possède un peu plus de 300 catégories différentes de locomotives, et le P.-C. environ 120. Vous avez critiqué ses calculs construits sur ces chiffres; je veux dire que, vu l'avantage que vous avez sur lui quant au nombre de catégories de locomotives, vous dépensez nécessairement davantage. Ne croyez-vous pas qu'en soumettant son calcul il a jugé que plusieurs catégories de vos locomotives deviennent de plus en plus hors d'usage ou coûtent trop cher d'entretien et doivent petit à petit se faire remplacer, et que pour cette raison il vous en coûterait nécessairement moins au fur et à mesure de leur réduction?—R. J'ignore absolument, monsieur, ce qu'était son intention mais je sais parfaitement ceci, à savoir qu'on ne se propose nullement de mettre au rebut des locomotives utilisables. Je sais aussi que si nous avons cette année dans l'Ouest le trafic que nous prévoyons et souhaitons, toutes les locomotives utilisables au Pacifique-Canadien et du National-Canadien seront utilisées à plein rendement.

D. Est-il à propos de conserver ces 300 catégories différentes de locomotives?—R. Absolument.

D. Vraiment?—R. Sous cette réserve. Nous mettons au rebut chaque année certaines locomotives et réduisons graduellement le nombre de catégories mais jamais sur une grande échelle.

L'hon. M. Robinson:

D. Cette vaste accumulation de catégories ne provient-elle pas en grande partie de la fusion de tant de chemins de fer?—R. Les quatre chemins de fer avaient tous leur service mécanique propre, leur prototype de locomotives, leurs propres ateliers, leurs méthodes particulières d'entretien de matériel, et ainsi de suite; or, le tout réuni en une seule main devait nécessairement s'uniformiser dans une mesure raisonnable.

D. Vous améliorez constamment?—R. Nous améliorons la situation de jour en jour. Nous avons, je crois, progressé considérablement, compte tenu des circonstances, ces dix dernières années.

L'hon. M. Buchanan:

D. M. Payne a déclaré, dites-vous, que l'unification permettrait de fermer trois ateliers?—R. Il l'a déclaré, en effet.

D. Serait-il possible par la coopération de fermer quelques-uns de ces ateliers de l'Ouest et d'utiliser en commun un ou deux ateliers de Winnipeg au lieu de trois?—R. Cela dépendrait en grande partie du principe à poser dans l'application de l'unification ou de la coopération. Si l'on réduit le parcours des locomotives, on pourra tout naturellement effectuer des économies considérables proportionnées à la réduction du parcours.

D. Les ateliers dépassent présentement en nombre les capacités de rendement des deux chemins de fer à Winnipeg?—R. J'ignore tout de la capacité de rendement du Pacifique-Canadien et je ne sais ce dont il dispose. Mais je sais que nos ateliers actuels correspondent à nos besoins.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Monsieur Roberts, avec l'unification nous pourrions éliminer plusieurs trains concurrents, n'est-ce pas?—R. Je le croirais.

D. En éliminant tous les trains concurrents on réduirait le parcours des wagons, et l'entretien du matériel dont il est présentement question s'en ressentirait nécessairement?—R. Oui.

D. Ne croyez-vous pas qu'outre les éléments que vous avez énumérés séparément, de grosses économies seraient possibles?—R. Non; je ne le crois pas.

D. Vous ne le croyez pas?—R. Non, monsieur.

D. Vous ne croyez pas que s'il était possible d'éliminer plusieurs trains à [M. J. Roberts.]

double emploi, tous les trains concurrents, par l'unification, les frais d'entretien du matériel s'en trouveraient abaissés?—R. Je vous ai mal compris, monsieur le président. En réduisant le parcours des locomotives, les frais d'entretien diminueront en proportion.

D. Ne croyez-vous pas que l'économie ainsi obtenue serait considérable?—R. Non, je ne crois pas à un chiffre élevé d'économies, rien qui ressemble à celui indiqué ici.

D. Dites-nous ce que vous entendez par "élevé".—R. Je ne saurais le faire. J'ignore le nombre de milles que l'on se propose d'éliminer.

L'hon. M. Black:

D. Monsieur Roberts, supposons une coopération absolue avec élimination de trains à double emploi et le reste; avec aussi une administration des deux chemins de fer comme celle qu'adopterait un homme d'affaires, et ce sans aucune fusion ou unification du personnel d'administration, de grosses économies seraient possibles, n'est-ce pas? Je parle ici de coopération réelle entre les deux chemins de fer.—R. Je n'ai pas qualité pour répondre directement à cette question, mais je dirai ceci: avec la coopération ou tout autre mode d'administration, si l'on réduit le parcours des locomotives et des wagons, il en sortira une économie proportionnée à la réduction effectuée; c'est là tout ce que n'importe quel expert mécanicien peut vous dire ou faire.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Vous ne pouvez nous dire si cette économie sera élevée ou non?—R. Non, car je l'ignore. Il ne m'appartient pas de le dire. Je suis un simple mécanicien.

L'hon. M. Casgrain:

D. Les chemins de fer américains achètent le matériel nécessaire; ils ne fabriquent ni ne réparent rien eux-mêmes; ils n'ont pas d'ateliers, du moins pour la plupart.—R. Ils font ce que nous faisons.

D. Ils ont des ateliers?—R. Oui.

D. Et ils fabriquent leurs propres locomotives?—R. Non, pas très souvent. Ils les réparent.

L'hon. M. BUCHANAN: Combien de témoins nous reste-t-il à entendre?

M. BIGGAR: Il reste quatre représentants du National-Canadien sur la liste.

L'hon. M. BUCHANAN: Quand finirons-nous à peu près d'entendre des témoignages?

M. BIGGAR: Cela dépend des membres du Comité.

L'hon. M. BUCHANAN: Sir Edward Beatty doit-il nous revenir?

M. BIGGAR: Nous nous y attendons. On m'a demandé la date de sa convocation mais je n'ai pu répondre car j'ignore jusqu'à quand le Comité va siéger de façon continue.

L'hon. M. McRAE: Nous réunissons-nous demain?

L'hon. M. DANDURAND: Oui. Je comptais sur une clôture des témoignages pour demain après-midi ou soir.

L'hon. M. McRAE: Ce pourrait être pour ce soir.

L'hon. M. DANDURAND: A mon avis nous devrions décider ce soir à six heures de reprendre notre séance à huit heures et nous assurer ainsi de pouvoir terminer demain soir l'audition des prévisions du Pacifique-Canadien.

(La séance est suspendue pour reprendre après la séance du Sénat cet après-midi.)

La séance est reprise à 3 h. 40.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien) : Messieurs, nous avons quorum. Nous pouvons ouvrir la séance.

M. BIGGAR: Allons-nous rappeler M. Roberts? J'allais vous demander s'il est bien utile, de l'avis du Comité, d'entrer dans ces détails. Il y a un point relatif à cette différence de coût par unité entre les données du National-Canadien et celles du Pacifique-Canadien, surtout en matière de réparations de locomotives, sur lequel je n'ai pas bien suivi la déposition de M. Roberts et sur quoi je songeais avant le goûter de le questionner. Mais l'idée m'est venue qu'après tout le Comité pourrait ne pas tenir à suivre les témoins dans ce labyrinthe de chiffres, auquel cas inutile de pénétrer dans tous ces détails pour l'instant. Au Comité de décider.

L'hon. M. DANDURAND: M. Rand est-il présent?

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Nous avons permis au Pacifique-Canadien de donner sa version des économies à effectuer. Sir Edward Beatty a témoigné et ses assertions furent appuyées par d'autres témoignages. Or, j'ignore ce que peuvent être les conclusions des représentants du National-Canadien mais je ne voudrais pas les museler s'il doit y avoir des conclusions à tirer de leurs témoignages. Voilà ce qui me travaille l'esprit. Je voudrais leur donner une aussi grande latitude d'expression que celle accordée aux témoins du Pacifique-Canadien guidés par mon ami M. Flintoft et dont l'objectif était de prouver la possibilité d'économies à effectuer. Je laisse donc à M. Rand de juger de l'opportunité de prolonger ou restreindre l'audition des témoignages à entendre par le Comité.

M. RAND: A mon avis, les témoignages à entendre à l'avenir ne peuvent être bien longs. Les témoins parleront des chapitres qui restent à étudier. Il y aura, par exemple, M. Johnston et M. Vaughan qui nous parleront des train-milles et du trafic en général. M. Vaughan traitera de quelques sujets d'intérêt plus général. Si le Comité le désire, M. Fairweather viendra répondre aux questions que le Comité jugera bon de lui poser. Nous sommes entièrement à la disposition du Comité.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, je tiens encore à insister sur le fait, —j'ignore si M. Rand est bien la personne à qui je dois m'adresser,—que ce Comité fut institué en vue spécialement de s'enquérir et de faire rapport sur les 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. J'ai entendu sir Edward Beatty témoigner sur ce qui pouvait se faire; j'ai entendu aussi les témoignages apportés à l'appui de ses arguments. Puis nous avons écouté les experts du National-Canadien prouver ou tâcher de prouver que ses données étaient absolument fausses, de simples calembredaines.

L'hon. M. DANDURAND: Pas toutes fausses.

L'hon. M. HAIG: Bien près. Calembredaines est, à mon avis, le mot propre. Cependant je n'ai pas encore entendu un mot,—je compte bien en entendre,—à l'appui des déclarations de M. Fairweather,—je devrais peut-être en faire plutôt porter la responsabilité à M. Hungerford,—à l'effet que nous devrions imposer la coopération. Je n'ai rien entendu à l'appui de cet argument et je prétends en toute sincérité que nous devrions entendre témoigner là-dessus.

L'hon. M. DANDURAND: Nous l'avons fait, je crois.

M. RAND: M. Vaughan en parlera probablement et pourra apporter quelque éclaircissement sur le sujet.

L'hon. M. HAIG: Souvenez-vous que vous avez eu cinq ans à votre disposition et que l'économie de \$1,700,000 fut le maximum atteint. Je ne fais que vous indiquer ce que vous devez de toute nécessité entretenir dans votre esprit.

Cette année, vous avez eu un déficit de \$10,000,000, je crois. Or, je désire maintenant recevoir de vous quelque proposition,—je suis peut-être le seul à le désirer. Je désire savoir s'il est possible de tirer quelque bien de la coopération forcée. Pour ma part, je suis opposé de toutes mes forces car, à mon avis, ce que le sénateur Murdock prévoit devoir sortir de la fusion sortira aussi de la coopération forcée mais à un degré cent fois pire. Ce que j'attends est un exposé général sur la question de savoir si la coopération forcée peut faire économiser, nous souvenant que les deux chemins de fer ont subi un déficit de \$12,000,000.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Nous ne gagnerons rien à discuter de la sorte.

L'hon. M. HAIG: Bien au contraire. Le sénateur Dandurand a déclaré vouloir soumettre les déclarations du P.-C. à la critique de nos experts. Je veux bien, mais je consulte l'ordre de renvoi du Sénat et je n'ai encore rien entendu de la part de l'opposition sur les moyens de faire faire cette critique. A mon avis, nous avons droit à ces renseignements. Si le National-Canadien ne peut nous les fournir, nous devrions peut-être nous adresser ailleurs.

M. RAND: Il y a ceci. Vous avez entendu les deux présidents du Comité de coopération engagés dans cette administration de coopération pendant quatre ans. Nous avons déjà étudié l'affaire et nous allons le faire en entrant dans plus de détails. Mais quant au principe de coopération forcée, je ne crois pas qu'il s'applique au projet particulier dont nous pouvons avoir à nous occuper. Ce principe de coopération forcée fut déjà abordé sommairement par les deux présidents mais M. Vaughan va nous en parler plus au long.

L'hon. M. HORSEY: Je vois la question que M. Biggar allait poser au témoin sur le coût par unité.

M. BIGGAR: Je vais la poser maintenant.

(J. Roberts est rappelé.)

M. Biggar:

D. Monsieur Roberts, ce sur quoi j'allais vous interroger est ceci: Vous nous avez parlé des réparations aux locomotives et déclaré, ce matin, que ces réparations s'effectuaient en 1930 à 17 c. par locomotive-mille au Pacifique-Canadien et 22 c. au National-Canadien; et en 1937, à raison de 16 c. au Pacifique-Canadien et de 20 c. au National-Canadien. Et la première raison que vous en avez fournie c'est que la moyenne de puissance de traction des locomotives du National-Canadien était de 13.45 p. 100 plus élevée que celle des locomotives du Pacifique-Canadien, compte non tenu de l'auxiliaire, et il suit que l'ajustement de 13.45 p. 100 ne représenterait rien d'injuste pour le Pacifique-Canadien en matière de comparaison. Avez-vous voulu dire par là qu'une locomotive d'une puissance plus considérable de 13.45 p. 100 vous coûterait d'autant plus cher à réparer?—R. Non, monsieur; mais vous reconnaissez, j'imagine, qu'il en coûte plus à entretenir en état une locomotive puissante qu'une faible.

D. En fait, M. Newman nous a dit le contraire.—R. Je vous prie de croire qu'une locomotive puissante à quatre paires de roues, comparée à une à trois paires de roues, vous coûtera plus cher d'entretien. En effet, il y aura plus de pièces de mécanique, plus de bielles, plus de manivelles, d'essieux et le reste.

L'hon. M. Hugessen:

D. Et plus de bandages à remplacer?—R. Et plus de bandages à remplacer.

L'hon. M. Murdock:

D. Et puis, plus de puissance de traction.—R. Pour analyser la situation et rendre le travail aussi simple que possible pour le Comité, nous avons adopté la meilleure méthode de compenser les dépenses occasionnées par les locomotives puissantes. M. Parker a adopté le même procédé pour analyser le rapport Duff.

On peut utiliser trois méthodes de compensation pour le travail plus considérable de traction, c'est-à-dire pour les grosses locomotives. On peut prendre pour base le cheval-vapeur, le poids de la locomotive ou l'effort de traction. A notre avis, l'effort de traction est peut-être le plus juste. Toutes ces méthodes sont plus ou moins défectueuses, inexactes. Notre procédé d'application de ce mesurage de puissance de traction serait absolument inexact s'il s'appliquait à quelques locomotives seulement, à six ou à peu près, car il deviendrait fort possible d'élever la pression de la chaudière d'une locomotive et d'augmenter sa puissance de traction sans changer le mécanisme. Mais pour 2,700 locomotives, comme c'est présentement le cas pour le National-Canadien, en allant de la plus faible à la plus puissante, nous croyons qu'en prenant pour point de départ la puissance de traction du groupe, on a le meilleur procédé de compensation à établir pour les locomotives plus puissantes.

D. Je vois ceci dans le témoignage de M. Newman, page 845.

Il convient de noter que les locomotives modernes de grande puissance forment la plus forte proportion des locomotives en service, et qu'elles accomplissent des parcours vraiment renversants; nous constatons aussi qu'elles ne doivent être remises pour réparations que tous les treize ou quatorze mois, et les frais réels par mille sont, en termes de réparations en usines, moins élevés que ceux des anciennes locomotives.

Etes-vous ou non du même avis?—R. J'approuverais en tenant compte du parcours effectué.

D. Dans ce cas vous n'accorderiez aucune réduction des frais par unité par locomotive-mille sous ce rapport?—R. Il faudrait en tenir compte mais le résultat en resterait le même.

D. Il faudrait en tenir compte plutôt en ce sens que les locomotives sont plus puissantes, étant donné l'idée de réduire le nombre de locomotives...—R. Nous savons d'expérience qu'il en coûte plus pour entretenir une grosse locomotive qu'une petite.

D. Mais alors vous différez d'opinion avec lui?—R. Oui, dans les résultats.

D. Il y avait ceci aussi que le National-Canadien possède 214 catégories de locomotives contre 124 seulement au Pacifique-Canadien.—R. Oui, monsieur.

D. J'imagine que si l'on réunissait les locomotives, un bon nombre des 124 catégories du Pacifique-Canadien correspondraient aux catégories du National-Canadien.—R. C'est possible; je ne le nie pas.

D. Ce qui, en réalité, faciliterait la réduction du nombre de catégories utilisées?—R. Oui, somme toute; mais il resterait encore un bien plus grand nombre de catégories à entretenir, comparaison faite avec le nombre présentement utilisé au Pacifique-Canadien.

D. Approuvez-vous l'idée émise par M. Newman à l'effet qu'avec la fusion des locomotives il serait possible d'économiser sur les frais d'énergie?—R. Oui.

D. Ainsi donc si l'on pouvait éliminer quelques-unes de vos catégories il en résulterait une économie?—R. C'est certainement ce qui arriverait.

D. En troisième argument, les locomotives du National-Canadien furent mises sur un pied plus perfectionné que celles du Pacifique-Canadien du chef de l'addition de certains dispositifs, et il en coûte plus pour les entretenir. Voulez-vous dire que pour cette raison leur entretien est plus coûteux?—R. Oui, monsieur.

D. Pouvez-vous le prouver par des chiffres?—R. Je n'ai pas en mains les données exactes de frais d'entretien pour chaque dispositif spécial.

D. Après tout, l'écart de frais entre ces deux catégories fut de 5 c. en 1930 et de 4 c. en 1937. Tous ces frais constituent, j'imagine, une bien faible proportion de vos dépenses en locomotives?—R. Oh! non; les locomotives comportent plusieurs dispositifs spéciaux dont chacun demande un coût d'entretien particulier.

D. Mais le coût global d'entretien de tous ces dispositifs spéciaux ne doit constituer qu'un pourcentage insignifiant par rapport au coût global d'entretien de toutes les locomotives?—R. Je ne saurais vous dire ce qu'en seraient les frais d'entretien mais ils seraient considérables.

D. Dans quelle proportion?—R. Je ne saurais préciser. Toutefois, je désirerais vous faire noter ceci en prenant les données du rapport de sir Edward Beatty présenté aux actionnaires. Il a fourni une liste de ces dispositifs spéciaux; de mon côté j'ai pris les chiffres du National-Canadien et les ai comparés à ceux du P.-C. Ainsi le National-Canadien avait 2,537 locomotives à chauffage intensif contre 1,791 au P.-C. Le National-Canadien possède 700 locomotives munies d'appareils de chauffage mécaniques contre 232 au P.-C.

D. C'est ce que je m'imaginai.—R. Et il en est ainsi du reste. Or, ces appareils sont fort compliqués. Ainsi le chauffeur mécanique demande beaucoup de soins, de remise en état et d'entretien.

D. Ce que je désire vous montrer en réalité c'est que vous ne semblez pas savoir si l'installation de ces dispositifs était bien utile.—R. Oh! oui.

D. Je veux dire qu'il est impossible de se faire une idée exacte de l'utilité ou de l'inutilité de ces dispositifs sans en connaître les frais d'installation; je veux dire de combien les dépenses des locomotives s'en trouvent-elles augmentées et combien en coûte-t-il davantage pour réparer les locomotives parce qu'elles sont munies de ces dispositifs spéciaux.—R. On pourrait le savoir.

D. Je vous demandais aussi combien il vous en coûte pour réparer les locomotives munies de ces dispositifs spéciaux, et quel écart il en résulte dans les dépenses occasionnées par chacune d'elles?—R. Je n'ai pas les chiffres en mains mais je pourrais vous les fournir en peu de temps.

D. Il me semblerait intéressant de savoir dans quelle mesure, à votre avis, cet écart entre dans la différence entre 5 et 4c.

L'hon. M. Black:

D. Ces chauffeurs mécaniques dont vous parlez remplacent un employé sur votre locomotive, j'imagine?—R. Non, monsieur; ils ne remplacent pas un chauffeur; ils nous permettent seulement de mieux chauffer la locomotive, surtout quand on utilise le charbon des provinces Maritimes au lieu du charbon des États-Unis.

L'hon. M. Haig:

D. Où est la différence?—R. La nature de ce charbon est telle qu'il est très difficile de chauffer à la main quand le foyer est étendu, alors que le chauffeur mécanique distribue plus uniformément le charbon et assure un chauffage plus constant. En fait, un chauffeur ne peut sur une grosse locomotive entretenir une pression constante de vapeur avec le chauffage manuel. M. Newman et tout autre mécanicien le dira.

L'hon. M. Horsey:

D. Avec le charbon des provinces Maritimes?—R. Oui.

D. Mais il le pourrait avec le charbon américain, n'est-ce pas?—R. Sur certaines locomotives, non; avec ni l'un ni l'autre de ces deux charbons.

L'hon. M. Black:

D. Le chauffeur mécanique est, paraît-il, un appareil efficace? Il abaisse le coût d'entretien, n'est-ce pas?—R. Non, il élève le coût d'entretien par locomotive mais il est censé réduire la consommation du charbon, et il le fait.

D. A votre avis, les frais d'entretien s'en trouvent-ils compensés?—R. Oui; la plupart de ces dispositifs: chauffage intense, chauffeurs mécaniques, et le reste, tout cela réduit les frais de chauffage.

M. Biggar:

D. Le quatrième terrain sur lequel vous vous appuyez pour expliquer la différence fut que le parcours d'une locomotive sur le terrain plat des provinces des Prairies occasionne moins de réparations aux locomotives par mille de parcours que sur d'autres terrains?—R. Oui.

D. Et pourtant M. Newman nous a dit, je crois, que l'embarras occasionné par les provinces des Prairies était que l'eau endommageait les pièces internes des locomotives et que les frais de réparation des locomotives circulant dans les provinces des Prairies étaient réellement plus élevés que chez celles circulant dans l'Est dont le terrain est peut-être moins plat mais où l'eau est meilleure. Niez-vous un tel état de choses?—R. Non; cette situation est exacte pour certaines parties du pays. Il se rencontre de bonnes et de mauvaises régions d'eau.

D. Quelle compensation reconnaissez-vous de ce chef dans votre quatrième argument?—R. Notre expérience à nous est que nous obtenons un meilleur rendement de nos locomotives dans les provinces des Prairies que dans les provinces Maritimes où nous rencontrons des pentes très raides et des courbes très prononcées.

D. Après tout, le Pacifique-Canadien rencontre aussi des pentes très raides et des courbes très prononcées dans le Maine?—R. Oui, mais pas autant que le National-Canadien. Autrement dit, le Pacifique-Canadien couvre plus de terrain que nous dans les provinces des Prairies; par ailleurs nous couvrons plus de terrain et rencontrons plus de difficultés que lui dans l'Est. Notre train lourd de marchandises qui va de Chicago à Montréal et de là à Boston, et ainsi de suite, demande beaucoup plus de la part des locomotives.

D. Avez-vous des données pour tout le réseau là-dessus et connaissez-vous le surplus de frais de réparations occasionné par une eau de mauvaise qualité et le surplus occasionné par les pentes raides et les courbes prononcées?—R. Non, je n'ai pas étudié ce point de vue.

D. Vous ignorez donc la nature de ces frais?—R. Je le sais de façon générale. Le fait mérite compensation mais je n'ai pas fait de calcul à ce sujet.

D. Vous n'avez fait aucun calcul?—R. Non; je n'ai pas non plus demandé qu'on en tienne compte.

D. Vous n'avez pas examiné la situation sur tout le réseau dans la mesure possible pour chercher si l'on pouvait économiser par la réunion des locomotives?—R. Il est parfaitement exact que si l'on pouvait combiner le service des locomotives du Pacifique-Canadien et du National-Canadien on en tirerait un meilleur rendement.

D. Mais vous n'avez pas cherché à savoir dans quelle mesure il en résulterait des économies d'argent?—R. Non, monsieur.

M. BIGGAR: Le Comité comprend les difficultés inhérentes à tous ces détails d'eau, de pente et le reste. Je ne vois pas bien l'utilité de nous y plonger. A mon avis, si nous entreprenons de le faire nous n'en aurons jamais fini.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): A-t-on d'autres questions à poser à M. Roberts?

(C. W. Johnston, directeur général du trafic-voyageurs au National-Canadien, est appelé.)

M. Biggar:

D. Monsieur Johnston, vous êtes directeur général du trafic-voyageurs au National-Canadien?—R. Oui, monsieur.

D. Vous vous proposez de nous entretenir de la partie des prévisions du Pacifique-Canadien relative aux train-milles (voyageurs)?—R. Oui, monsieur.

D. Avez-vous préparé un mémoire sur ce sujet?—R. Oui, monsieur.

D. Voulez-vous le lire?—R. Je vais vous parler de la page 981 du compte rendu, Pièce 63. A propos des économies à effectuer sur les train-milles (voya-

[M. C. W. Johnston.]

geurs), la position prise par le National-Canadien est à l'effet que ces économies sont possibles par la coopération sous le régime de la dualité de service de trains pour voyageurs. Les sections qui se prêtent à ce genre de service apparaissent dans tous leurs détails surtout à la Pièce n° 63 du Pacifique-Canadien, page 981 du compte rendu. Notre liste de ces réductions jugées possibles est la suivante, sous réserve naturellement de l'approbation de la Commission des chemins de fer:

Toronto-Hamilton-Windsor, 565,678 train-milles (voyageurs).

M. Biggar:

D. Ces données sont conformes à celles de la page 981?—R. Oui, monsieur.

Puis:

Toronto-Hamilton, 54,080 train-milles (voyageurs).

Montréal-Banlieue, 148,000 train-milles (voyageurs).

D. Au lieu des 152,440 train-milles (voyageurs) de la page 981?—R. On y prévoit certains remplacements, monsieur Biggar.

D. Vous en enlevez quelque 4,000 milles pour arriver à ce chiffre?—R. Oui.

Puis:

Ottawa-Pembroke, 103,000 train-milles (voyageurs).

Ce chiffre n'est pas au tableau. Il peut se rapporter au calcul du parcours local; je ne sais.

L'hon. M. Haig:

D. Des train-milles (voyageurs)?—R. Oui, monsieur. Puis:

Sainte-Thérèse-Saint-Eustache, 8,000 train-milles (voyageurs).

Ces chiffres aussi peuvent être inclus, je l'ignore. Puis:

Régina-Saskatoon-Prince-Albert, 214,000 train-milles (voyageurs).

Winnipeg-Régina, 190,000 train-milles (voyageurs).

Saskatoon-Edmonton, 230,368 train-milles (voyageurs).

Régina-Weyburn, 44,000 train-milles (voyageurs).

Winnipeg-Port-Arthur, 18,000 train-milles (voyageurs).

Transcontinental, à l'est de Winnipeg, 892,181 train-milles (voyageurs).

Soit un total de 2,467,307 train-milles (voyageurs).

M. Biggar:

D. Au lieu des 3,508,413 de la Pièce 63?—R. J'y viendrai peut-être plus tard.

D. Parfait. Voulez-vous lire votre mémoire?—R. Pour les économies en train-milles (locaux), je ne puis rien commenter, car je n'ai pas le détail officiel sur les trains visés par le document du Pacifique-Canadien sous la rubrique "locaux". Au National-Canadien le nombre de train-milles (locaux) fut réduit au minimum et même dans la limite autorisée par la Commission des chemins de fer. En fait, nous en sommes arrivés à une situation où la Commission nous a ordonné de reprendre certains services.

C'est là la fin du mémoire. Ces chiffres côtoient de bien près les prévisions faites par M. Foster et moi-même en 1933, quand nous avons examiné la situation à la loupe et avons déposé notre rapport aux mains du comité mixte de coopération, compte tenu des services en commun enlevés et des réductions effectuées dans l'entre-temps. Quant à l'écart entre 2,467,307 et 3,508,413, j'y ai inclus quelques trains que le Pacifique n'avait pas inclus mais qu'il a probablement désignés sous la rubrique "locaux". J'ignore comment il est arrivé à 1,410,726 train-milles (voyageurs) dans ses "Locaux". Je ne puis le vérifier, et tout ce que je puis me permettre d'imaginer est qu'une bonne part de ce parcours doit se trouver dans l'abandon des 5,000 milles. Je l'imagine; je ne sais rien de certain.

D. Avez-vous fait quelque étude indépendante de la question?—R. Cela est mon propre examen.

D. Je veux dire un examen indépendant?—R. Des trains locaux?

D. Un examen des économies possibles à effectuer sous l'unification en train-milles (voyageurs)?—R. Ce mémoire est cette étude même, monsieur.

D. Mais vous critiquez l'autre mémoire?—R. Non, monsieur, je ne critique pas du tout; je cherche à coopérer.

L'hon. M. Parent:

D. Ce que vous nous présentez ici est votre propre point de vue?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. Robinson:

D. Sous le régime de la coopération, je crois?—R. Oui.

M. Biggar:

D. Les chiffres que vous venez de nous donner sont d'après vous la limite de ce que l'on peut atteindre sous l'unification—R. Non, sous la coopération.

D. Je vous ai parlé d'unification.—R. Dans ce cas j'ajouterais qu'à mon avis ces chiffres valent sous l'unification car dans l'étude que M. Foster et moi-même avons faite en 1933, vous verrez, si vous lisez les lettres déjà déposées, que nous avons abordé le problème du point de vue unification des réseaux.

D. C'est ce que je croyais, à savoir, que vos chiffres sont ceux qui visent l'ensemble des économies possibles sous l'unification?—R. Oui.

D. Et si je vous ai bien compris, les chiffres sont les mêmes pour le Transcontinental, article premier?—R. Oui.

D. On a omis complètement le parcours Montréal-Ottawa, si j'ai bien compris?—R. Oui, je l'ai omis.

D. Et vos chiffres concordent pour Toronto-Windsor?—R. Oui.

D. Et pour Toronto-Hamilton?—R. Oui.

D. Vous avez remplacé les 118,260 milles de la ligne Regina-Saskatoon par des chiffres moins élevés; mais je ne vous ai pas bien compris.—R. J'ai porté ce chiffre à 214,000 milles, monsieur.

D. Pour la ligne Saskatoon-Edmonton vous avez des chiffres identiques, je crois, 230,368?—R. Oui.

D. Et tout ce par quoi vous remplacez le chiffre de 1,410,726 milles pour les parcours locaux se résume à 103,000 et 8,000 puis 44,000 et 18,000?—R. Oui.

D. Pouvez-vous me donner le total de tous ces chiffres?—R. Non; je ne l'ai pas calculé.

D. Il s'agit de 173,000 au lieu de 1,410,726. Dans ce cas vous arrivez au même résultat pour les banlieues, à savoir, 152,440 milles, exception faite des 4,000 milles que vous enlevez.—R. On ignorait ces chiffres de notre mémoire; c'est une étude que nous avons faite par la suite. Et nous avons conclu à \$148,000.

D. Ne croyez-vous pas qu'il soit possible d'économiser entre Montréal et Ottawa?—R. Non, monsieur.

D. Avez-vous examiné toutes les lignes locales pour voir s'il ne pourrait s'y effectuer quelque économie?—R. Non; je crois qu'au National-Canadien nous avons atteint la limite. En d'autres termes, nous avons eu à faire des remplacements. Certains de ces derniers nous furent ordonnés par la Commission des chemins de fer.

D. Avez-vous examiné la question sous l'angle d'une amélioration de service possible sur une ligne faisant double emploi pour compenser la réduction du service sur une autre ligne?—R. Oh! oui. Nous avons pensé à tout cela, M. Foster et moi, quand nous avons examiné la situation.

L'hon. M. Black:

D. Imaginons cette économie de 2,467,000 train-milles sous le régime de la coopération; quel en serait le rendement en dollars?—R. On a évalué à \$1 le train-mille, et je crois que ce chiffre est aussi exact que tout ce qu'on eût pu imaginer. Autrement dit, il va falloir transférer certaines voitures d'un train à un autre, et il se peut qu'on n'arrive pas exactement à ce chiffre, mais le Pacifique-Canadien l'a utilisé.

M. Biggar:

D. Vous n'avez aucunes données dans votre mémoire sur les provinces Maritimes?—R. Absolument rien, monsieur. Tout ce que vous voyez ici constitue les économies maximums.

D. Pour ce que vous en savez chez les deux chemins de fer?—R. Autant que je sache chez les deux chemins de fer.

L'hon. M. Haig:

D. En est-il de même de l'île du Prince-Edouard?—R. Ne parlons pas de l'île du Prince-Edouard. Elle demande présentement une amélioration du service.

Le très hon. M. Meighen:

D. Monsieur Johnston, vous dites que les économies désignées dans votre mémoire peuvent s'obtenir par la coopération.—R. J'ai employé le terme "coopération", monsieur, parce que nous avons abordé la question sous deux angles, celui de la coopération et celui de l'unification.

D. Pourriez-vous nous dire approximativement combien d'années il faudra pour en arriver au but?—R. A ce sujet?

D. Oui.—R. J'ai cru que nous en étions venus à une entente et étions prêts à collaborer, mais nous ne l'avons pas fait.

L'hon. M. MacRae:

D. Dans le chemin de fer, la collaboration volontaire n'est-elle pas absolument à bout de ressources?—R. Je le crois.

L'hon. M. Murdock:

D. La collaboration obligatoire ne conduirait-elle pas inévitablement à la fusion?—R. Je le crois.

L'hon. M. Parent:

D. C'est votre avis, tout simplement?—R. Oui, mais je ne vois pas comment il en serait autrement.

D. Sur quoi basez-vous cette opinion?

L'hon. M. BLACK: D'après cette déclaration, monsieur le président, il semble impossible de collaborer ou de rendre la collaboration obligatoire. Nous devons donc prendre notre parti des pertes d'argent de plus en plus sérieuses que nous faisons chaque année. C'est tout ce que nous pouvons faire.

L'hon. M. DANDURAND: Le Parlement a décidé d'imposer la collaboration. La loi le prescrit. On ne l'a pas mise en pratique. Il reste à savoir si on peut l'obtenir par un changement dans la manière de s'y prendre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si vous la rendez obligatoire, vous aboutirez à la fusion.

L'hon. M. DANDURAND: Peut-être, mais pas aussi tôt que par l'unification.

L'hon. M. MURDOCK: On en viendrait là, car on pourrait prétendre qu'on a confisqué un chemin de fer exploité par des particuliers et celui-ci ne manquerait pas de s'adresser aux tribunaux demandant qu'on le rembourse, puisqu'il a été confisqué.

Le TÉMOIN: J'ai dit que la collaboration pourrait nous y mener. Je n'ai pas l'intention de dire que je le sais définitivement. La collaboration obligatoire nous permettrait de réaliser plusieurs de ces économies, je crois. Je n'aimerais pas qu'on me fasse dire qu'elle aboutira nécessairement à la fusion.

L'hon. M. Haig:

D. A l'ouest de Toronto, entre cette ville et Chicago, l'arbitrage obligatoire vous forcerait de n'exploiter que la ligne du National-Canadien?—R. Oui, mais seulement en partie.

D. Cela reviendrait à vous charger de tout le transport du Pacifique-Canadien.—R. Il s'agirait du simple transfert du trafic.

D. Mais leur système complet serait changé?—R. Oui. Le trafic au lieu de passer sur la ligne du Michigan-Central emprunterait la ligne du Grand-Tronc.

L'hon. M. Coté:

D. Ne croyez-vous pas que l'expression collaboration obligatoire est impropre? La collaboration ne peut être obligatoire. Il ne peut s'agir que d'unification imposée, en vertu de ce plan, à un service particulier. Car après tout, si vous entreprenez l'exécution d'un plan coopératif, vous le faites volontairement et c'est de la collaboration, mais si vous êtes forcé de le laisser mettre à exécution par un autre, c'est l'unification de ce service particulier.—R. Par la collaboration obligatoire, il est possible, je crois, de réaliser toutes les économies raisonnables et sensées.

D. Mais seulement en unifiant une certaine partie du service?—R. Jusqu'à un certain point, oui.

D. C'est en utilisant les avantages créés par l'unification de l'entreprise. Je suis convaincu que l'expression collaboration obligatoire est impropre.—R. Je ne parle que du service des voyageurs.

L'hon. M. ROBINSON: Je crois que l'expression est impropre.

L'hon. M. Parent:

D. Avez-vous discuté avec un monsieur Foster, fonctionnaire du Pacifique-Canadien, les chiffres que vous nous avez cités?—R. Je les ai presque tous étudiés avec lui.

D. Parmi ces chiffres, ceux qu'on n'a pas pu réaliser ont-ils été soumis au comité mixte?—R. Oui.

D. Malgré votre recommandation à vous deux?—R. Nous étions tenus de soumettre notre rapport à ce comité.

D. On ne vous a pas demandé un rapport?—R. Oui. Les services dont je vous entretiens présentement furent pratiquement tous inclus dans le rapport. Les changements qu'on y trouve sont dus aux économies réalisées depuis.

L'hon. M. Horsey:

D. La collaboration obligatoire fera-t-elle, tôt ou tard, perdre à ces deux réseaux leur identité propre?—R. Non. J'espère bien ne pas avoir laissé cette impression. Quelqu'un a tenté de me faire dire qu'elle conduirait à la fusion. Je ne crois pas que la collaboration obligatoire ait ce résultat.

Le très hon. M. Meighen:

D. M. Johnston, votre réponse à la question fut assez directe.—R. Je désirerais la corriger.

D. En pratique, toute collaboration comporte l'unification partielle des détails. N'est-ce pas en réalité l'unification par étapes? Elle peut être incomplète, mais elle comporte l'unification dans la mesure exacte où elle est mise en pratique.—R. Non, monsieur, je ne suis pas de cet avis.

D. Qu'est-elle? On ne peut réaliser des économies que par une sorte d'unification des services. On peut ne l'appliquer qu'à une chose particulière, qu'à un seul service ou à trois services, mais ce n'est que par cette unification partielle que vous réalisez des économies, n'est-ce pas?—R. Oui, mais seulement jusqu'à ce point.

D. Et dans la mesure où vous posez des actes de collaboration, dans la même mesure vous vous acheminez vers l'unification?—R. Je ne comprends pas.

D. Chaque mesure de collaboration qui détermine une économie comporte dans son domaine l'unification d'un service soit au point de vue du public soit à votre point de vue.

L'hon. M. Robinson:

D. L'unification, à mon avis, ne signifie qu'une chose: l'union intégrale des deux chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est l'unification complète. Le sénateur Robinson est assez intelligent pour me comprendre très clairement.

Le très hon. M. Meighen:

D. En réalité, chaque fois que vous faites quelque chose en collaboration, vous procédez à l'unification par étapes. Les étapes peuvent être peu importantes, mais pour être efficaces elles doivent unifier certaines fonctions. Vous ne pouvez économiser autrement. N'en est-il pas ainsi?—R. Oui, cela touche à un principe.

D. Par conséquent, dans la mesure où vous unifiez, vous économisez?

L'hon. M. Murdock:

D. Ainsi, le service de trains de voyageurs d'ici à Toronto est unifié?—R. Oui.

L'hon. M. Horsey:

D. Mais sous le régime de la collaboration obligatoire, les réseaux ne perdent pas leur identité propre?—R. C'est ce que je tente d'expliquer.

Le très hon. M. Meighen:

D. Il y a toujours certains domaines où la collaboration n'existe pas et c'est là que l'identité propre est conservée; mais dans la mesure où ils collaborent leurs identités sont combinées, si bien que la collaboration parfaite serait l'unification parfaite.

L'hon. M. HORSEY: En principe seulement.

L'hon. M. DANDURAND: Lorsque M. le sénateur Meighen présenta au Sénat la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, il dut nous démontrer la nécessité de réduire la concurrence entre les diverses lignes et de rapprocher les chemins de fer afin d'effectuer des économies.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est vrai.

L'hon. M. DANDURAND: Mais le sénateur Meighen ajouta (on peut le lire dans la loi) "Mais il ne faudra pas les fusionner".

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement.

L'hon. M. DANDURAND: Ainsi, nous tentons de réaliser des économies en abolissant la concurrence entre diverses lignes, en mettant en commun les trains et le droit de les faire circuler et en fusionnant certains services tout en conservant aux deux chemins de fer leur identité propre et la concurrence utile sans jamais avoir recours à la fusion complète.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cet exposé de mon opinion est assez exact, mais la conclusion logique demeure toujours la même. Alors on avait espéré que cette loi nous permettrait de pousser cette méthode de collaboration graduelle

assez loin pour nous permettre de supporter le fardeau financier. Mais les progrès furent si lents que les résultats ont été insignifiants et nous cherchons maintenant un moyen plus efficace.

Le TÉMOIN: Si la collaboration ordinaire ne réussit pas, imposons la collaboration obligatoire.

L'hon. M. MURDOCK: Si vous le faites, ne vous engagez-vous pas dans la voie de la confiscation, donnant ainsi au chemin de fer particulier l'occasion de se présenter devant le gouvernement et de lui dire: "Maintenant, vous n'avez qu'à vous charger de notre administration et de nos obligations." Le résultat ne serait-il pas de charger le peuple canadien d'un fardeau additionnel de plusieurs millions de dollars? Dès que vous avez recours à la collaboration obligatoire, autrement dit à la confiscation, vous vous engagez sur la voie de la fusion décrétée par les tribunaux.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Est-ce une question que vous posez?

L'hon. M. MURDOCK: Ne croyez-vous pas que cela en serait le résultat?

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président...

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Non, non. Que le témoin réponde.

L'hon. M. HAIG: Je ne crois pas que cette question soit juste.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Oui. Monsieur Johnston, vous n'êtes pas obligé d'y répondre.

Le TÉMOIN: Je ne tiens pas à répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): En tout cas, la question est fondée en droit.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, je ne crois pas qu'il soit juste de poser cette question. A mon avis, nous devrions rappeler M. Hungerford.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ne préférez-vous pas la poser à M. Johnston plutôt qu'à M. Hungerford?

L'hon. M. HAIG: Elle n'est pas de son ressort, mais de celui de M. Hungerford. Nous mettons M. Johnston dans une fausse posture.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Il ne répond pas

L'hon. M. DANDURAND: Allons-nous continuer à entendre les témoignages? Nous allons commencer, je crois, par un témoin qui répondra à vos questions.

M. BIGGAR: Merci beaucoup. Nous avons épuisé la question, je crois.

L'hon. M. HUGESSEN: Non, la question n'est pas épuisée.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Avez-vous quelque autre question à poser?

L'hon. M. HUGESSEN: Je tentais de poser une question à M. Johnston, monsieur le président, puis-je le faire?

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

L'hon. M. Hugessen:

D. Etes-vous au courant des conditions qui existent depuis quelque temps en Angleterre au sujet de la mise en commun du transport et des recettes qui en découlent aux points de plus grande concurrence des quatre réseaux importants?—R. Je suis au courant.

D. Deux ou plusieurs des compagnies les plus importantes le font dans un grand nombre de points importants des Iles Britanniques, je crois.—R. Oui, monsieur.

D. Et on m'a dit qu'au cours des deux dernières années on a conclu une entente en vertu de laquelle les recettes dérivées du transport dans ces districts de concurrence sont mises en commun.—R. Je crois savoir qu'il en est ainsi et c'est ce que je...

[M. C. W. Johnston.]

D. Je me demandais si, dans notre pays, on ne pourrait pas développer quelque méthode qui vous permette de mettre en commun les recettes de tout votre service de voyageurs et de les distribuer d'après une proportion établie, sans avoir recours à l'unification ou autre plan du même genre. L'exploitation en concurrence n'aurait plus sa raison d'être. La nécessité de vous concurrencer l'un l'autre disparaîtrait.—R. Il ne resterait aucune concurrence sous quelque forme que ce soit.

D. Dans votre service de voyageurs.—R. Non.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien) : Avez-vous d'autres questions à poser... Merci, monsieur Johnston.

M. R. W. Long, directeur général du trafic-marchandises pour le National-Canadien est appelé.

M. Biggar :

D. Monsieur Long, vous êtes le directeur général du trafic-marchandises pour les chemins de fer Nationaux du Canada, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

D. Et vous avez un mémoire à présenter au Comité au sujet des économies en train-milles (marchandises) et en wagon-milles (marchandises)?—R. Non, monsieur. Je m'occupe de la question de changer l'itinéraire des marchandises, de la répartition des recettes entre les diverses lignes et des dépenses du transport.

D. Voulez-vous nous dire à quels postes particuliers de la Pièce n° 49 vos remarques s'appliquent?—R. J'ai un mémoire à présenter, monsieur.

D. Quelles pages?—R. Page 949.

D. Les postes 1, 2, 3, 4, 5 et 6?—R. Ils peuvent ne pas être désignés aux Témoignages.

D. Oui?—R. Postes 1, 2, 3, 4, 5 et 6.

D. Et désirez-vous soumettre un mémoire au Comité?—R. Oui, monsieur.

D. Voulez-vous commencer?—R. L'étude que nous avons faite de l'état présenté au Comité par M. Jefferson dans la Pièce 61 au sujet de l'augmentation du mouvement des marchandises qu'on estime réalisable par l'unification a été difficile à cause de l'absence de données qui s'y rapportent. Cependant, malgré le peu de renseignements précis, soit pour établir les faits, soit comme base des suppositions, je désire offrir au Comité une analyse du mémoire ainsi que nos conclusions touchant plusieurs rubriques qui y sont mentionnées ainsi que sur la question en général.

Une grande proportion du trafic qui fait l'objet de ce mémoire est, à toutes fins pratiques, ce qu'il est convenu d'appeler trafic en transit. Il s'agit de marchandises en provenance des Etats-Unis et devant être livrées en ce même pays via des routes qui passent au Canada. Depuis longtemps, les lignes canadiennes et américaines ont établi des tarifs combinés pour ces routes destinées à concurrencer le transport direct par les lignes américaines. Comme ces lignes qui partent de la Nouvelle-Angleterre et se terminent aux Etats-Unis en passant par le Canada sont quelquefois plus longues que les lignes directes, on a établi des tarifs de préférence inférieurs destinés à rendre la concurrence possible. Le facteur qui a rendu cette chose possible, c'est l'intérêt que les gens d'affaires de la Nouvelle-Angleterre ont à avoir à leur disposition autant de voituriers que possible en concurrence et autant de routes disponibles que possible. Ce n'est pas sans protester et sans menacer de les abandonner que quelques lignes américaines se sont soumises avec répugnance à ces tarifs de différence. Le Comité se rendra compte dès maintenant qu'il faut être très prudent lorsqu'il s'agit de cette situation dont l'équilibre pourrait être rompu si l'on ébruitait l'idée que les chemins de fer canadiens s'unissent afin d'améliorer leur situation aux dépens des lignes américaines relativement au transport de marchandises d'un point à un autre des Etats-Unis.

J'étudierai individuellement chacun des montants donnés à la Pièce n° 61 aussi bien qu'à l'état préparé par M. Jefferson et imprimé aux pages 740-746 du compte rendu. Le chiffre qu'il a cité, \$2,135,000, est basé sur l'état des

affaires en 1930, mais il a affirmé qu'il ne voyait aucun changement survenu dans la situation économique qui puisse affecter cette estimation si elle était préparée présentement.

Toutefois, le témoin du Pacifique-Canadien a affirmé, à la page 745 du compte rendu, qu'on devrait, sous le régime de l'unification, ajouter une somme importante à ce montant à la suite du rajustement de la répartition des recettes entre les lignes pour une période de cinq ans. A la page 746, il mentionne une autre somme qu'on réaliserait en transférant le trafic canadien provenant des lignes du Pacifique-Canadien du chemin de fer Michigan Central au Grand Trunk Western. A la page 1027 du compte rendu, M. Neal, qui s'appuie sur le témoignage de M. Jefferson, mentionne \$1,500,000 attribuable à la nouvelle répartition des tarifs combinés et \$1,136,000 au transfert du trafic du Pacifique-Canadien à la ligne qui passe par Détroit, en tout, \$2,636,000. Cette somme doit s'ajouter aux \$2,135,000 de la Pièce n° 61, ce qui porte l'augmentation probable des recettes du système unifié à un total de \$4,771,000.

Rubrique n° 1.—Transport dans les deux directions du trafic du National-Canadien et du Pacifique-Canadien par le chemin de fer Maine Central passant à Portland, Me., au lieu de North Stratford, N.-H. et St. Johnsbury, Vt. Augmentation probable des recettes, \$135,000.

Cette somme s'applique à la fois au National-Canadien et au Pacifique-Canadien. La moitié de l'augmentation probable a déjà été réalisée par le National-Canadien comme en font foi ses recettes pour les trois dernières années, car le chemin de fer Maine Central a trouvé qu'il lui serait utile qu'on transfère le trafic aux lignes du National-Canadien dont les rampes sont moins prononcées dans les montagnes Blanches. Une entente semblable conclue avec le Pacifique-Canadien ne résulterait qu'en un gain de \$67,500 sous le régime de l'unification.

Rubrique n° 2, transport du trafic du Pacifique-Canadien dans les deux directions à partir du territoire desservi par les chemins de fer Boston & Maine, Boston, Albany et New-York, New Haven and Hartford à la ligne du Central Vermont au lieu de celle qui passe par Wells River, Vt., comme cela se fait actuellement. Augmentation probable des recettes, \$200,000.

L'estimation du Pacifique-Canadien comprend à la fois le transport vers le nord et vers le sud. On ne peut changer la route du transport vers le nord, car l'*Interstate Commerce Act* réserve aux voituriers américains le transport à longue distance. 59.85 p. 100 seulement de l'échange entre le National-Canadien et les lignes de la Nouvelle-Angleterre se dirige vers le sud et je suppose qu'il en est à peu près ainsi pour le Pacifique-Canadien; donc, l'estimation de l'augmentation probable des recettes brutes doit être réduite à \$120,000 ou 60 p. 100, et il est possible que cette somme soit anéantie par la diminution du trafic occasionné par les repraisilles du chemin de fer Boston & Maine en réponse à la diminution qu'on aura occasionné dans son trafic.

Une autre raison qui empêche de changer la route du trafic allant vers le sud, c'est qu'une partie de la ligne du Pacifique-Canadien, celle qui va de Newport, Vt., jusqu'à Wells River, Vt., est louée par cette compagnie du chemin de fer Boston and Maine pour une somme annuelle de \$246,000 et le bail ne prendra fin qu'en 1956. Même si le système unifié transférait en tout ou en partie le trafic qui passe à Wells River à la ligne de White River Junction, il devrait quand même, en vertu du bail, verser au chemin de fer Boston and Maine une somme annuelle d'un quart de million pendant une période de dix-huit ans.

Même le chemin de fer Central Vermont auquel le Pacifique-Canadien se propose de transférer son trafic vers la Nouvelle-Angleterre ne fait pas passer tout le trafic qui va à la Nouvelle-Angleterre ou en vient aux points de raccordement de sa ligne directe. C'est ainsi qu'à White River Junction, il dirige le trafic destiné au New York, New Haven and Hartford par le chemin de fer

Boston and Maine qui sert ainsi de voiturier intermédiaire jusqu'aux lignes du New York, New Haven and Hartford. Ceci se fait en vertu d'une coutume établie qui veut qu'on accorde un certain volume de trafic à une ligne intermédiaire pour en obtenir un avantage à un autre point.

Rubrique n° 3, expédition du trafic du Pacifique-Canadien à destination ou en provenance de la partie est des Etats-Unis desservie par le chemin de fer Delaware & Hudson et des raccordements par le réseau National-Canadien qui passe à Rouses Point, N.-Y., au lieu du chemin de fer Napierville Junction. Augmentation probable des recettes, \$200,000.

Le Pacifique-Canadien a inclus le trafic se dirigeant vers le nord dans cette rubrique. Pour le National-Canadien, le trafic se dirigeant vers le sud par le chemin de fer Delaware & Hudson représente 63.8 p. 100 du total. En supposant que celui du Pacifique-Canadien se répartisse de la même manière, l'augmentation possible des recettes ne s'élèvera qu'à 63.8 p. 100 des \$200,000 ou à \$127,600. Toutefois, cette somme devra encore être réduite, car la route du Pacifique-Canadien intéresse trois voituriers, le Pacifique-Canadien et les chemins de fer Napierville Junction et Delaware & Hudson; entre ces trois compagnies, les recettes ne se répartissent pas dans les mêmes proportions que dans le cas du National-Canadien; c'est dû à la règle qui veut que, lorsque deux voituriers canadiens et un américain sont intéressés, ce dernier accepte une proportion moindre des recettes afin de permettre aux deux compagnies canadiennes d'en avoir une part équitable. Lorsqu'il n'y a qu'un voiturier de chaque côté de la frontière, la compagnie américaine reçoit une part plus considérable des recettes que lorsque deux voituriers canadiens sont intéressés.

Pour le transport important du papier à journal vers les points de grande consommation comme New-York, Philadelphie et Baltimore, le National-Canadien, lorsqu'il livre, à Rouses Point, au chemin de fer Delaware & Hudson, reçoit en moyenne 40 c. de moins la tonne que les chemins de fer Pacifique-Canadien et Napierville Junction lorsqu'ils livrent au même endroit. Pour la livraison de la marchandise à Rouses Point par un système unifié utilisant les lignes du National-Canadien, le chemin de fer Delaware & Hudson non seulement exigerait, mais aurait droit d'exiger les mêmes recettes qu'il réalise actuellement sur la marchandise reçue du National-Canadien. A mon avis, l'augmentation probable de \$127,600 des recettes brutes provenant du trafic se dirigeant vers le sud serait ainsi réduite de moitié environ, ne laissant qu'un peu plus de \$60,000.

Une autre erreur, qu'il est à propos de relever, s'est glissée dans le mémoire du Pacifique-Canadien au sujet du trafic se dirigeant vers le nord. c'est lorsqu'il affirme qu'il ne s'est produit aucun changement dans les conditions depuis 1930, de nature à invalider les chiffres fournis alors. Depuis cette année, il s'est produit une réduction importante dans le tarif de transport du charbon provenant des mines du Delaware & Hudson et destiné à certaines régions de la province de Québec. J'ignore quelle quantité de charbon le Pacifique-Canadien reçoit du chemin de fer Delaware & Hudson, mais je ne doute pas qu'il s'agisse d'une quantité considérable et, de ce chef, l'augmentation probable des recettes préconisée par le témoin du Pacifique-Canadien doit encore être réduite.

Si l'on tient compte de tous ces facteurs, je ne crois pas qu'il reste un sou de l'augmentation probable des recettes brutes.

Même si le Pacifique-Canadien, en ne tenant compte que de son propre intérêt réussissait à réaliser l'augmentation qu'il préconise, il ne faudrait pas oublier que le chemin de fer Napierville Junction n'a réalisé, en 1930, sur le transport des marchandises, que des recettes brutes de \$297,000 et qu'une diminution de \$200,000 dans ces recettes le ferait disparaître comme voiturier de marchandises.

Rubrique n° 4, expédition du trafic du Pacifique-Canadien à destination ou en provenance de la partie est des Etats-Unis et passant la frontière à Niagara par le système National-Canadien au lieu des chemins de fer Toronto, Hamilton & Buffalo et Michigan Central. Augmentation probable de recettes, \$900,000.

Ici encore, le Pacifique-Canadien a combiné le transport qui se dirige vers le nord et celui qui en provient. Le trafic en direction sud n'est que de 27.3 p. 100 du total pour le Canadien-National et à peu près le même, je le suppose, pour le Pacifique-Canadien. Le chemin de fer Toronto, Hamilton & Buffalo est contrôlé à la fois par le Pacifique-Canadien, et les chemins de fer New York Central et Michigan Central; ce dernier, à son tour est une filiale du New York Central qui, à mon avis, possède également 70 p. 100 des actions du Toronto, Hamilton & Buffalo. Je suis persuadé que quand il s'agit de trafic se dirigeant vers le sud et provenant de points situés sur le Pacifique-Canadien, il est impossible d'en changer le trajet. Il serait possible de détourner vers les lignes du National-Canadien par Buffalo ou Niagara Falls les marchandises en provenance de points situés à la fois sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, comme Toronto; en effet, le New York Central ne saurait pas de quelle ligne elles proviennent; mais dans le cas de marchandises expédiées de points situés sur le Pacifique-Canadien, le New-York Central n'aurait qu'à refuser d'accepter le trafic se dirigeant vers le sud ailleurs qu'à Hamilton et même dans le cas de marchandises provenant de points communs aux deux chemins de fer je suis porté à croire que l'adoption de la route de Buffalo ferait l'objet de réclamations.

A mon avis, on ne pourrait pas diriger sur Buffalo plus de la moitié des marchandises à destination du sud, ce qui équivaut à 13.7 p. 100 du total et réduit l'augmentation de recettes de \$900,000 à approximativement \$123,000.

Rubrique n° 5, acheminement des marchandises par la *Canada Atlantic Transit Co.*, via Depot Harbour, Ontario, plutôt que par le Pacifique-Canadien et la *Great Lakes Transit Corporation*, via Windsor, Ontario. Augmentation probable des recettes, \$100,000.

L'unification serait impuissante à produire ce résultat. En effet, lorsque le Pacifique-Canadien inaugura son service de vapeurs sur les Grands Lacs de Port McNicoll à Chicago et Milwaukee cette année, c'est avec la permission de la *Interstate Commerce Commission*, mais il dut s'engager à maintenir ce service en communication avec la *Great Lakes Transit Corporation* via Windsor et à desservir les lacs Michigan et Supérieur. Par conséquent, la proportion du trafic que la *Great Lakes Transit Corporation* a conservée ne peut lui être enlevée par le Pacifique-Canadien.

Rubrique n° 6, acheminement des marchandises par le Pacifique-Canadien (*Upper Lakes Steamers*) via Port-McNicoll, Ontario plutôt que par le National-Canadien et la *Northern Navigation Company* via Sarnia (Point Edward), Ontario. Augmentation probable des recettes, \$600,000.

Il ne s'agit ici que de l'estimation des recettes transférées d'un réseau de transport canadien au système unifié en perspective; on suppose que tout le trafic échangé actuellement entre le National-Canadien et la *Northern Navigation Company* serait acheminé vers les *Canadian Pacific Steamships* via Port McNicoll.

L'estimation est exagérée, car, pour 1930, les recettes de la *Northern Navigation Company* réalisées par l'échange de trafic avec le National-Canadien ne se sont élevées qu'à \$268,479. De plus, depuis 1930, des réductions très considérables ont été apportées aux tarifs de transport sur les lacs ou par rail de la farine et des produits du grain de la tête des lacs à l'est du Canada. Comme la *Northern Navigation Company* et les chemins de fer Nationaux du Canada sont soumis à ces tarifs, l'augmentation probable des recettes doit encore être réduite.

Cependant, à notre avis, même réduite de beaucoup, cette somme ne peut être réalisée. Tout le monde sait que les lignes de navigation ont des ramifications sur terre par leurs services de transport par camions. Si on soustrait à la *Northern Navigation Company* le trafic qui lui vient du National-Canadien, je ne doute pas qu'elle réussissent à étendre son service de camionnage en rapport avec ses terminus maritimes de l'Est de manière à récupérer une bonne proportion des affaires qu'elle obtient maintenant en vertu de son accord avec le National-Canadien; ainsi, le Pacifique-Canadien, le National-Canadien ou le réseau unifié seraient privés des recettes que leur apportent Port-McNicoll et Sarnia. Il est impossible d'évaluer la somme des recettes qu'on perdrait ainsi, mais la nature des marchandises qui empruntent la voie des lacs et des rails se prête au camionnage. Je suis convaincu qu'on se fait illusion quand on croit augmenter les recettes en soustrayant à la *Northern Navigation* une partite de ses affaires.

Changements qu'on se propose d'apporter dans la répartition des recettes en général

Cette situation présente d'autres facteurs beaucoup plus importants que le Pacifique-Canadien n'a pas mentionnés dans son témoignage. Tout d'abord, il y a le rajustement proposé de la répartition des recettes qui, d'après le témoignage du témoin du Pacifique-Canadien à la page 746, ne fut pas inclus dans l'estimation initiale à cause de la difficulté qu'on rencontre à évaluer exactement ce qu'on pourrait faire; cependant, on affirme que l'unification fournirait une occasion d'augmenter sensiblement les recettes d'exploitation des chemins de fer par le rajustement de la répartition des recettes.

La répartition des recettes, comme vous le comprenez, c'est la distribution des recettes quand un tarif s'applique à deux voituriers ou plus.

La question de la répartition des recettes entre en jeu dans trois circonstances différentes: premièrement, en territoire canadien; deuxièmement, quand il s'agit de marchandises transportées entre le Canada et les Etats-Unis, c'est le trafic international; troisièmement, s'il s'agit de transport entre deux localités situées aux Etats-Unis en passant par le Canada.

Dans le premier cas, la plus grande partie du trafic effectué par plusieurs lignes serait celui que s'échangent le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Sous le régime de l'unification, il ne pourrait y avoir ici d'ajustement de la répartition des recettes qui donne des recettes additionnelles au système unifié. Il ne pourrait s'agir ici que de changer l'argent de gousset sans affecter les recettes combinées des lignes unifiées.

En dehors de l'échange qui se fait entre les deux chemins de fer principaux il n'y a aucune autre occasion au Canada d'augmenter les recettes du réseau unifié, car les autres chemins de fer ne desservent que de courtes lignes et leur part dans la répartition des recettes est aussi faible qu'on peut raisonnablement s'y attendre.

Dans la répartition des recettes du trafic international, je ne vois pas bien la possibilité d'améliorer la situation d'un système unifié comparée à celle qui existe actuellement. L'expérience que j'ai acquise au sujet de la répartition des recettes lors de la fusion du Grand-Tronc et d'autres lignes faisant présentement partie des chemins de fer Nationaux du Canada, me porte à approuver de façon tout à fait positive le témoin du Pacifique-Canadien qui n'a inclus dans son estimation aucune augmentation de recette due à la répartition des recettes réalisées sur le trafic international.

Je puis affirmer que l'expérience du service du trafic des chemins de fer Nationaux du Canada, acquise par la solution de problèmes semblables au cours des vingt-deux dernières années, lorsqu'il s'est agi de consolider la répartition des recettes entre diverses parties de notre réseau, a donné des résultats tout à fait opposés aux affirmations contenues dans le témoignage récent du témoin du Pacifique-Canadien.

En vous parlant du détournement du trafic par le chemin de fer Delaware & Hudson, je vous ai déjà cité un exemple démontrant que ce chemin de fer aurait droit à un tarif plus élevé sur le papier à journal à la suite de l'échange direct, à Rouses-Point, avec le système unifié, que celui auquel il a droit lorsque l'échange se fait par l'entremise du chemin de fer Napierville Junction. Ce changement aurait pour effet d'anéantir, pour un volume considérable des recettes brutes du transport des marchandises, une bonne part des gains supposés.

D'après mon expérience, chaque fois qu'on a procédé au rajustement de la répartition des recettes du trafic intéressant plusieurs lignes, à la suite de la fusion, ou de l'unification ou de la consolidation (donnez-lui le nom qu'il vous plaira), des quarte propriétés du National-Canadien, les lignes américaines ont insisté sur une augmentation de leur part du tarif et cela, tout simplement parce que si vous unifiez deux lignes canadiennes qui recevaient autrefois chacune leur part des recettes, les lignes américaines demandent, et avec raison, que nous nous contentions de la part qui revient à une seule ligne plutôt qu'à deux lignes.

Qu'on me permette de mentionner comme exemple la répartition des recettes en vigueur sur le transport des marchandises de la ville de Québec destinées aux localités de l'est des Etats-Unis via Rouses-Point.

Autrefois, il existait, entre Québec et Rouses-Point, trois routes différentes du National-Canadien :

- 1° La route du Nord-Canadien jusqu'à Hawkesbury, Ont., puis du Grand-Tronc jusqu'à Rouses-Point.

C'est cette route qui apportait aux lignes situées au sud de Rouses-Point les recettes les moins considérables.

- 2° La route partant de Québec par le bac transbordeur jusqu'à Lévis, puis par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Lambert et par le Grand-Tronc jusqu'à Rouses-Point.

Dans ce cas, la répartition donnait aux lignes situées au sud de Rouses-Point des recettes un peu plus élevées que dans le cas de la route via Hawkesbury.

- 3° La route partant de Québec par le bac transbordeur jusqu'à Lévis, puis par le Grand-Tronc jusqu'à Rouses-Point, le transport s'effectuant en entier par la même ligne; c'est cette route qui procurait aux lignes situées au sud de Rouses-Point la répartition la plus généreuse.

Lorsque le National-Canadien fut fusionné et absorba le Nord-Canadien et l'Intercolonial, c'est par la ligne directe la plus courte, celle du Grand-Tronc, qu'on fit passer la marchandise allant de Québec à Rouses-Point. Nous ne pûmes conserver notre plus large part des recettes, celle attribuée au transport par deux lignes canadiennes, que pendant une courte période. Les feuilles de répartition durent être combinées et réimprimées et aussitôt les lignes américaines soulevèrent la question de la route canadienne parcourue. Aussitôt qu'elles surent que la marchandise était expédiée par route la plus courte vers la frontière, elles exigèrent que nous nous contentions de la part des recettes auxquelles nous avions droit sur cette route directe et ainsi nos recettes brutes en furent diminuées. Ainsi, sur une bonne partie du trafic provenant de localités sises au nord du Saint-Laurent et destiné au territoire situé au sud de Rouses-Point, nous perdîmes jusqu'à 10 et même 20 p. 100 des recettes dérivées du transport jusqu'à la frontière à cause du raccourcissement de notre route à la suite de la fusion des diverses parties du système national.

Je crois parler avec connaissance de cause quand j'affirme qu'invariablement nos recettes brutes diminuent de beaucoup dans la répartition des recettes tirées du trafic international quand deux ou plusieurs chemins de fer s'unifient. Nous ne sommes pas en état d'imposer nos conditions quand il s'agit de répartition de recettes avec les lignes américaines, car, à notre avis, une telle conduite pourrait avoir des répercussions inattendues qui diminueraient nos recettes.

Voici un exemple: il y a quelques années, nous demandions à certaines lignes américaines une répartition plus généreuse à laquelle nous croyions avoir droit sur le trafic du Texas à Montréal. Les lignes américaines ne croyaient pas comme nous, que nos demandes étaient justifiées. Nous nous aperçûmes bientôt qu'à cause de cette dispute, les chemins de fer du Texas se préparaient à abandonner complètement la route du National-Canadien par le Canada pour le transport des marchandises du Texas à Boston et à d'autres localités de la Nouvelle-Angleterre. En fin de compte, par un compromis, nous pûmes négocier un accord touchant le transport international et éviter le détournement d'un volume important de trafic du Texas à la Nouvelle-Angleterre auquel participaient nos lignes canadiennes. Des cas de ce genre ne sont pas inusités et, à mon avis, c'est ce qui arriverait si nous nous efforcions d'imposer arbitrairement des répartitions injustes aux voituriers américains sur le trafic entrant au Canada ou en sortant.

Le troisième cas à étudier, comme je l'ai déjà dit, c'est celui du trafic entre deux points des Etats-Unis et passant par le Canada. Les lignes canadiennes, ni individuellement, ni par l'entremise d'une administration unifiée, ne peuvent rien changer à la répartition qui s'y rapporte. En effet, il y a plusieurs années, une dispute s'éleva entre les voituriers américains au sujet de la part des recettes qu'on devait accorder aux lignes de la Nouvelle-Angleterre qui n'étaient pas satisfaites de leur part des recettes tirées du trafic destiné à leur territoire ou en provenant. La chose fut soumise à l'*Interstate Commerce Commission* à laquelle ressortissent les questions de répartition des recettes, et celle-ci ordonna aux chemins de fer des Etats-Unis qui participaient aux tarifs directs du transport vers ou en provenance de la Nouvelle-Angleterre d'augmenter de 15 p. 100 la part qui revenait aux lignes de la Nouvelle-Angleterre. Bien que l'*Interstate Commerce Commission* n'eût aucune autorité pour forcer les lignes canadiennes à accorder cette augmentation sur le trafic en provenance ou à destination de la Nouvelle-Angleterre, nous fûmes forcés de l'accorder, car, si notre répartition avait été moins avantageuse que celle des lignes américaines, nos concurrentes, le trafic provenant de la Nouvelle-Angleterre et destiné aux parties des Etats-Unis sises à l'ouest des rivières Détroit et Sainte-Claire n'aurait plus passé par le Canada.

Ce qui reste du trafic en transit à travers le Canada est celui qui entre à Niagara et sort à Détroit dans son mouvement entre deux points des Etats-Unis; la part qui revient au Canada sur cette route doit être tenue conforme à la répartition qui s'applique aux lignes américaines.

Après mûre réflexion, je suis persuadé qu'il est impossible d'augmenter nos recettes par l'ajustement de la répartition des recettes sous le régime de l'unification.

J'ai quelques commentaires à faire au sujet des déboursés du trafic, Pièce 60, page 000 du compte rendu.

L'hon. M. Black:

D. Je désire vous poser une question avant que vous abordiez ce sujet. A la Pièce 61, page 949, le total des gains, d'après le Pacifique-Canadien, était de \$2,139,000.—R. \$2,135,000.

M. BIGGAR: Il ne s'agit pas d'économies, mais de totaux. En vous reportant à la Pièce 49 vous trouverez les montants exacts.

L'hon. M. BLACK: Ce sont les augmentations de recettes.

M. BIGGAR: Oui, mais il y a certaines réductions. Elles se trouvent à la page 447. L'économie totale est de \$1,396,000.

L'hon. M. Black:

D. Vous avez mentionné quelques rubriques où aucune économie n'était possible. Quel est votre augmentation totale pour les six rubriques?—R. L'augmentation possible est de \$310,500.

D. C'est le total pour les six rubriques?—R. Oui, monsieur.

M. Biggar:

D. Vous alliez passer aux frais du trafic à la page 949, lesquels nous ramènent à une partie de la Pièce 49 au haut de la page 450 du compte rendu, où il est question d'agences, de publicité, et de sujets analogues.—R. C'est exact.

D. Veuillez continuer.—R. Oui.

A propos des comptes des frais du trafic, tels qu'indiqués à la Pièce 60, page 949 du compte rendu, et dans le témoignage de M. Jefferson, qui a comparu pour le Pacifique-Canadien, aux pages 885 à 902 du compte rendu, je n'ai pas l'intention d'étudier de façon détaillée les chiffres soumis par le témoin du Pacifique-Canadien.

Les comptes individuels des frais du trafic des chemins de fer Pacifique-Canadien et National-Canadien ne sont pas exactement comparables, non plus que les chiffres globaux des frais du trafic pour les deux chemins de fer. Par exemple, les frais encourus par le National-Canadien du chef de la colonisation, de l'agriculture et des ressources naturelles sont imputés aux comptes du trafic, alors que le Pacifique-Canadien impute ces frais à d'autres comptes.

Les frais du trafic des deux chemins de fer, comme l'a indiqué le témoin du Pacifique-Canadien, s'élevèrent en 1930 à \$15,151,086. Ce chiffre a été obtenu après avoir déduit les frais des vaisseaux du Pacifique-Canadien, et il reste donc pour les frais du trafic de ce chemin de fer, \$6,455,699, soit 63 p. 100 de ses frais globaux. De fait, depuis 1930 les frais du trafic ont diminué sensiblement,—les frais du Pacifique-Canadien imputables au service ferroviaire ont été réduits à \$4,539,000, ceux du National-Canadien, à \$4,981,000, soit un total de \$9,520,000, en comparaison des frais estimatifs avec l'unification, tels que soumis par le Pacifique-Canadien, de \$9,375,569.

Le témoin du Pacifique-Canadien a dit à la page 902 des Témoignages en réponse à l'honorable M. Calder, que quels qu'aient été les frais des deux chemins de fer en 1937, ce chiffre sans un régime d'unification serait susceptible d'une réduction de 35 à 40 p. 100. En toute déférence, je prétends que cette économie ne saurait généralement être réalisée par suite de la réduction précédente de 35 p. 100 entre 1937 et 1930. En supposant la possibilité de cette économie supplémentaire, c'est-à-dire, 40 p. 100 de plus, cela voudrait dire que sous une direction unique les frais du transport en 1937 (pour le service ferroviaire seul) ne se seraient élevés qu'à \$5,712,000, en comparaison des frais réels de quelque \$15,061,000 en 1930. Le chiffre de \$5,712,000 serait donc de \$3,664,000 inférieur à l'estimation de \$9,375,569 du Pacifique-Canadien pour les frais totaux du trafic des chemins de fer sous l'unification.

Les fonctions de la division du trafic comprennent beaucoup plus que la simple sollicitation du trafic, si importante que celle-ci puisse être.

A mon avis, la sollicitation du trafic exige plus d'activité aujourd'hui, pour protéger les intérêts ferroviaires contre la concurrence extérieure, que n'en exige la sollicitation d'affaires pour le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien. Il faut que l'attention et la sollicitation soient soutenues pour que les chemins de fer résistent à la concurrence du transport par route et par eau.

Les fonctions inhérentes à cette sollicitation comprennent aussi la coopération avec le public pour la solution des problèmes de vente, l'établissement de nouveaux débouchés, l'extension du trafic, la discussion avec le public de ses problèmes de trafic et de mise en valeur. Bref, le solliciteur de trafic doit servir d'intermédiaire entre le public et les chemins de fer dans la solution des problèmes mutuels aux deux intéressés.

Je crois donc que les deux compagnies doivent étudier avec soin tous les aspects de la question avant de pouvoir établir une estimation sûre quant aux économies dans la dépense du trafic qui pourraient résulter de l'unification. De plus, il me faudrait connaître les facteurs employés pour en venir aux conclu-

sions du Pacifique-Canadien plutôt que me baser uniquement sur des théories relativement aux problèmes particuliers de l'autre chemin de fer. J'opine donc que les chiffres soumis par le Pacifique-Canadien reposent sur de nombreuses hypothèses.

Le projet du Pacifique-Canadien à la Pièce 60, page 949 du compte rendu comporterait l'établissement de quatre régions de trafic. Sans être fixé sur leurs frontières, les conclusions du Pacifique-Canadien ne peuvent être analysées de façon déterminée. Par exemple, à mon sens, si on doit confier à un organisme régional sis en dehors des provinces Maritimes la solution des questions de trafic, cela est impraticable. Les conditions spéciales qui y règnent nécessitent un organisme local.

Je ne peux m'imaginer que la situation aux Etats-Unis, telle que représentée par le *Grand Trunk Western* dans le Michigan, l'Indiana, l'Illinois et le Wisconsin, et par le Vermont-Central dans le territoire important de la Nouvelle-Angleterre puisse être assujettie à la direction d'un bureau principal régional au Canada. Pour moi, ces deux situations influeraient défavorablement sur notre trafic aux Etats-Unis si nous entreprenions de soustraire à la direction d'un bureau régional ces tronçons de ligne.

Concernant les frais de publicité, l'estimation du Pacifique-Canadien indique que l'unification les ferait baisser de \$3,412,546 à \$1,870,861, d'où économie de \$1,541,685. En réalité depuis 1930 le National-Canadien a réduit ses frais de publicité de \$1,295,000. La réduction des frais de publicité du Pacifique-Canadien imputables au transport par rail est inconnue et bien qu'il donne la totalité de ses chiffres afférents à ce trafic et au transport par eau pour 1937, la part attribuée au premier n'est pas révélée.

D. Monsieur Long, je remarque que nos sténographes ont reçu des exemplaires de ces mémoires à l'avance. Puis-je vous demander qu'à l'avenir j'en aie un exemplaire à l'avance?—R. Je crois, monsieur Biggar, que vous devriez vous adresser pour cela à M. Rand.

D. Je commencerai par la Pièce n° 60 et passerai à l'annexe à la page 450. On nous a fait comprendre que les deux chemins de fer ont de nombreux bureaux de trafic en Europe.—R. C'est exact.

D. Et les deux ont des bureaux séparés à bien des endroits au Canada.—R. Oui.

D. Il n'est pas douteux, n'est-ce pas, que la fusion de ces bureaux permettrait des économies considérables?—R. Oui, dans une certaine mesure, mais il est impossible de se prononcer sur le chiffre de ces économies sans une étude complète de la situation des deux chemins de fer.

D. Et vous n'avez pu l'entreprendre?—R. Non.

D. Est-ce qu'une grande partie du travail de ces bureaux ne consiste pas à tenter de ravir des affaires au chemin de fer concurrent?—R. Oui, jusqu'à un certain point.

D. Dans une forte mesure?—R. Oui.

D. Et la fusion ferait disparaître complètement toutes ces manœuvres?—R. Non, monsieur, pas entièrement.

D. J'entends toutes celles qui visent à enlever des affaires au chemin de fer concurrent?—R. Toutes celles qui consistent à enlever des affaires au Pacifique-Canadien à notre profit, nos lignes aux Etats-Unis exceptées, pourraient être supprimées. La situation aux Etats-Unis sur le *Grand Trunk Western* ne se compare pas à celle du Pacifique-Canadien. Celui-là a des raccordements pour le trafic qui n'intéressent pas le Pacifique-Canadien, par exemple, pour celui qui part de Toledo jusqu'à Pittsburgh et dans le Wisconsin. Ce dernier trafic est très considérable, très productif, et il n'est commun ni au Pacifique-Canadien ni au National-Canadien.

D. Je ne comprends pas ce que cela a à faire aux manœuvres des bureaux ci-dessus, ceux du Pacifique-Canadien cherchant à ravir ce trafic au National-

Canadien, ou vice versa.—R. Cela n'a rien à y faire, sauf que les frais du trafic du National-Canadien s'y rapportant apparaissent dans nos frais de trafic.

D. J'en étais, et je voudrais que vous vous y arrêtiez, à cette partie des travaux des bureaux ci-haut qui consistent à se ravir mutuellement des affaires.—R. Ces frais pourraient être réduits.

D. Ils pourraient être supprimés?—R. Comme appartenant à cet aspect particulier de la situation.

D. Vous remarquerez que sur des frais globaux ferroviaires d'environ \$3,500,000 pour la publicité, le Pacifique-Canadien a proposé de supprimer \$1,500,000. Seriez-vous de cet avis?—R. Je crois, ainsi que je l'ai déjà dit, que nous avons supprimé \$1,250,000.

D. J'entends d'après la base du trafic de 1930.—R. Nous estimons que d'après le chiffre des affaires de 1930 nos frais de publicité ne dépasseraient pas de plus de 30 p. 100 les chiffres de 1937.

D. Vous entendez vos frais actuels?—R. Oui, monsieur.

D. Vous ne connaissez pas ceux du Pacifique-Canadien?—R. Non, je n'en sais rien.

D. Mais si le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ne se concurrençaient pas l'un l'autre, leurs frais de publicité pourraient s'abaisser considérablement?—R. Je ne saurais dire.

D. Non?—R. Non.

D. Vous ignorez ce qui en serait?—R. Je ne puis vous répondre; je l'ignore.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Il vous faudrait encore de la publicité pour faire face à la concurrence des chemins de fer des Etats-Unis?—R. Oui, monsieur. De fait, je crois qu'une partie de notre publicité actuelle s'effectue en commun avec le Pacifique-Canadien.

M. Biggar:

D. Revenons à l'autre sujet que vous avez traité. Je crois qu'à ce propos je dois seulement vous demander si vous connaissez l'estimation des épargnes préparée par M. Fairweather, Pièce n° 42?—R. Je ne la connais pas.

D. Veuillez jeter un coup d'œil sur la page 512 et me dire si j'ai bien compris le sens de votre témoignage? J'allais vous demander de concentrer votre attention sur le deuxième groupe d'économies sur cette page, ainsi que sur les premier et deuxième postes sous ce deuxième en-tête, et sur les chiffres dans la colonne "normale", la deuxième. Ai-je raison de croire que ce que vous avez dit concernant le trafic d'échange international relativement à l'estimation du Pacifique-Canadien vaudrait également de façon à supprimer presque entièrement le poste de \$4,000,000 à ce sujet dans cette estimation de la page 512?—R. Ne sachant pas comment M. Fairweather a préparé ses chiffres, je ne saurais dire, mais d'après les motifs allégués par le Pacifique-Canadien je dirais qu'ils disparaîtraient.

D. Vous voyez où je veux en venir. On lit "Nouvel acheminement du trafic d'échange international pour augmenter le voiturage sur le réseau". Croyez-vous que la consolidation soit susceptible de faire réaliser des économies par le nouvel acheminement du trafic d'échange international pour augmenter le voiturage sur le réseau?—R. Je ne le crois pas. Non.

D. Cela est-il vrai aussi du deuxième poste, que le rajustement des divisions entre les lignes produirait des économies normales de \$3,000,000?—R. Oui, monsieur.

D. Et que dites-vous du nouvel acheminement du trafic de la voie principale, \$1,800,000, sous la rubrique 4, le cinquième poste?—R. Je ne saurais me prononcer là-dessus, vu que ce n'est pas une question relevant du trafic.

D. Veuillez remarquer qu'à la page suivante, 513, on voit sous la colonne du trafic une proposition d'économie de \$6,950,000, dont la sollicitation du trafic et

[M. R. W. Long.]

la publicité représentent presque la totalité, ou \$6,800,000. Pouvez-vous dire au Comité ce que devrait être l'économie totale de ce chef?—R. Je répète que je ne saurais me prononcer à cet égard à moins d'avoir l'occasion d'analyser la situation avec les autorités du Pacifique-Canadien.

D. Vous ne voudriez pas exprimer d'opinion touchant ce chiffre?—R. Non, monsieur.

D. Bien. M. Flintoft me signale qu'on a déjà disposé de la question des économies coopératives au haut de la page 901 et que le montant total est de \$13,000 annuellement. De sorte que ce n'est pas un élément très important dans un million et demi.—R. Non, il n'est pas très important.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser au témoin?... Je vous remercie, monsieur.

M. BIGGAR: Le témoin suivant est M. Vaughan.

M. R. C. VAUGHAN, vice-président, service des achats et des fournitures du National-Canadien, est appelé.

M. Biggar:

D. Monsieur Vaughan, vous êtes le vice-président en charge des achats des chemins de fer Nationaux, n'est-ce pas?—R. Oui, j'ai la direction des achats et des fournitures, des vaisseaux des lacs, des vaisseaux océaniques, des houillères, etc.

D. Et vous désirez signaler au Comité certains postes de l'estimation du Pacifique-Canadien?—R. Oui, monsieur. J'ai deux ou trois mémoires concernant les pièces produites. Le premier est "Intérêt sur les réformes de matériel et matériaux de voies", Document 68, pages 984 et 985.

Cette pièce est censée démontrer que l'unification amènerait le retrait de matériaux de voie d'une valeur de \$18,000,000 par l'abandon de 5,501 milles de voies, et qu'il serait possible de réduire de \$16,000,000 les stocks de matériaux des deux chemins de fer, autrement dit, il y aurait retrait de matériaux d'une valeur de \$34,000,000. En supposant que le taux d'intérêt serait de 5 p. 100 l'an, on estime que l'économie atteindrait \$1,700,000 annuellement.

Quant aux matériaux désaffectés du fait des lignes abandonnées, les témoins du National-Canadien ont déjà traité de l'impraticabilité du plan du Pacifique-Canadien relatif à l'abandon de 5,051 milles de voies. Il est évident que si cet abandon ne s'effectue pas, cette économie ne saurait se réaliser.

Concernant la réduction des stocks de matériaux, l'état du Pacifique-Canadien démontre que les stocks de matériaux et fournitures des deux chemins de fer à la fin de 1930 s'établissaient à \$67,533,967, et que l'estimation de ce chiffre pour les deux chemins de fer d'après l'unification est fixée à \$51,581,838. En réalité, à la fin de 1937 les stocks de matériaux et fournitures des deux chemins de fer étaient les suivants:

	1930	1937	Réduction
Pacifique-Canadien..	\$25,445,272	\$17,786,856	\$ 7,658,416
National-Canadien..	42,088,695	29,494,390	12,594,305
Total..	\$67,533,967	\$47,281,246	\$20,252,721

On verra donc que les stocks réunis des deux chemins de fer fin 1937 étaient inférieurs par plus de \$4,000,000 au chiffre cité par le Pacifique-Canadien comme nécessaire pour les deux chemins de fer d'après le projet d'unification.

Je ne vois pas pourquoi l'amélioration du trafic accroîtrait de beaucoup nos stocks actuels.

D. Cela dispose de ce sujet-ci?—R. Oui.

D. Alors, pouvez-vous me dire pourquoi si les conditions du trafic en 1937 n'exigèrent qu'environ \$47,000,000, celles de 1930 exigèrent \$67,000,000?—R. Cela nous prit quelques années après la consolidation des quatre différents chemins de fer, qui avaient tous des stocks considérables, pour les abaisser. On les a abaissés quelque peu chaque année. Leur valeur globale en 1923, lors de

la consolidation était de \$53,000,000. L'amélioration des méthodes les a fait décliner graduellement, les diverses compagnies ayant adopté la normalisation à un point qu'il est possible maintenant pour elles de se tirer d'affaire avec un stock bien plus réduit qu'alors.

D. Mais le Pacifique-Canadien existe depuis environ 1880 et je remarque que la réduction de ses stocks entre 1930 et 1937 diffère très peu, sur une base de pourcentage, si elle en diffère, du pourcentage de la réduction du National-Canadien.—R. Oui, monsieur.

D. Le motif que vous donnez pour la réduction des stocks du National-Canadien ne vaut pas pour celle du Pacifique-Canadien?—R. Je n'ai pas appliqué ce motif à ce dernier, sauf que j'ai fait voir la réduction des stocks des deux compagnies pendant cette période.

D. Mais vous expliquez une réduction d'environ 29 p. 100 pour le National-Canadien en disant qu'à la suite de la consolidation sept ans auparavant vous aviez un excédent de stocks en 1930 que vous avez réduit en 1937.—R. Oui.

D. Est-ce là l'unique explication?—R. Cela s'explique par une meilleure administration. On a consolidé les stocks des lignes, ceux des voies et des têtes de ligne des filiales,—ceux des vapeurs du National-Canadien, des houillères...

D. Le premier motif y est-il le moindrement pour quelque chose, car il semble qu'on en ait appliqué aussi d'autres au Pacifique-Canadien?—R. Oui. Je fais simplement remarquer ce qui s'est passé.

D. Mes observations visaient l'explication.—R. La réduction des stocks s'effectue lentement; pas du jour au lendemain. Il faut conserver des stocks de modèles...

D. Il semble que votre administration en 1930 valait celle du P.-C. et que la meilleure administration en 1937 a amené une réduction de vos stocks et de ceux du P.-C. dans à peu près la même proportion.—R. C'est très exact.

L'hon. M. Murdock:

D. La réponse n'est-elle pas que la nécessité est la mère de l'invention?—R. Il a fallu en venir là. Je crois que le ministère des Finances a demandé aux deux chemins de fer de l'aider à améliorer la situation du fonds de roulement.

M. Biggar:

D. Et vous croyez qu'une augmentation du trafic n'accroîtrait pas les stocks?—R. Non. Ce qui les augmenterait le plus serait la fabrication en gros de matériaux dans nos ateliers.

L'hon. M. Horsey:

D. Y a-t-il quelque perspective que cette réduction s'opère d'année en année plus tard?—R. J'ignore jusqu'où elle peut aller.

D. Mais vous ne croyez pas qu'elle a atteint le maximum?—R. Non.

Le deuxième mémoire est au sujet de la Pièce 69, page 984. Il fait voir la méthode adoptée par le P.-C. pour obtenir le chiffre de \$4,650,000, censé représenter l'économie annuelle du fait de l'unification du retrait de matériel. On suppose que les 5,051 milles de lignes vont être abandonnées et que la réduction dans le parcours des trains et des wagons énoncée au document "B"—page 443, au document "C" page 444 et au document "H" pages 448-452 s'accomplira.

Dans leurs dépositions, plusieurs témoins du N.-C. ont traité de l'impraticabilité d'abandonner 5,051 milles de voies au Canada. M. Walton a traité dans son témoignage des estimations du P.-C. quant aux fortes économies dans le parcours des trains et des wagons. Si cet abandon de 5,051 milles de voies ne s'effectue pas et que la réduction dans les train-milles et wagon-milles ne s'accomplit pas, l'économie de \$4,650,000 est naturellement irréalisable.

Depuis 1930 il s'est produit une réduction importante du nombre des unités de matériel ferroviaire. Celui utilisé en 1937, en comparaison de 1930, était comme suit:

[M. R. C. Vaughan.]

	1930 Selon la Pièce 69 Page 984	1937 Selon le rapport annuel	Réduction réelle	Réduction selon la Pièce 69
Locomotives..	N.-C. 3,095 C.-P. 2,126	2,664 1,962	431 164	
Total..	5,221	4,626	595	637
Wagons-voyageurs..	N.-C. 3,792 C.-P. 3,170	3,059 3,025	733 145	
Total..	6,962	6,084	878	1,037
Wagons-marchandises..	N.-C. 128,191 C.-P. 91,407	95,822 81,175	32,369 10,232	
Total..	219,598	176,997	42,601	7,247
Matériel de travail..	N.-C. 8,272 C.-P. 6,321	6,068 5,786	2,204 535	
Total..	14,593	11,854	2,739	1,786

Il est évident que les occasions d'économiser dans ce domaine sont très réduites et c'est mon opinion que les économies qui resteront seront loin d'atteindre le chiffre indiqué. A tout événement, on a déjà démontré que toutes les économies saines et réalisables possibles d'après les abandons de lignes et les services réduits peuvent s'accomplir aussi bien avec la coopération forcée qu'avec l'unification.

Le très hon. M. Meighen:

D. Monsieur Vaughan, il y a un contraste très frappant entre les réductions d'unités du Pacifique-Canadien et celles du National-Canadien. Proportionnellement parlant,—vos voies sont plus longues et vos opérations plus importantes que les siennes,—vos réductions d'unités depuis 1930 ont dépassé de beaucoup les siennes?—R. Oui, monsieur.

D. Quel genre de fléchissement d'affaires avez-vous eu en 1930?—R. Il fut constaté que nous avions abondance de matériel inutilisable et il fut désaffecté.

D. De quoi dépendait cet état de choses?—R. Ma foi, sénateur Meighen, c'était un héritage du passé.

D. Non, pas en 1930. C'était beaucoup plus tard et vous aviez ajouté à votre matériel.—R. Il n'y avait pas d'autre motif qu'une grande partie de celui-ci était inutilisable et devait être désaffectée.

D. Vous aviez constamment acheté beaucoup de matériel?—R. Oui, dans une certaine mesure.

D. Votre personnel et vos opérations atteignirent leur plus haut point cette année-là?—R. Je ne crois pas que cela m'avancerait de nier le fait que notre direction actuelle est bien plus économique qu'alors.

L'hon. M. Dandurand:

D. Plusieurs économies furent effectuées en 1932?—R. Oui, monsieur.

Le très hon. M. Meighen:

D. Cela me paraît vrai. Mais même alors, nous obtenons des résultats très décourageants. Qu'avez-vous à nous proposer? Vous avez quelque expérience en affaires?—R. Personne ne se rend plus compte que les directeurs du National-Canadien de la gravité de cette situation et de la nécessité d'économiser le plus possible. Nous nous rendons compte que cette perte est un facteur très important et nous faisons tout en notre pouvoir pour la diminuer. Mais il est un fait qu'à mon point de vue le peuple canadien ne peut pas méconnaître; ce n'est peut-être pas très réconfortant, mais il ne faut pas oublier que notre situation au point de vue chemins de fer, quelque grave qu'elle soit, est encore

meilleure que celle des Etats-Unis où les tarifs sont plus élevés alors que les conditions d'exploitation sont plus avantageuses.

D. Leur situation est pire que la nôtre, je l'admets.—R. Il n'y a que deux ou trois manières d'améliorer la situation. Ce qui importe c'est d'augmenter les recettes et de réduire les dépenses jusqu'à ce qu'elles aient atteint leur plus bas niveau possible.

D. Je connais quelque chose de votre expérience. Mais vous n'avez jamais de votre vie vu deux compagnies dont le territoire était le même, dont le commerce était le même et dont la clientèle était la même, qui ne pussent sans nuire à la qualité des services qu'elles rendaient, réaliser de très fortes économies par la fusion?—R. Je crois que le bon sens même nous force à admettre que la fusion permettrait de réaliser des économies.

D. Et de très fortes économies. Vous ne connaissez pas deux compagnies dans ces conditions qui ne pourraient réaliser des économies par la fusion?—R. Je crois que la situation des chemins de fer est un peu différente, monsieur Meighen. Il y a une chose dont il vous faut tenir compte et c'est où va vous conduire l'unification. Je crois, pour ma part, qu'aucun d'entre nous ne sait au juste ce que veut dire l'unification.

D. Mettons de côté pour l'instant la question d'intérêt public. Du simple point de vue affaires, ce que je dis est vrai? Sans réduire la qualité des services qu'elles rendent, n'importe quelles deux compagnies desservant le même territoire, faisant le même commerce, et ayant la même clientèle, peuvent réaliser de très fortes économies par la fusion?

L'hon. M. ROBINSON: Pas toujours.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas encore connu de cas où ce n'était pas possible.

L'hon. M. DANDURAND: Vous dites: "desservant le même territoire". C'est vrai en partie, mais dans quelle proportion?

Le très hon. M. MEIGHEN: La proportion est très grande.

Le TÉMOIN: La situation est la même à propos des chemins de fer qu'à propos des banques, des postes d'essence et bien d'autres services. Vous pourriez en fermer la moitié.

Le très hon. M. Meighen:

D. Il se peut qu'il faille payer en retour. Pour les banques, par exemple, vous voyez facilement quelles en seraient les conséquences. Mais à part cela, n'est-il pas absolument ridicule pour une personne intelligente de prétendre que le service restant le même il n'en résulterait pas de très fortes économies?—R. Je ne nierais certainement pas que les deux compagnies en se fusionnant réaliseraient des économies. Mais on constaterait peut-être que les économies prévues ont été fortement exagérées.

D. Peut-être. Alors le même raisonnement ne serait-il pas encore plus juste dans le cas de deux compagnies dont les produits sont des services et non des articles ouvrés, dont les produits sont des services qui comportent la concurrence et l'exploitation côte à côte sur une grande partie d'un continent? Le même raisonnement ne serait-il pas plus juste dans ce cas que dans tout autre?—R. Je vous répondrai que oui, mais je m'empresserai d'ajouter que vous avez là deux situations tout à fait différentes. Vous avez d'un côté un chemin de fer de l'Etat et de l'autre un chemin de fer qui est la propriété de particuliers, et je puis vous dire que jamais, jamais, vous ne pourrez confondre les deux.

D. Pas tant que l'un sera propriété privée et l'autre propriété publique?—R. Parfaitement, vous ne pouvez les fusionner; ils ont des buts trop différents.

D. C'est-à-dire, tant qu'ils continueront à être l'un propriété privée et l'autre propriété publique. Vous voulez dire qu'on ne pourra les fusionner sans d'abord régler ce point là?—R. Je crois qu'on ne pourra arriver à les fusionner sans les fusionner complètement, financièrement et de toute autre façon.

[M. R. C. Vaughan.]

D. Ce serait une question à étudier. Mais je crois qu'il serait puéril pour qui que ce soit de se présenter ici et de prétendre qu'on ne peut réaliser de fortes économies par la fusion.—R. Je ne pense pas que telle ait été l'intention de nos représentants. On leur a demandé d'étudier ces déclarations; c'est ce qu'ils ont fait et je crois qu'ils ont bien fait leur travail. Je ne lance pas la pierre aux représentants du Pacifique-Canadien. On leur a demandé de faire un travail et ils l'ont fait de leur mieux, avec les données qu'ils possédaient; si on nous le demandait nous ferions la même chose.

D. Vous avez déjà partagé d'assez près leur opinion mais vous êtes ensuite passé à l'opinion contraire?—R. Je ne pense pas. Je ne parle pas de propriété publique et de propriété privée. Je dis tout simplement que je ne vois pas comment vous arriverez à fusionner une propriété publique et une propriété privée à moins que le Dominion du Canada ne se charge de toutes les obligations de la compagnie particulière. Je ne crois pas que la chose puisse se faire; c'est impossible.

D. C'est une opinion qu'il faudrait étudier. Mais je ne crois pas qu'on puisse attaquer avec raison l'autre raisonnement.—R. Oui, mais je crois qu'on ne saurait étudier cette question sans la laisser dans son cadre véritable.

M. Biggar:

D. Pouvez-vous nous donner quelques explications à propos de la diminution de ces wagons? Je constate qu'à propos des locomotives le chiffre du National-Canadien est de 16 p. 100 et celui du Pacifique-Canadien de 8 p. 100. Pour les voitures à voyageurs les chiffres semblent être de 10 p. 100 et de .4 p. 100 et ainsi de suite jusqu'à la fin.—R. Je crois qu'alors le Pacifique-Canadien avait un matériel plus moderne que le National-Canadien. Nous avons un grand nombre de wagons en bois qu'il nous a fallu démolir et de vieilles locomotives qu'il était impossible de faire fonctionner économiquement et nous les avons mis aux rebuts pour cette raison.

D. Il semble pourtant y avoir une bien faible différence dans les frais d'entretien. En 1930, les frais de réparation de wagons à marchandises s'élevaient à 1c. .2 par train-mille pour le Pacifique-Canadien et à 1c. .3 pour le National-Canadien; en 1937 ces mêmes frais étaient de .9c. 1.2 respectivement. En d'autres termes, vos réparations de wagons, comparées à celles du Pacifique-Canadien, vous coûtaient beaucoup plus cher en 1937 qu'en 1930.—R. Une partie de cette différence vient de ce que nous étions à poser sur nos wagons des freins modernes à air comprimé et des formes en acier comme le commandait l'*American Railway Association*. Comme on vous l'a déjà dit, nous avons beaucoup plus de wagons ainsi outillés que n'en a le Pacifique-Canadien.

D. Auriez-vous une explication semblable à fournir à propos des réparations aux voitures-voyageurs? Ces frais d'entretien de voitures-voyageurs ne correspondent pas du tout avec ceux-là. Les chiffres pour les deux chemins de fer étaient de 3.2 et 3.5 en 1930 et de 4.6 et 4.4 en 1937.—R. Cela voudrait dire que nous avons moins de voitures-voyageurs à réparer ou que les réparations que nous avons à faire étaient moins considérables.

D. Vous avez, je crois, un autre mémoire que vous voulez étudier?—R. Oui. Il se rapporte au document H. Le voici:

DOCUMENT H—PAGE 9 (*e* et *h*)

Les économies présumées dans l'achat du combustible sont les suivantes (2½ p. 100 supposé résulter de prix plus avantageux):

Trafic-voyageurs	\$ 634,493
Trafic-marchandises	1,447,055
Gares à marchandises	409,356

Total \$2,490,904

Les économies dues à la diminution des prix d'achat sont d'une possibilité très éloignée. Le prix moyen que paie le National-Canadien pour son combustible à locomotives n'est pas plus élevé que celui que paie le Pacifique-Canadien. Or, en général, les propriétaires de mines de charbon du Canada et des Etats-Unis doivent se contenter de bien faibles profits et bon nombre d'entre eux opèrent à perte.

On semble croire qu'en forçant certaines mines à suspendre leurs travaux d'exploitation et en achetant en plus grandes quantités d'un plus petit nombre de fournisseurs, on arriverait à acheter à meilleur compte. Le résultat est douteux. Advenant une bonne récolte dans l'Ouest canadien, le National-Canadien serait forcé d'acheter du charbon de tous ses fournisseurs actuels. Les mines de ce qu'on appelle la Passe du Nid-de-Corbeau desservent le Pacifique-Canadien alors que toutes les mines qui fournissent de charbon le National-Canadien se trouvent dans le Nord. Faire baisser les prix, si c'est possible, entraînerait la fermeture de certaines mines et par là la mise à pied d'un grand nombre d'employés et l'obligation pour le gouvernement de fournir des secours de chômage à des régions entières; de plus, en cas de besoin, le charbon de ces mines ne serait plus sur le marché ce qui pourrait avoir comme résultat de faire hausser les prix.

Le Pacifique-Canadien emploie relativement peu de charbon de la Nouvelle-Ecosse et par conséquent la situation ne serait pas beaucoup changée du fait de ce qu'on appelle l'unification.

Le prix du charbon qu'emploie le National-Canadien sur ses lignes aux Etats-Unis est dirigé par les conditions du marché et le National-Canadien achète aux meilleurs prix que peut lui procurer une concurrence très active.

D. Avez-vous épuisé le sujet?—R. Oui.

D. J'en déduis que vous n'avez rien à offrir au Comité comme moyen de réaliser des économies et d'alléger le fardeau?

Le très hon. M. MEIGHEN: Permettez-moi d'abord de poser une question.

D. Monsieur Vaughan, vous avez pris pour acquis qu'avec les titres de propriété que nous avons, l'Etat possédant un réseau et l'autre étant la propriété de particuliers, nous n'étions pas dans les conditions voulues pour faire un succès de l'unification à moins d'arriver à une fusion complète?—R. Oui.

D. Ce serait une anomalie. Que pensez-vous alors de ces mêmes titres de propriété et de leur effet sur la concurrence, si on laisse l'exploitation sur un pied de concurrence? Si on continue d'exploiter les chemins de fer sur un pied de concurrence n'aura-t-on pas un résultat irrégulier qui pourra justifier les mêmes objections que vous prétendez devoir être soulevées en cas d'unification?—R. Vous voulez dire, monsieur Meighen, en ce qui concerne les pertes répétées?

D. Voici que vous supportez ces pertes avec complaisance ou plutôt que vous les entassez sur les épaules du contribuable.—R. Pas avec complaisance, monsieur.

D. De la manière dont vont les choses, il vous faut être bien complaisant, sinon il faudrait vous interner. C'est la position dans laquelle vous vous trouvez tandis que votre concurrent n'est pas dans la même situation. L'anomalie n'existe-t-elle pas dans ce cas tout aussi bien que dans l'autre?—R. Je ne sais, monsieur Meighen. Je vous ferai remarquer qu'en fin de compte les représentants qui sont ici n'ont jamais été saisis d'un véritable projet d'unification. Nous ignorons ce que ce projet renferme, quels sont les actifs et les passifs, contingents ou indirects, qu'on veut faire entrer dans cette unification.

Le très hon. M. Meighen:

D. Il vous faut supposer que cet accord serait fait sur une base absolument équitable pour le pays. Vous ne pouvez pas vous attendre à ce qu'on en dévoile les conditions devant quelqu'un qui n'a aucune autorité pour en venir à une entente.—R. Mais généralement on ne commence pas par inviter quelqu'un à

devenir associé dans une entreprise sans rien lui dévoiler de ce qu'on a à l'esprit et ensuite après qu'il est devenu associé penser arriver à une entente avec lui.

D. Voulez-vous dire par là que vous ne pouvez imaginer une base d'entente qui serait équitable pour le Dominion?—R. Nous voulons être bien francs à ce sujet, je suppose.

D. Oui.—R. J'ai beaucoup de respect pour le Pacifique-Canadien et ses directeurs et j'espère qu'on ne prendra pas mes paroles comme une critique à leur endroit. Voici quelle est mon opinion: que ce soit le Pacifique-Canadien ou un autre, si nous nous embarquons dans un plan d'unification des chemins de fer nous pourrons, par la force des choses, nous trouver dans l'obligation de faire certaines choses que nous faisons aujourd'hui, venir en aide à certaines parties du pays, accorder un tarif spécial ici ou là, ou donner un service spécial et, de la manière dont vont les chemins de fer aujourd'hui, il peut très bien se faire qu'en peu de temps il ne reste plus assez pour payer les détenteurs de débentures du Pacifique-Canadien. Quelle va être alors leur attitude? Ils vont s'adresser au Gouvernement et lui dire: "Vous avez fusionné les chemins de fer et vous ne pouvez plus les séparer et il y a une obligation morale pour le gouvernement du Dominion de payer les détenteurs d'obligations".

D. N'est-ce pas ce qui se fait aujourd'hui?—R. Excepté que le Pacifique-Canadien peut se tirer d'affaires seul.

D. Pour le moment ils disent: "Nous pourrons faire bien mieux et vous de même, si nous réalisons ces économies, que nous pouvons réaliser entre nous". Pouvez-vous imaginer des termes au contrat d'unification qui seraient équitables pour le Dominion du Canada? Croyez-vous au contraire qu'il est impossible de rédiger un tel contrat?—R. Je ne dis pas que la chose est impossible mais je dis que le Dominion du Canada aura besoin de surveiller de près ses affaires.

D. Je l'admets. Mais vous devez avoir assez de confiance dans le Gouvernement pour croire qu'il y a des hommes capables de le faire?—R. J'ai pleine confiance dans le gouvernement.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Il peut changer.

L'hon. M. Horsey:

D. Vous dites qu'avec l'unification il faudrait nécessairement la fusion complète des chemins de fer?—R. Oui. Je ne vois pas comment vous pourriez vous tirer d'affaires autrement sans faire naître de grandes difficultés.

D. Pensez-vous que la même chose soit nécessaire avec la coopération obligatoire?—R. Non, je ne le pense pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors, vous n'iriez pas bien loin.

L'hon. M. Murdock:

D. Pensez-vous que la coopération obligatoire conduirait automatiquement à la fusion en ce sens qu'on pourrait la considérer comme une confiscation?—

R. Je ne le crois pas, monsieur Murdock. C'est une belle question à poser, mais je ne prévois pas cette éventualité. En plusieurs endroits aujourd'hui l'un ou l'autre réseau jouit de l'usage en commun de la propriété de l'autre, gares, terminus, etc., etc. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait arriver ainsi à économiser de fortes sommes. Je n'aime pas la coopération obligatoire. Vous ne pouvez arriver à la coopération obligatoire. Je préférerais l'expression économies obligatoires. Mais le Pacifique-Canadien ne semble pas avoir confiance dans la coopération. Il est en faveur de l'unification. Vous pouvez voir par là comme il devient difficile de s'entendre.

D. Mais si vous vouliez par la force obliger le Pacifique-Canadien à se joindre au National-Canadien pour faire quelque chose qu'il croirait contraire à ses intérêts, ne pourrait-il pas plus tard considérer cette intervention comme une confiscation de quelques-uns de ses droits et de ses biens?—R. Peut-être.

D. Juridiquement, il ne pourrait faire reconnaître cette opinion?—R. Je l'ignore. La Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien permet une certaine contrainte. Mes connaissances légales ne sont pas assez étendues pour pouvoir dire ce qui adviendrait au cas où cette loi serait mise en vigueur.

D. Je ne suis pas moi-même avocat.

L'hon. M. Dandurand:

D. La Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien imposait aux deux chemins de fer l'arbitrage obligatoire?—R. Oui.

D. Elle n'a jamais été mise en vigueur?—R. C'est juste.

D. Mais la question se pose: est-ce qu'elle aurait dû être mise en vigueur en certains cas?—R. Je le crois.

D. Je sais que nous en sommes arrivés à ceci. Le Pacifique-Canadien a admis qu'entre Woodstock et Windsor, où se trouvent des lignes parallèles, il était possible de réaliser des économies considérables et que leurs trains pouvaient très bien se servir de la voie double du National-Canadien, mais il s'est séparé sur une question de compensation, prétendant obtenir ailleurs des avantages correspondants. Le bureau d'arbitrage n'aurait-il pas dû étudier cette question et décider ce qu'il y avait de mieux à faire dans l'intérêt des deux chemins de fer et du pays tout entier?—R. Je le crois, sans aucun doute. Si les chemins de fer n'ont pas assez de bon sens pour coopérer de bon gré on devrait les y forcer.

Le très hon. M. Meighen:

D. Mais on ne l'a pas fait. Vous dites tous que c'est ce qu'il y a de mieux à faire, mais alors pourquoi ne l'a-t-on pas fait?—R. Je ne vois que deux hommes qui pourraient vous en donner la raison, sir Edward Beatty et M. Hungerford.

D. Sir Edward Beatty nous a donné quelques raisons; M. Hungerford ne nous en a donné aucune.

L'hon. M. Robison:

D. On a beaucoup parlé à certains moments de l'achat des fournitures et je voudrais en avoir l'esprit net. On a dit ici même que le National-Canadien payait trop cher ses marchandises. Pensez-vous que c'est vrai? Payez-vous plus cher que le Pacifique-Canadien?—R. Absolument pas. Nous ne payons pas un sou de plus que le Pacifique-Canadien pour quoi que ce soit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois que s'il est libre d'agir, M. Vaughan ne paiera pas trop cher.

L'hon. M. Robison:

D. Etes-vous contrarié par l'ingérence politique?—R. Pas dans notre service. Nous ne portons pas attention à la politique. Nous faisons affaires avec des milliers de gens et jamais encore je n'ai demandé à qui que ce soit de me faire connaître ses opinions politiques.

Le très hon. M. MEIGHEN: Peut-être les connaissez-vous d'avance.

L'hon. M. Gordon:

D. Ne croyez-vous pas, monsieur Vaughan, que le Pacifique-Canadien soit aujourd'hui solvable?—R. Bien entendu qu'il l'est.

D. De l'autre côté, placée sur le même pied que le Pacifique-Canadien, c'est-à-dire si on enlève l'assistance de l'Etat, croyez-vous que votre compagnie, le National-Canadien, soit solvable?—R. Elle n'a pas d'argent, bien entendu, mais il faut considérer le National-Canadien comme un service public tout comme nous considérons comme services publics nos ports, nos appareils de balisage des eaux, etc. Autrement, tout ce qu'il nous reste à faire est de discontinuer les services accordés dans l'intérêt public tels que les services dans le

[M. R. C. Vaughan.]

Nord, la ligne de Gaspé et bien d'autres services encore. Si ce service n'est pas un service public dans le même genre que nos ports, etc., je ne sais ce que c'est.

D. Vous pensez alors que ce qu'il y a de mieux à faire c'est de continuer à perdre des millions chaque année comme nous le faisons aujourd'hui? Combien de temps le pays pourra-t-il continuer ainsi, pensez-vous?—R. Je suis d'avis, monsieur le sénateur, qu'il faudrait prendre tous les moyens possibles pour réaliser des économies et diminuer les déficits des chemins de fer, si la chose est possible. Mais je vous ferai remarquer, bien que ce ne soit pas de nature à encourager le peuple canadien, et j'ajouterai que personne plus que les directeurs du National-Canadien ne déplore ces pertes, je ferai remarquer que la situation est beaucoup pire aux Etats-Unis quelle ne l'est ici.

D. Ah! non.

L'hon. M. MURDOCK: Ah! oui.

L'hon. M. Gordon:

D. Enlevez l'Etat comme bailleur de fonds et la situation ne se compare plus?—R. On ne peut supprimer l'Etat. L'Etat s'est rendu garant de frais fixes qui s'élèvent à des millions de dollars. Tout ce que nous pouvons arriver à faire pour rembourser ces charges fixes compte pour autant.

L'hon. M. HORSEY: Il nous faudrait les payer, dans tous les cas.

M. Biggar:

D. Vous disiez que personne ne déplore ces pertes plus que les directeurs du National-Canadien. Combien de temps faudrait-il, pensez-vous, aux bureaux du National-Canadien pour préparer pour ce Comité un plan qui permettrait d'éviter ces pertes?—R. Je ne connais personne capable de le faire. La chose me semble impossible. Nous pouvons toujours dire: si la population augmentait, si le prix des matériaux descendait, si nous avions plus de trafic,—tout ce qui compte c'est le trafic,—la situation deviendrait meilleure. C'est le chiffre d'affaires possible qui compte.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. C'est le seul espoir?—R. Sans compter les économies qui pourraient être réalisées et, à mon point de vue, le système des économies obligatoires serait équitable pour les deux compagnies et mériterait qu'on en fasse l'essai.

M. Biggar:

D. C'est exactement la réponse qu'on a faite devant la Commission Duff, six ans passés. Mais au lieu d'avoir, à partir de 1932, une augmentation dans le chiffre de trafic, augmentation qui nous eût tirés de difficultés, la situation s'est presque empirée au lieu de s'améliorer considérablement.—R. La loi n'a jamais été mise en vigueur, monsieur Biggar.

D. Je veux dire que votre réponse à propos de l'augmentation du chiffre du transport est la même que celle que vous avez faite il y a six ans.—R. Mais ce chiffre a diminué constamment depuis lors. Il n'y a pas dans l'histoire un exemple de chute aussi rapide dans le volume du trafic.

D. Qu'est-ce qui nous porte à croire que vos prédictions se réaliseront après 1938 plutôt qu'après 1932?—R. Chacun de nous a raison d'espérer que nous n'allons pas rester au point où nous sommes aujourd'hui, avec de grosses charges pour l'assistance chômage et le reste. Ce serait triste pour le pays si nous n'étions pas un peu plus optimistes.

L'hon. M. MURDOCK: Il faut se rappeler, monsieur Biggar, que l'Ouest vient d'avoir plusieurs années de grande sécheresse.

M. BIGGAR: Oui.

M. Biggar:

D. Voulez-vous tourner à la page 512. Vous trouverez là sous le titre "Diminution de la valeur des matériaux en magasins" des économies estimées à un million et demi sur l'année 1931 prise comme année normale. Vous ne pensez pas que l'unification permettrait de réaliser aucune partie de ces économies.—R. Non, ce n'est pas du tout ce que je pense. Je ne suis pas assez sot pour prétendre qu'il n'y aurait pas d'économies si l'on fusionnait les ateliers et autres choses de cette nature.

D. Il s'agit là d'une diminution de la valeur des marchandises en magasin.—R. C'est pourquoi j'ai dit ce que je viens de dire. Si vous avez un grand atelier il vous faut un grand magasin. Il est impossible de réduire vos inventaires tant que vous gardez ces ateliers ouverts et ces lignes en opération. Partout où il y a une ligne de chemin de fer ou un atelier il faut une certaine quantité de rails, de traverses, etc., pour servir au besoin.

D. Pouvez-vous nous dire quelles économies cette réduction des inventaires pourrait permettre de réaliser?—R. Pas sans savoir quels ateliers seraient fermés et quelles lignes seraient abandonnées.

D. L'item suivant est "Politique d'achat", \$700,000. On en trouve l'explication au premier paragraphe de la page 509.

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 $\frac{1}{2}$ p. 100 serait possible, soit \$700,000 par année.

R. Puis-je savoir de qui sont ces paroles?

D. De M. Fairweather.—R. Je ne connais rien de cet exposé.

D. Non, je ne vous parlais pas de l'exposé lui-même. Je vous demandais seulement s'il était juste.—R. Il y aurait moyen de réaliser certaines économies en centralisant les achats. Il n'y aurait pas moyen de réaliser les économies prévues sur les plus gros achats. Nous pourrions difficilement nous procurer des rails et des traverses à meilleur compte.

D. Ce chiffre est-il à peu près juste?—R. Je suis porté à croire qu'il est exagéré.

D. Vous ne savez pas de combien?—R. Il y aurait quelques économies, mais pas très fortes.

Le très hon. M. Meighen:

D. Voulez-vous nous dire, monsieur Vaughan, que si on vous permet de continuer comme vous le faites, à réaliser toutes les économies possibles, vous ne pouvez songer à rien autre chose? Je constate que pour les quatre premiers mois de cette année la valeur du trafic a baissé de \$6,900,000 alors que vos dépenses ont augmenté de \$2,100,000, soit un total déficitaire de neuf millions pour quatre mois. Pensez-vous pouvoir continuer indéfiniment dans ces conditions? Par contre la diminution du chiffre du trafic de votre concurrent a été de \$2,600,000 et l'augmentation des dépenses de \$700,000 seulement. En d'au-

[M. R. C. Vaughan.]

tres termes la diminution de votre chiffre d'affaires a été de près de trois fois, pas tout à fait, mais presque, la sienne tandis que votre augmentation de dépenses a été trois fois la sienne.—R. L'augmentation de la perte due à la diminution du trafic a été à peu près la même pour les lignes canadiennes des deux compagnies. La différence vient surtout des lignes des Etats-Unis.

D. Je suppose que vous n'êtes pas à blâmer pour ce résultat; mais regardez les chiffres des dépenses.—R. Il n'y a qu'un homme qui pourrait vous répondre, je crois, et c'est notre président.

D. Je ne crois pas qu'il y ait un homme sur terre qui puisse me répondre.—R. Il y a bien des raisons qui expliquent l'augmentation des dépenses.

D. On pourrait croire que le Canada est à s'enrichir.—R. Il y a bien des raisons pour expliquer l'augmentation des dépenses; la remise des réductions de salaires, l'augmentation du coût des matériaux, etc.

D. Ceci s'applique aussi à l'autre réseau.—R. Parfaitement.

D. Regardez la différence. Le contraste est écrasant.—R. Sa situation est bien différente de ce qu'elle était il y a un an.

D. Ah! oui.

M. BIGGAR: Je n'ai pas d'autres questions.

Le TÉMOIN: Il ne reste qu'une couple de points que je voudrais élucider. Le sénateur Gordon a soulevé une question. Il a presque laissé entendre que le National-Canadien pourrait être exploité comme institution philanthropique. Je voudrais donner quelques chiffres pour corriger cette impression.

Comme on le constatait dans une des pièces produites hier par notre contrôleur, entre 1930 et 1937 le National-Canadien a réduit de \$47,499,000 ses frais d'exploitation. En même temps il se produisait une diminution de recettes de \$51,972,000. Ceci démontre qu'on a fait un travail considérable pour réduire les dépenses au niveau de la diminution des recettes. Si l'on ajoute à ceci les sommes additionnelles qu'il a dû affecter au retrait du matériel et aux pensions supplémentaires, on constate qu'il a réduit ses dépenses dollar pour dollar au niveau de ses recettes.

Cette même pièce démontre aussi que le National-Canadien a réduit de 7,460,000 le nombre de ses train-milles (voyageurs). La proposition présentée par le Pacifique-Canadien à la Commission Duff prévoyait une diminution de 7,574,000 train-milles. Au cours de la même période, le National-Canadien a aussi réduit de 54,763,000 le nombre de voiture-milles (voyageurs) alors que le chiffre prévu par le Pacifique-Canadien était de 51,793,000. Il a réduit de 88 millions le nombre de ses wagon-milles alors que le chiffre prévu n'était que de 67 millions.

Les chiffres soumis à la Commission Duff visaient les deux réseaux réunis. On constate donc que le National-Canadien à lui seul a réduit le nombre de ses train-milles et de ses wagon-milles plus qu'on ne croyait possible sous un régime d'unification. Je sais, naturellement, que ces diminutions n'ont pas les mêmes causes, mais il me semble que ces chiffres peuvent servir à vous faire voir l'effort que s'est imposé le National-Canadien pour faire face à la situation difficile où le plaçait la diminution des recettes brutes, diminution sur laquelle les chemins de fer n'avaient aucun contrôle.

Je ne cite pas ces chiffres pour les opposer à l'unification, mais ce que je veux dire c'est que nous avons suivi au dollar près dans nos dépenses la diminution dans nos recettes.

L'hon. M. Gordon:

D. Je connais personnellement un grand nombre de surintendants du National-Canadien et je sais que ce sont des hommes de première valeur et qu'ils connaissent leur affaire. Mais j'avais cru comprendre en écoutant votre témoignage que vous craigniez de vous unir au Pacifique-Canadien parce que vous craigniez que, peut-être, il ne soit insolvable.—R. Oh! non.

D. Je considère le Pacifique-Canadien comme tout à fait solvable tandis que je crois votre compagnie insolvable.—R. Bien entendu, le Pacifique-Canadien a plusieurs sources de revenus que nous n'avons pas. L'an dernier il n'a pas payé l'intérêt sur ses obligations à même ses recettes ferroviaires. Il a des placements à l'extérieur qui lui rapportent des revenus.

D. Un des points les plus inquiétant chez vous ce sont vos navires côtiers.—R. Il n'y a pas de doute, le Pacifique-Canadien a obtenu des succès remarquables. L'administration a été excellente, et si vous comparez sa situation à ce point de vue à celle des chemins de fer des Etats-Unis vous constatez qu'il a obtenu des succès remarquables; pourtant il a comme tout autre à souffrir des conditions désavantageuses.

D. Je croyais qu'il y avait moyen d'arriver à quelque chose par l'unification, la coopération ou quelque autre procédé.—R. Pour ma part je suis prêt à favoriser tout ce qui pourrait être dans l'intérêt du pays. Mais il y a deux manières d'envisager la chose. On ne peut sortir l'argent d'une poche pour la mettre dans l'autre. Si l'on ferme les usines, par exemple, et que l'on place quelque 3.000 hommes sur les listes de secours, à qui ces gens vont-ils s'adresser?

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Il est six heures.

Le TÉMOIN: Il y a un autre exposé que j'aimerais vous présenter; je crois que vous devriez l'avoir bien présent à l'esprit en étudiant la situation actuelle du National-Canadien. Le voici: "Une autre chose que, à mon avis, il ne faudrait pas oublier c'est le fait que le National-Canadien a dû assumer toutes les dettes des compagnies qui ont été fusionnées pour constituer le réseau actuel. Le réseau se trouve dans l'obligation de payer chaque année pour les erreurs commises par les premiers propriétaires, état de choses qu'aucune raison sérieuse ne pourrait arriver à justifier. Pour donner une idée de ce fardeau, je ferai remarquer qu'au moment de la fusion les obligations fixes envers le public étaient de trente-cinq millions de dollars alors que les recettes, comme les livres en font foi, pour les cinq années précédentes ne suffisaient pas à défrayer les frais d'exploitation et encore bien moins, évidemment, à diminuer le fardeau de la dette. Au cours des cinq années de 1918 à 1922, les frais d'exploitation ont dépassé les recettes de quarante-neuf millions de dollars, soit une moyenne de près de dix millions par année.

Le très hon. M. Meighen:

D. Je ne crois pas que ce soit un exposé véridique.—R. On me l'a donné comme tel.

D. Vous dites que le National-Canadien a dû assumer la responsabilité pour toutes les erreurs de ses prédécesseurs?—R. Il y eut bien des erreurs.

D. Vous n'avez pas eu à les supporter. On a rayé des valeurs par vingtaines de millions et le Grand-Tronc ne portait que sa dette obligataire, ses obligations, sur lesquelles il avait toujours réussi à payer des dividendes. Comment pouvez-vous dire que vous l'avez reçu à désavantage?—R. Tout ce que je dis, monsieur Meighen, c'est que les frais d'exploitation dépassaient les recettes, en moyenne, de dix millions par année.

D. Après que vous les avez eus; quelque temps après, mais pas au commencement.—R. Avant 1923.

D. Vous les avez eus pour leur dette obligataire sur laquelle ils avaient toujours payé des dividendes et vous avez reçu les actions privilégiées et communes qui représentaient des millions de dollars, pour rien du tout. Vous avez même obtenu le Transcontinental,—je dis que c'était un cadeau,—pour rien et vous avez reçu l'aide du Gouvernement en plus.—R. Je faisais remarquer qu'en ces années-là il y avait de forts déficits d'exploitation sans compter l'intérêt sur les charges fixes.

M. Biggar:

D. Même en acceptant les données qui se trouvent à la page 64, même si l'on part des frais d'intérêt de trente-cinq millions par année en 1923, on ne reste pas en dedans de quinze millions de ce chiffre si ce n'est en 1925, 1926, 1927, 1928 et 1929. Il se peut que vous ayez atteint ce chiffre en 1930.

L'hon. M. ROBINSON: Des frais d'intérêt de trente-cinq millions.

M. BIGGAR: D'après cette pièce les frais d'intérêt se sont accrus de trente-cinq millions en 1923 à un maximum de cinquante-six millions en 1932; depuis cette date ils sont tombés à cinquante millions. Mais si vous prenez les recettes nettes avant le paiement des frais fixes, il n'y a en tout que six années environ où elles ont été de moins de quinze millions. Je n'ai pas le chiffre exact.

Le TÉMOIN: Avant ces années nous avons toujours fait un peu plus que nos frais d'exploitation.

M. Biggar:

D. Excepté en 1931, 1932 et 1933, car je crois que le chiffre de quarante-neuf millions que vous citez...—R. Il n'y a pas une année où nous n'avons pas fait nos frais d'exploitation.

D. Ah! non; mais il y a trois années où vous n'aviez plus de revenus avant de payer les frais fixes. J'emploie l'expression frais d'exploitation au sens technique que vous lui donnez parce que votre revenu net avant le paiement de l'intérêt était inférieur à vos recettes brutes de 5 millions .2 en 1931, de 4 millions en 1934 et de 3 millions .5 en 1933. Ceci se trouve à la page 66.—R. Il y a deux années, 1926 et 1928, où nous avons réussi à rencontrer tous nos frais fixes et l'intérêt dû au public.

C'est le sénateur Haig, je crois, qui a demandé quelles économies nous pensions pouvoir réaliser par l'économie obligatoire. J'ai ici un exposé de certaines choses qui, je crois, mériteraient votre attention. Quelques-unes ont déjà été étudiées, mais sans résultats.

L'hon. M. DANDURAND: Peut-être pourrions-nous en prendre connaissance à huit heures.

L'hon. M. HAIG: Je préférerais 8 h. 30.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Quel en est le total?—R. On ne donne pas le total, mais simplement les projets, pour la bonne raison qu'il faudrait étudier soigneusement la situation des deux chemins de fer et qu'il faudrait une enquête par le comité de coopération des deux compagnies.

(Le Comité s'ajourne à 8 h. 15 du soir.)

La séance est reprise à 8 h. 15 du soir.

L'hon. M. BLACK: Monsieur le président, en attendant d'avoir quorum, je peux bien vous dire que ce matin j'ai posé certaines questions à M. Brown à propos des diverses distances d'après les routes suivies entre Diamond Junction et Saint-Jean et entre Diamond Junction et Halifax; il vient de me faire parvenir une lettre me donnant ces distances. Je vais simplement la déposer.

L'hon. M. McRAE: Est-ce Saint-Jean comparé à Halifax?

L'hon. M. BLACK: Non. J'ai posé cette question pour faire suite à une question du sénateur Sinclair.

L'hon. M. McRAE: J'aimerais savoir quelles distances il indique.

M. BIGGAR: Ceci est une lettre adressée au sénateur Black par M. C. B. Brown, ingénieur en chef, service de l'exploitation, Chemins de fer Nationaux du Canada. Elle porte la date d'aujourd'hui et se lit comme suit:

En réponse à votre question de ce matin à propos des distances entre Diamond Junction et Saint-Jean et entre Diamond Junction et Halifax, je suis

heureux de vous donner les renseignements suivants: de Diamond Junction à Saint-Jean, via McGivney et

	Milles
Fredericton.	478
De Diamond Junction à Saint-Jean, par voie du Transcontinental-National jusqu'à la gare à marchandises de Moncton et de là par voie de l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean.	545
De Diamond Junction à Halifax par l'Intercolonial via Campbelton et Moncton.	679
De Diamond Junction à Halifax par le Transcontinental-National jusqu'à Moncton et par l'Intercolonial jusqu'à Halifax.	645

J'espère que ce sont là les renseignements que vous désirez.

L'hon. M. McRAE: Entre le premier chiffre que vous avez donné et le 645 milles, quelle est la différence?

M. BIGGAR: Cent-soixante-sept milles.

L'hon. M. BLACK: Je voudrais simplement ajouter qu'il existe plusieurs considérations, d'ordre politique ou autre,—et je n'emploie pas le mot politique au sens de favoritisme,—qui ont dans le passé empêché les chemins de fer de profiter du plus court parcours.

L'hon. M. McRAE: Vous ne pensez pas que ce pourrait être la brume dans le port de Saint-Jean?

L'hon. M. BLACK: Ni à Halifax ni à Saint-Jean.

(M. R. C. VAUGHAN est rappelé.)

M. Biggar:

D. Je crois que vous avez une liste de projets qui seraient rendus possibles par un régime de coopération obligatoire?—R. Plusieurs sénateurs nous ont demandé de leur indiquer quelques-unes des questions qu'on pourrait soumettre à une cour d'arbitrage telle que proposée par M. Hungerford.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Voulez-vous parler un peu plus fort, s'il vous plaît?

Le TÉMOIN: Quelques sénateurs nous ont demandé de leur donner une idée des sujets qui pourraient être soumis à un organisme autorisé à étudier la question des économies.

L'hon. M. HAIG: Je me reconnais coupable.

L'hon. M. Dandurand:

D. Un organisme tel que proposé par M. Hungerford.—R. Oui. J'en ai une liste ici. On l'a parcourue rapidement, mais elle suggère un certain nombre de questions qui, croyons-nous, mériteraient l'attention sérieuse d'un tel organisme. Si le Comité le désire. . .

Le très hon. M. Meighen:

D. Je n'en vois pas l'utilité; on nous en a donné de ces listes je ne sais combien de fois. Mais cet organisme dont M. Hungerford a recommandé la création ne devait pas avoir l'autorité voulue pour exiger ces économies.—R. Il parlait plutôt de cet organisme qui a été constitué sous l'empire de la présente loi. Il est vrai que M. Hungerford a proposé un organisme qui prendrait l'initiative de ces économies.

D. Il a proposé un organisme qui forcerait à agir l'organisme qui existe déjà en vertu de la loi,—une nouvelle commission pour forcer à agir une commission déjà existante.—R. La raison en est, je crois, que, si l'on en juge par l'expérience

[M. R. C. Vaughan.]

passée, ni l'un ni l'autre des chemins de fer n'est prêt à assumer le blâme,—si je puis m'exprimer ainsi,—devant le public et risquer de perdre du trafic en agissant ainsi.

D. On les blâme de ne pas le faire actuellement.—R. Si vous voulez.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Sûrement, l'un ou l'autre doit prendre l'initiative de ces économies?—R. Je l'admets.

D. Et ce sera connu?—R. Oui.

D. Ne pensez-vous pas qu'ils encourront le blâme de toute façon?—R. Je le crois.

D. Alors, pensez-vous qu'un tiers puisse vous être de grande utilité?—

R. Je crois qu'un tiers pourrait être utile, mais je crois aussi que l'organisme pour ce travail existe déjà.

L'hon. M. McRAE: Il me semble que M. Hungerford dans son témoignage, au moins dans un passage, a laissé entendre que cette tierce personne étudierait les projets d'unification et insisterait pour qu'on prenne certaines mesures quand il les croirait désirables. On a soulevé une assez forte discussion pour savoir comment se ferait le vote et enfin, comme vous vous le rappelez, il a conseillé de donner à cette personne deux votes. On a alors fait remarquer que cela ne servirait qu'à égaliser les votes.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Oui, je me rappelle.

L'hon. M. DANDURAND: Si vous voulez attendre un instant je vais vous rapporter les paroles de M. Hungerford.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je ne leur avais pas donné tout à fait le sens qu'on leur prête actuellement.

L'hon. M. DANDURAND: Voici les paroles de M. Hungerford; elles se trouvent à la page 1103 du compte rendu:

J'ai déjà fait allusion aux conditions défavorables dans lesquelles a été tentée, depuis cinq ans, la coopération. Si cette enquête du Sénat écartait définitivement l'unification comme alternative à la coopération il se peut que, dans l'avenir, de plus grandes économies communes soient réalisées.

De plus, en me fondant sur l'expérience acquise pendant ces cinq dernières années, je conseille d'étudier sérieusement le projet de constituer, pour un certain temps, un organisme chargé de cette question de la coopération. Il pourrait, à mon avis, être composé de trois hommes, l'un représentant le National-Canadien, l'autre le Pacifique-Canadien avec un président représentant le public.

Il n'est pas nécessaire que cet organisme soit permanent, mais il vaudrait mieux que ses membres soient nommés pour cinq ans. Ils auraient pour mission d'étudier à fond les mesures coopératives possibles et l'application de tout projet adopté. Leur rôle serait d'obtenir le consentement des deux réseaux à tout projet pratique pouvant produire des économies et concourir au bien commun.

Les rapports de cet organisme sur chaque projet étudié seraient rendus publics, en même temps que serait rendu le verdict majoritaire, car je crois qu'une opinion publique informée de projets de coopération bien définis assisterait les directeurs de chemin de fer dans leurs études des mesures coopératives.

Lorsque l'intérêt public et l'économie justifieraient une mesure, mais que l'un ou l'autre des chemins de fer refuseraient de l'adopter, on aurait recours à la contrainte par l'entremise du tribunal d'arbitrage déjà prévu par la loi. Je propose, toutefois, qu'au lieu...

Et au plus fort de son argument:

de laisser cette démarche à la discrétion des compagnies de chemin de fer...

Qui n'ont rien fait au cours des cinq dernières années,—cette réflexion est de moi. le tribunal soit saisi automatiquement de la question quand un délai raisonnable se sera écoulé après la publication du rapport.

Je me rappelle que M. Fairweather dans son exposé au bureau d'administration a fait mention d'un projet qui aurait mérité d'être étudié par un tribunal d'arbitrage. Il en sentait le besoin, mais on en est resté à ce stage. M. Hungerford nous dit maintenant que si l'on apportait un amendement en ce sens à la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, ce conseil verrait à ce que les projets d'amélioration ayant pour but de réaliser des économies soient renvoyés à la cour d'arbitrage.

Le TÉMOIN: M Hungerford pensait que ce serait un moyen de hâter les procédures et de forcer à agir sur un sujet donné, puisque le projet en question passerait automatiquement du conseil projeté à la cour d'arbitrage.

Le très hon. M. Meighen:

D. Voulez-vous dire, monsieur Vaughan, que vous croyez sincèrement que ce conseil pourrait avoir une grande valeur?—R. Il aurait, je crois, quelque valeur, monsieur Meighen. De fait, je n'ai pas étudié bien à fond cette question. Je crois que M. Hungerford l'a étudié soigneusement et il en est arrivé à la conclusion que ce serait un moyen de hâter les procédures.

D. Je ne vois pas comment on pourrait arriver à le considérer autrement que vain et futile. Vous avez déjà un conseil composé d'un représentant du National-Canadien, d'un représentant du Pacifique-Canadien et d'un troisième personnage probablement nommé par le gouvernement. Tout projet d'économies doit être étudié par des hommes dont le membre du conseil est le chef; la même chose se passe pour le Pacifique-Canadien. Ainsi, nous sommes aujourd'hui au même point où nous en étions, au même point où nous en sommes. Vous dites ensuite que ce troisième personnage pourra dire: "Vous allez vous soumettre à la cour d'arbitrage". Qui va être ce troisième personnage? Il sera nommé par le gouvernement. Pourquoi? Parce que le Pacifique-Canadien craint de prendre l'initiative d'un appel à ce tribunal. C'est du moins ce que nous supposons. Le National-Canadien a admis qu'il n'osait le faire par crainte de se rendre impopulaire. Vous pensez que le gouvernement sera prêt à accepter la défaveur populaire?—R. Ce n'est pas tout à fait ce qui arrive. L'idée de M. Hungerford était plutôt de créer un organisme pour hâter la réalisation de ces économies.

Ne voyez-vous pas que ce projet repose sur le fait qu'on suppose le représentant du gouvernement plus disposé à assumer la défaveur populaire que le représentant des deux chemins de fer?

L'hon. M. HORSEY: Je ne crois pas que ce soit exactement le sens de ses paroles. Il a dit qu'après un certain temps, si ce troisième personnage ne pouvait arriver à une décision l'affaire serait du fait même soumise à la cour d'arbitrage.

Le très hon. M. MEIGHEN: Après combien de temps?

L'hon. M. HORSEY: Il ne l'a pas dit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il vous faut le déterminer ou alors que quelqu'un prenne une décision.

L'hon. M. DANDURAND: Le temps me semble facile à déterminer.

L'hon. M. COTÉ: Si l'on décide que ce sera après tant de temps il y aura alors par le fait même appel à la cour d'arbitrage.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi alors un homme indépendant?

[M. R. C. Vaughan.]

L'hon. M. HAIG: Voici la réponse de M. Hungerford à ma question, la même que nous étudions présentement. Elle se trouve à la page 1128 du compte rendu:

L'hon. M. Haig:

D. Qu'arriverait-il alors? Supposons que la commission soit saisie d'une question et que ni l'un ni l'autre des représentants de chemins de fer n'y soit favorable.—R. Je donnerais au président deux votes, ou quelque chose comme cela.

D. Alors il y aurait égalité. Il faudrait lui en donner trois. Lui donneriez-vous le pouvoir de renverser la décision des deux autres?

Il n'a pas répondu.

L'hon. M. Black:

D. Si je comprends bien votre idée, vous lui donneriez le pouvoir de faire échec aux autres en ce sens qu'il pourrait décider de s'adresser à un tribunal?—R. D'habitude, il déciderait avec l'un ou l'autre.

L'hon. M. Haig:

D. Le sénateur Hugessen a dit que votre proposition n'était pas ce que pensait le sénateur Meighen. Vous avez dit au sénateur Hugessen que, d'après votre idée, le Pacifique-Canadien nommerait un représentant, le National-Canadien en nommerait un autre et le gouvernement un troisième. Or, supposons qu'une proposition d'économie soit lancée par le président, et que le représentant des deux chemins de fer la désapprouve. Qu'arriverait-il?—R. Voilà une situation que je ne puis guère me figurer.

D. D'après ce qu'a dit le sénateur Hugessen, pouvez-vous prévoir ce qui arriverait?—R. Il faudrait pourvoir à cette éventualité.

L'hon. M. Horsey:

D. Vous avez dit que la question irait automatiquement devant le tribunal?—R. C'était mon idée qu'en cas de désaccord la question serait automatiquement soumise au tribunal.

C'est là la réponse à ma question.

L'hon. M. DANDURAND: On nous a fourni un état des choses qu'il sera possible de réaliser par la coopération, état qu'il nous faudrait étudier et dont on peut attendre de fortes économies sous un régime de coopération obligatoire, sans réduction considérable des services publics. C'est ce mémoire-là que vous avez en mains?—R. Oui, monsieur.

M. BIGGAR: Il constituera la Pièce n° 94.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Le chiffre global des économies y est-il donné, monsieur Vaughan?—R. Il ne renferme pas de chiffres, monsieur Beaubien.

L'hon. M. Dandurand:

D. Voulez-vous lire ce document afin que nous puissions en prendre connaissance et au besoin vous poser des questions?

L'hon. M. Beaubien:

D. Les train-milles représentent un dollar par mille?—R. Il contient d'autres choses, d'un bout à l'autre.

L'hon. M. Horsey:

D. Vous n'avez pas fait de calculs pour savoir quelles seraient les économies totales?—R. Non, monsieur.

La liste qui suit donne une idée des économies possibles mais ne doit pas être considérée comme complète:

1. *Suppression des services doubles, trains de voyageurs:*

	Diminution estimée dans le nombre de train-milles
Toronto à Hamilton et Windsor..	565,678
Toronto à Hamilton..	54,080
Région suburbaine de Montréal..	148,000
Ottawa à Pembroke..	103,000
Ste-Thérèse à St-Eustache..	8,000
Régina à Saskatoon et Prince-Albert..	214,000
Winnipeg à Régina..	190,000
Saskatoon à Edmonton..	230,368
Régina à Weyburn..	44,000
Winnipeg à Port-Arthur..	18,000
Transcontinental à l'est de Winnipeg..	892,181
	2,467,307

M. Biggar:

D. C'est la même liste que nous avons étudiée en détail cet après-midi?

—R. Oui, à peu près la même. Je n'ai pas la pièce ici.

D. Votre directeur du trafic-voyageurs nous a dit, n'est-ce pas, que c'était tout ce qu'on pouvait espérer économiser par la coopération ou la fusion?—

R. Oui.

De plus, certaines économies pourraient provenir de:

La fermeture d'un des bureaux de sollicitation éloignés des lignes ou indépendant des gares là où il y en a deux;

La publicité en commun;

L'usage en commun des bureaux pour le transport des voyageurs dans les centres éloignés des chemins de fer aux Etats-Unis.

2. *Désaffectation de voies:*

On peut les indiquer sur la carte.

Province	Entre	Ch. de fer	Distance approximative
N.-E.	Middleton Jct. et Granville-Centre..	N.-C.	22
Qué.	Ste-Thérèse et St-Eustache..	P.-C.	6
	St-Canut et Cushing Jct..	N.-C.	23
Ont.	Arnprior et Renfrew..	N.-C.	17
"	Payne (Renfrew) et Eganville..	N.-C.	22
"	Glen Tay et Whitby..	P.-C.	58
"	Lindsay et Danoel..	P.-C.	17
"	Lindsay et Coldwater..	P.-C.	57
"	Woodstock et Ringold..	P.-C.	17
"	Key Jct. et Key Harbour..	N.-C.	6
"	Lindwood et Listowel..	P.-C.	17
"	Bala et Wanup..	N.-C.	135
Man.	Rugby Jc. et Morris..	P.-C.	40
"	Portage et Delta..	N.-C.	16
"	Oakland et Cawdor..	N.-C.	12
"	Muir et Gladstone..	N.-C.	12
"	Hallboro et Beulah..	N.-C.	55
"	McGregor et Varcoe..	P.-C.	56
"	Hamiota et Maniota..	P.-C.	20
"	Brandon Jct. et Carberry Jct..	N.-C.	22
"	Louise et Deloraine..	N.-C.	56
Sask.	Wolseley et Reston..	P.-C.	122
"	Perdue et Wilkie..	P.-C.	59
Alberta	Bruderheim-S. et Edmonton..	P.-C.	34
"	Edmonton et Kerensky..	N.A.R.	45
"	Carbondale et Morinville..	N.A.R.	5
"	Warden et Alix..	N.-C.	9
"	Red Deer Jct. et Rocky Mountain House..	N.-C. & P.-C.	65
"	Langdon et Beiseker..	N.-C. & P.-C.	33
			1,129

M. Biggar:

D. Vous avez, par exemple, monsieur Vaughan, comme premier numéro sur votre liste d'abandons projetés la ligne Middleton Jct.-Granville Centre.—R. Oui.

D. La Pièce 56 qu'a préparée et déposée M. Fairweather et dont le Comité a été saisi il y a déjà quelques jours parle en premier lieu de cette ligne entre Middleton Jct et Granville Centre et dit qu'elle a non seulement fait le sujet d'un rapport recommandant son abandon, mais qu'on est même arrivé à un accord à ce sujet et que demande a été faite à la Commission des chemins de fer de l'abandonner.

L'hon. M. DANDURAND: Ceci explique pourquoi elle est sur la liste.

M. BIGGAR: La question est réglée.

Le TÉMOIN: Il y a une couple d'item sur la liste qui ont été à peu près réglés, mais rien n'a encore été fait et c'est pourquoi on les mentionne ici.

L'hon. M. DANDURAND: Maintenant que les deux compagnies sont d'accord il n'y aura plus de chicane à leur sujet.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Si ce n'est de la part du public.

L'hon. M. DANDURAND: Et de la Commission des chemins de fer.

3. *Economies devant résulter des droits de passage:*

- (a) Les droits de passage sur la ligne du Central Vermont entre Saint-Jean (Québec) et White River Jct. permettront au Pacifique-Canadien de réaliser des économies en lui permettant de faire ses raccordements avec le Boston & Maine à White River Jct. au lieu de Wells River.
- (b) Le droit de circuler sur les voies du National-Canadien à partir de Sherbrooke permettra au Pacifique-Canadien de se raccorder au Maine Central et au Boston & Maine en Nouvelle-Angleterre et par là d'avoir des frais moins élevés qu'en suivant la voie de St-Johnsburg.
- (c) L'usage en commun des lignes entre Kamloops et Hope, C.-B., permettra au Pacifique-Canadien de diminuer ses frais en faisant usage pour son trafic-marchandises des pentes plus faciles du National-Canadien et permettra au National-Canadien de se servir des voies du Pacifique-Canadien pour son trafic-voyageurs.
- (d) Le Pacifique-Canadien aura le droit de circuler sur les lignes du National-Canadien entre North-Bay et Pembroke pour son trafic-marchandises et évitera ainsi les pentes difficiles qui se trouvent sur la ligne du Pacifique-Canadien.
- (e) Le Pacifique-Canadien aura le droit de circuler sur les voies du National-Canadien entre Nipigon et Current Junction pour son trafic-marchandises et évitera ainsi les pentes difficiles sur ses propres voies et, en plus, il y aura possibilité d'abandonner l'une de ces lignes.
- (f) Le droit de circuler sur les voies du National-Canadien entre Twin City Junction et James pour le trafic-marchandises permettra d'éviter les pentes difficiles du Pacifique-Canadien vers l'ouest.

4. *Service de trafic-marchandises par une compagnie au nom de l'autre:*

- (a) L'extension du présent accord pour le transport en coopération du grain entre Edmonton et Kamloops et entre Calgary et Kamloops de façon à lui faire comprendre le transport de toutes les marchandises et de remplacer Kamloops par Vancouver.
- (b) La signature d'un accord semblable pour ce qui concerne le transport extérieur de Okanagan Valley à Vancouver et des divers centres des Prairies.
- (c) Sur les Prairies en général, un échange de wagons chargés des embranchements au point le plus avantageux d'une ligne principale pour le transport de ou vers Winnipeg.

- (d) Un accord qui permettrait de diminuer les train-milles en permettant de charger sur les trains partiellement chargés entre Winnipeg et la tête des Grands Lacs le surplus de marchandises de l'autre compagnie.
- (e) Un accord semblable valable entre Winnipeg, Capreol et North-Bay pour le service transcontinental des marchandises.

5. *Gares à voyageurs et à marchandises et terminus communs:*

- (a) Vancouver: usage en commun du terminus pour les voies du National-Canadien, du Pacifique-Canadien et du Conseil des ports nationaux;
- (b) Edmonton: usage en commun du terminus pour voyageurs et marchandises;
- (c) Calgary: usage en commun du terminus pour voyageurs et marchandises;
- (d) Saskatoon: gares communes;
- (e) Brandon: services communs;
- (f) Lake Head: terminus commun;
- (g) L'usage en commun des services pour voyageurs et marchandises dans les plus grands centres tels que Winnipeg, Toronto, Montréal et autres pourrait faire le sujet d'une étude lorsqu'il y aura suffisamment de capitaux pour l'amélioration et la nouvelle disposition des services existants.

6. *Remises à locomotives communes:*

A Ottawa et à London, Ont., et en d'autres endroits, en plus de ce qu'il sera possible de réaliser aux endroits où on a proposé des terminus communs.

7. *Télégraphes:*

La fusion des services de télégraphe,—si l'on peut arriver à surmonter les difficultés que présente l'accord avec le *Montreal Telegraph*,—sinon la coopération pour arriver à supprimer autant que faire se peut les bureaux et les services doubles.

8. *Service de vapeurs sur le Pacifique:*

- (a) Coopération dans les services et surtout coopération pour éviter tous autres frais de premier établissement.
- (b) Usage possible par le Pacifique-Canadien de la cale sèche du National-Canadien à Prince-Rupert.

9. *Services de fret en commun sur les Grands Lacs:*

Services de fret en commun sur les Grand Lacs entre Milwaukee et Chicago.

Il est impossible pour le moment d'évaluer les économies qui pourraient résulter de ces divers projets mais il est certain que le chiffre serait considérable même avec le volume réduit de trafic qui existe en ce moment. Avec l'augmentation du trafic les économies, en général, deviendraient de plus en plus importantes et le champ des économies possibles s'élargirait. De plus, lorsqu'il y aurait assez de fonds pour permettre des entreprises coopératives de plus grande envergure, le chiffre des économies continuerait à augmenter.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Ce sont là des projets qu'on nous demande simplement d'étudier?—R. Oui. On vous en recommande l'étude comme projets qui pourraient permettre de réaliser des économies et qui pourraient être soumis à un organisme ayant l'autorité voulue pour rendre des mesures d'économies obligatoires.

L'hon. M. Dandurand:

D. Par la coopération?—R. Oui, par la coopération.

M. Biggar:

D. Avez-vous comparé ceci avec le document plus détaillé qui a été déposé devant le Comité au sujet des questions étudiées par le comité mixte de coopération?—R. Non, monsieur. Je sais que M. Fairweather a étudié cette question à fond, mais on nous a demandé de mettre quelque chose sous une forme concrète qui pourrait être utile.

D. Savez-vous s'il se trouve quelque chose sur votre liste qui ne se trouve pas ici?—R. Je crois qu'il y a quelque chose ici qui n'est pas là.

D. Vous ne savez pas quoi?—R. Je ne saurais le dire sans comparer les deux.

L'hon. M. Dandurand:

D. On vous a dit que les états du National-Canadien étaient pour la plupart de nature destructive et non pas constructive?—R. Oui.

D. Et en réponse vous apportez ces suggestions qui seraient susceptibles d'application sous un régime coopératif ou sous un régime obligatoire?—R. Oui.

Le très hon. M. Meighen:

D. Pouvez-vous expliquer pourquoi on ne les a pas étudiés jusqu'ici?—R. Comme je l'ai déjà dit, sénateur Meighen, nous avions un comité de coopération; je n'en faisais pas partie,—et je crois que deux personnes seulement peuvent vous dire pourquoi il n'y a pas eu plus de progrès de ce côté.

D. Ils n'en ont pas fait grand'chose.

L'hon. M. McRAE: Il y en a une troisième qui pourrait l'expliquer et je suggère qu'elle devrait venir devant le Comité. C'est le juge Fullerton. Il ne se laisserait pas attendre, j'en suis sûr.

L'hon. M. DANDURAND: Il a déclaré qu'il voyait clairement la mauvaise volonté du Pacifique-Canadien à coopérer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas qu'il y eut beaucoup de bonne volonté d'un côté ou de l'autre.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Bien, où en sommes-nous maintenant?

M. BIGGAR: Nous appellerons M. Fairweather.

S. W. FAIRWEATHER est rappelé.

M. Biggar:

D. Monsieur Fairweather, comme M. Armstrong vous n'avez pas besoin d'être introduit au Comité?—R. Non.

D. Monsieur Fairweather, le Comité a devant lui un document préparé par vous, apparemment pour sir Henry Thornton, vers la fin de 1931. Ce document couvre les pages 499 à 550 du compte rendu. C'est la Pièce n° 42. Une note jointe à ce document dit que ce rapport a été terminé le 27 novembre 1931 et fut plus tard révisé. Pouvez-vous nous dire l'origine de ce rapport?—R. C'est moi qui ai préparé ce rapport à la demande de sir Henry Thornton.

D. Vous rappelez-vous quand cette demande a été faite?—R. Au cours de l'été de 1931.

D. Dans ce temps-là, était-il question de la nomination de la commission ou était-ce avant qu'il en fût même question?—R. Ah! non, ce fut après que sir Henry Thornton l'eût annoncé au comité permanent à Ottawa.

D. Et après cela c'est le 1er décembre 1931 que fut nommée ce que nous appelons la Commission Duff?—R. J'ignore si cela a besoin de ma confirmation.

D. Est-ce le souvenir que vous en avez gardé?—R. J'ignore quand la commission a été nommée.

D. Nous allons nous assurer de la date. Je croyais que vous vous rappelleriez peut-être. L'arrêté du conseil est daté du 20 novembre 1931 et la Commission proprement dite fut nommée le même jour. Et dans quelle mesure étiez-vous engagé à la préparation de ce rapport entre la date des instructions reçues et celle de la terminaison du rapport?—R. J'y ai consacré beaucoup de temps, avec mes autres devoirs du Bureau technique.

D. Avez-vous eu de l'aide des autres fonctionnaires du National-Canadien?—R. J'ai eu l'aide des membres de mon personnel seulement.

D. Ce personnel est-il nombreux?—R. Je ne sais trop ce que vous appelez un personnel nombreux. Il se compose d'un certain nombre d'aides techniques, de hauts fonctionnaires et de commis.

D. Donnez-nous une idée.—R. Le personnel comprend actuellement une vingtaine de personnes.

D. Dont combien seraient des employés techniques?—R. Sept ou huit.

D. Y en avait-il plus ou moins en 1931?—R. A peu près trente, ou peut-être trente-cinq.

D. Et combien de ces employés étaient des employés techniques?—R. A peu près huit,—dix, me dit-on.

D. Savez-vous quand ce rapport a été présenté à sir Henry?—R. Voici comment il lui fut présenté. Sir Henry était naturellement intéressé à cette étude vu que c'est lui qui l'avait mise en marche et de temps à autre il m'en parlait et discutait certaines phases. Je ne pourrais déterminer la date exacte à laquelle je lui remis le rapport final, mais je lui disais toujours que ce serait vers le 1er décembre, probablement.

L'hon. M. Dandurand:

D. Porte-t-il une date?—R. Le rapport lui-même est daté, je crois, du 27 novembre.

M. Biggar:

D. Et alors, dans le même temps, vous étiez occupé, n'est-ce pas, à préparer pour lui un mémoire au sujet de la coopération qui a été terminé le 30 novembre?

Le très hon. M. MEIGHEN: Terminé en novembre 1931 ou novembre 1932?

M. BIGGAR: 1931.

M. Biggar:

D. Et il y en avait un autre que vous aviez en préparation, du moins en partie, sur le sujet de la coopération, qui a été terminé vers le même temps?—R. Oui. Voici l'explication. Comme je vous l'ai dit, j'étais en consultation avec sir Henry de temps à autre au sujet du premier rapport et je l'ai informé que plus j'avais dans ce travail plus j'étais convaincu que l'affaire était impraticable et que les économies en question étaient illusoires; les choses figurant dans les comptes des chemins de fer seraient contre-balancées par des désavantages ailleurs dans le pays, et je ne pouvais pas ramener le tout au point où je pourrais en faire la recommandation au public. Il me demanda donc de considérer ce qui pourrait être accompli du point de vue pratique.

D. Et c'était l'autre mémoire?—R. Cela a conduit à l'autre mémoire.

D. Qui forme une partie de la Pièce 21, imprimé à la page 325 et aux pages suivantes. Et je vois que dans ce deuxième mémoire vous réferez à la page suivante à "la présente crise économique".—R. Quelle page?

D. Page 326. Et vous dites qu'il y avait lieu par conséquent d'examiner la situation afin de voir ce qui pourrait être accompli et que l'on devrait s'occuper

[M. S. W. Fairweather.]

de voir comment il est possible d'obtenir le maximum d'économies au point de vue de l'exploitation.

D. Et ensuite vous continuez :

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.

Puis, après avoir référé dans le paragraphe suivant au pourcentage que cela peut avoir relativement au transport par rail, vous poursuivez, et au milieu du paragraphe suivant vous dites :

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'ensuivrait 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.

Voilà un exposé vigoureux et très juste de la situation, je suppose?—R. C'était le mieux que je pouvais dire dans le temps.

D. Nous y reviendrons, probablement. Mais retournant à l'autre mémoire qui traite du projet, vous avez signalé de nouveau le même genre d'objections à ce projet à la page 501. Au deuxième paragraphe vous parlez des temps présents comme d'une période anormale. Malheureusement nous en sommes venus à les envisager comme étant une période presque normale, n'est-ce pas?—R. Vous pouvez l'envisager ainsi.

D. Mais pas vous?—R. Non.

L'hon. M. HAIG: Vous devez être optimiste, alors, monsieur Fairweather.

M. Biggar:

D. Puis, au troisième paragraphe de la page 499, vous continuez ainsi :

Les économies à prévoir comme résultat 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.

Vous mettez en premier lieu l'affrontement courageux de la situation et à la tête de cette liste vous inscrivez la "désaffectation" de certaines lignes; puis en second lieu, la "réduction dans la quantité et la qualité du service, surtout du service-voyageurs"; et troisièmement, "un bouleversement considérable du

marché de la main-d'œuvre et des matériaux de chemin de fer"; et quatrième-ment, "le risque résultant d'un monopole,—la possibilité d'un service inadéquat, de l'inefficacité, de la négligence"; et en dernier lieu, "les difficultés politiques résultant de la création d'un vaste groupe ayant un intérêt commun." Ajoutez-vous maintenant quelques autres objections à ces cinq?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il semble y en avoir assez, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: La conclusion du rapport. . .

M. Biggar:

D. J'arrive à la conclusion. Avez-vous maintenant d'autres objections à ajouter aux cinq que vous avez inscrites dans le rapport?—R. Ces objections, si on les comprend dans le sens que je leur donnais au temps que je rédigeais ce rapport, sont aussi motivées qu'elles l'étaient le jour où je les ai écrites.

D. Mais je vous demande si vous en avez d'autres que vous voudriez ajouter à ces cinq?—R. Vous parlez des restrictions?

D. Des objections, oui.—R. Outre celles qui sont à la fin du rapport.

D. La fin du rapport se trouve aux pages 511 et 512. Peut-être serait-il préférable de lire tout le paragraphe général qui se trouve le dernier à l'exception de ceux qui contiennent les conclusions, à la page 511:

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.

J'imagine que cela signifie seulement que les rubriques sous lesquelles les économies possibles sont énumérées ne comprennent pas toutes les économies à espérer mais ne sont qu'une indication du genre des économies que l'on songe à effectuer?—R. Cela veut dire que les chiffres n'épuisent pas les sources d'économies mais servent seulement d'indication. Je ne pourrais pas m'asseoir pour faire une estimation et dire avec quelque degré de certitude qu'une certaine économie sera effectuée. Tout ce que je puis faire c'est d'indiquer qu'une économie est possible. Une étude approfondie de la question pourrait démontrer que l'économie était plus considérable ou qu'elle est moindre.

D. Ensuite vous poursuivez. . .

Le très hon. M. MEIGHEN: L'interrogez-vous sur sa propre déposition? Quel est le but de ceci?

M. BIGGAR: J'en venais au point suivant. Je crois qu'il est raisonnable de s'arrêter à ce point, parce que tout ce qu'il a dit était sujet à ces remarques générales et je ne crois pas qu'il serait équitable de lui poser toute autre question avant que le Comité n'ait été saisi de ces remarques générales. Vous dites ici,—je continue la lecture du dernier paragraphe de la page 511:

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 possible de pratiquer les économies en question. L'exécution de ce programme dépendra d'un public docile ou sans ressources ou d'un personnel d'employés également dociles ou impuissants.

Vous répétez réellement le quatrième de vos points, au commencement, celui concernant le monopole résultant de la disparition de la concurrence. Voulez-vous revenir à la page 513. Je vais attirer votre attention sur ces divers articles. Aucune de ces cinq objections contre la consolidation ne s'applique au premier

article, sous le n° 1, "Honoraires et dépenses des administrateurs", dites?—R. Non, je ne dirais pas qu'il y en a.

D. Et au sujet du deuxième, "Traitements et dépenses des hauts fonctionnaires en général, \$350,000"?—R. Ah! oui; parce qu'ils découlent du programme général au sujet duquel on envisage des changements radicaux pour l'avenir.

D. Mais vos cinq rubriques...—R. Je parle de toute l'affaire...

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela ne peut pas se faire, je suppose, à moins que ces gens soient dociles et sans ressources.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Vraiment?—R. La docilité du public qui permettrait un tel état de choses tel que j'ai envisagé dans mon rapport. Les traitements et dépenses des hauts fonctionnaires en général, tout cela est entremêlé.

M. Biggar:

D. Mais cela n'a pas d'influence sur le public?—R. La possibilité d'opérer ces réductions est basée sur la réorganisation radicale de tout ce qui concerne le réseau et, par conséquent, c'est ici que les deux sont entremêlés.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'il en est ainsi, votre réponse à la première question n'était pas exacte.

M. BIGGAR: Non.

Le TÉMOIN: Ma réponse à la première question peut être exacte ou erronée. Mais c'est ma réponse à cette question. Et pour ce qui concerne les honoraires et dépenses des administrateurs, une bagatelle de \$50,000,—maintenant, les conseils d'administration, disons-le, représentent bien peu de chose et ne seraient pas atteints par ces réformes radicales, mais tous les autres articles le seraient, de sorte que sans ces changements radicaux il n'y aurait rien de fait et c'est pour cette raison que les réserves s'appliquent aux item en question.

M. Biggar:

D. Peut-être ferions-nous mieux de revenir à ces cinq rubriques. La première porte sur les "abandons". Maintenant, les abandons de lignes auraient quelque effet sur le public?—R. Sans conteste.

D. Et cela serait aussi vrai dans le cas du n° 2, la réduction des services?—R. A quelle page êtes-vous?

D. Page 499. La réduction des services aurait directement quelque effet sur le public aussi, n'est-ce pas?—R. Certainement.

D. Mais "le bouleversement du marché de la main-d'œuvre et des matériaux de chemin de fer", c'est-à-dire une désorganisation générale, mais simplement des affaires au pays, je suppose?—R. Puis-je vous demander à quelle page vous êtes rendu?

D. A la page 499. J'en suis aux raisons générales que vous inscrivez dans votre rapport?—R. Et que me demandez-vous?

D. Quel est ce "bouleversement du marché de la main-d'œuvre et des matériaux de chemin de fer"?—R. La chose est, ma foi, parfaitement évidente. Je ne saurais l'expliquer plus clairement.

D. Comment ce bouleversement se produirait-il, c'est ce que je veux dire.

L'hon. M. MURDOCK: En privant de leur emploi plusieurs centaines de personnes.

L'hon. M. DANDURAND: Mais mon ami, le sénateur Murdock, n'est pas le témoin.

L'hon. M. MURDOCK: Ce que le témoin veut dire est certainement très évident.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): M. Fairweather peut répondre tout seul.

M. Biggar:

D. La chose ne laisse aucun doute, n'est-ce pas?—R. Absolument pas.

D. Et de fait le bouleversement du marché des matériaux ne s'applique qu'aux achats des fournitures, je suppose?—R. A tout ce que le chemin de fer utilise.

D. Vous voulez dire que cela serait une bonne raison contre la consolidation si le pays peut épargner de l'argent en achetant moins?—R. Non; mais cela a besoin d'être expliqué un peu. J'ai signalé à ce Comité l'incertitude d'une estimation des services techniques et d'exploitation quand vous étudiez un problème national; j'ai dit que les choses qui figurent dans l'estimation des services de génie et d'exploitation comme des économies tangibles ne sont plus, du point de vue national, des économies dans la mesure indiquée dans votre estimation des services de génie et d'exploitation. Par exemple, tout ce que nous achetons en ce pays porte un peu les frais administratifs du gouvernement, et avec raison. Maintenant, si vous pratiquez certaines économies d'un caractère national et si vous vous dispensez de l'usage de certains matériaux, en agissant ainsi vous évitez les impôts et ces impôts doivent être déduits de l'économie apparente si vous voulez en arriver au montant net de l'économie nationale. Cela comprend aussi les bénéfices sur lesquels il y a des impôts.

L'hon. M. HAIG: Non, non; vous faites erreur.

Le TÉMOIN: Du moins, je fais mon exposé comme je l'entends. Et au sujet de ces choses, il est bien vrai que si vous pouvez réaliser une économie de plus en plus forte de manière à ce que l'argent retourne à des emplois productifs, vous avez un item compensateur. Mais quand vous cherchez à pratiquer ces économies dans des conditions défavorables dans les circonstances, alors vous devez de nouveau exercer beaucoup de prudence. Telle est mon opinion, et c'est une opinion bien fixée chez moi: que les chiffres qu'un homme obtient en préparant des estimations des services de génie et d'exploitation, ne reposent pas nécessairement sur des bases solides. Voilà quelque chose qu'il faut prendre en considération.

D. Voici ma question: vous ne suggérez pas que l'économie réalisée sur les stocks par suite de la consolidation devrait être évitée parce qu'il est préférable que cet argent soit dépensé plutôt que de ne pas l'être dans le domaine ferroviaire?—R. Monsieur Biggar, j'ai expliqué mon attitude aussi clairement que possible. Vous réduisez la consommation de la houille de tant de milliers de tonnes sur votre chemin de fer. Vous avez dans vos livres une économie apparente. N'allez pas croire que ces chiffres représentent l'économie nationale. En partie peut-être, mais pas en entier.

L'hon. M. HAIG: L'histoire des Etats-Unis depuis ces quatre dernières années prouve conclusivement que c'est faux.

L'hon. M. MURDOCK: C'est une question d'opinion.

L'hon. M. HAIG: Les résultats aux Etats-Unis à l'heure présente le prouvent tout à fait.

L'hon. M. McRAE: Quel rapport cela peut-il avoir avec l'économie nationale au point de vue des impôts?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Vous feriez mieux de laisser le témoin continuer, je crois.

L'hon. M. McRAE: Ceci n'a pas de rapport avec la question que nous discutons.

L'hon. M. HAIG: C'est lui qui a soulevé ces objections. Les autres témoins nous ont dit que de 1930 à 1937 ils avaient fait un grand nombre de ces réductions qui, selon lui, pouvaient être faites dans ce temps-là. Apparemment ces objections qu'il a soulevées n'ont pas eu de résultat puisque les réductions ont été effectuées. Pour moi c'est ce qui est important. L'opinion publique n'a pas tant fait de bruit; le public a accepté les réductions sans protester.

[M. S. W. Fairweather.]

L'hon. M. DANDURAND: Je désire attirer l'attention du Comité sur la situation telle qu'elle existe. Le Pacifique-Canadien a déclaré à la Commission Duff que "5,053 milles de ligne pouvaient être abandonnés." Il se présente devant notre Comité et répète la même chose. On avait demandé dans le temps au National-Canadien de présenter ses chiffres. Ses représentants viennent devant nous maintenant mais ils ne répètent pas comme le Pacifique-Canadien que les chiffres de 2,400 milles qu'ils ont donnés sont encore les mêmes. Ils disent: "Avec notre expérience, nous croyons que nous pourrions arriver à tant." Ainsi, la position du N.-C. est bien différente de celle du P.-C. Les représentants du National-Canadien ici disent: "Nous avons eu notre propre expérience, et telle est présentement notre opinion." On cherchera, et probablement on cherche actuellement, à leur faire maintenir leur attitude de 1931, 1932 et 1933 en leur demandant: "Vous avez dit 2,400 milles dans ce temps-là. Maintenant, justifiez ces chiffres."

L'hon. M. HAIG: Je ne propose pas qu'ils justifient quoi que ce soit. Je dis que M. Fairweather a soulevé cinq objections que vous devez ne pas oublier quand vous prenez en considération son estimation de \$50,000,000. C'était parfaitement son droit de faire les restrictions qu'il jugea à propos de faire. Mais je désire qu'il signale à mesure qu'il avance ce qui est arrivé. Je suis convaincu que plusieurs millions ont été épargnés. Je veux savoir pourquoi les objections qu'il a formulées ont été sans effet. Par exemple, les achats de matériaux sont loin d'être ce qu'ils étaient; le National-Canadien n'achète pas autant, proportionnellement, qu'en 1930 ou 1931. Cependant, je n'ai pas constaté la moindre panique chez le public.

L'hon. M. McRAE: Je veux m'expliquer clairement, monsieur le président. Je ne crois pas que ce Comité doive s'inquiéter des pertes que pourrait subir le revenu national par suite de ces économies. Prenons les économies ici et éliminons les pertes qui en sont la conséquence: ces pertes existent toujours, peu importe celui qui fait les économies.

L'hon. M. MURDOCK: Quand avons-nous cessé de représenter le peuple canadien?

L'hon. M. McRAE: Nous représentons le peuple canadien en cherchant à prouver qu'il est possible d'économiser. Mais nous ne pouvons pas nous lancer dans ce dédale des pertes nationales découlant des impôts pas plus que nous pouvons tenir compte des pertes que nous subissons par suite de l'impôt sur le revenu.

L'hon. M. HORSEY: M. Fairweather a été prié d'expliquer cette question.

L'hon. M. McRAE: Je ne crois pas que le Comité doive perdre beaucoup de son temps à discuter la question des pertes nécessaires. Nous ferions mieux de surveiller notre tricot.

L'hon. M. HAIG: Nous ne devrions pas parler de choses en litige qui n'ont rien de commun avec les économies en matière de chemin de fer.

L'hon. M. HORSEY: Il explique l'interprétation de son propre rapport.

L'hon. M. HAIG: Ce rapport s'explique tout seul.

L'hon. M. HORSEY: Mais on lui a demandé de l'expliquer.

L'hon. M. McRAE: A-t-il déduit les pertes nationales dans son exposé? Je ne crois pas qu'il l'ait fait. S'il l'a fait, très bien.

M. Biggar:

D. Nous avons beaucoup de choses ici. Il s'agit de savoir laquelle de ces objections s'applique aux articles en particulier. Il y a deux objections, l'abandon de certaines lignes et la réduction de la qualité et de la quantité des services. Cela peut avoir directement un effet sur le public qui utilise le chemin de fer?—
R. Attendez un instant.

D. Ne pouvez-vous pas répondre à cette question pour moi? Deux de ces cinq objections intéressent directement le public qui utilise le chemin de fer.—R. Dans son ensemble.

D. Directement? Donnez à l'adverbe son importance. Les abandons intéresseraient directement les gens qui utiliseraient la ligne de chemin de fer si elle n'était pas abandonnée.—R. Ceux-là seraient directement atteints et beaucoup d'autres indirectement.

D. Directement est tout ce que je vous demande. Je suppose que la réduction des services peut directement intéresser les gens qui utilisent le chemin de fer.—R. Oui.

D. Maintenant, le renvoi des employés a une tendance, dites-vous, à bouleverser le marché de la main-d'œuvre?—R. Oui.

D. Et la réduction des dépenses pour l'achat des fournitures a une tendance à bouleverser le marché des matériaux?—R. Oui.

D. Ensuite les deux autres, le manque de concurrence au point de vue monopole et l'intervention de groupes politiques, voilà des effets sociaux grandement répandus qui sont d'un caractère général et qui existeraient quand même sous un régime d'unification?—R. Absolument.

D. Mais elles ne s'appliquent pas à un article particulier plus qu'à un autre; elles s'appliquent... —R. A tous les articles.

D. Supposons que les deux dernières objections s'appliquent à chaque article et voyons si aucun des trois premières s'applique aux honoraires et dépenses des administrateurs?—R. J'ai déjà répondu.

D. Elles ne s'appliquent pas. Et cela est vrai aussi des traitements et dépenses des hauts fonctionnaires en général de \$350,000?—R. A quelle page êtes-vous, encore une fois?

D. A la page 512?—R. C'est tout entremêlé.

D. C'est bien facile. Je vous ai demandé si l'un quelconque des trois premiers articles s'appliquait à l'un ou à l'autre des trois premières objections?—R. Des deux premiers, quoi?

D. Les deux premiers articles?—R. Ces deux-ci?

D. Comment l'abandon des lignes peut-il avoir un rapport avec la question des honoraires des administrateurs?—R. Je n'ai rien dit de la sorte.

D. C'est ce que je vous ai demandé. Comment la réduction des services peut-elle avoir un effet sur les honoraires des administrateurs?—R. Je ne vous avais pas compris.

D. Les trois premières objections n'ont pas d'effet sur ces deux articles?—R. Traitements et dépenses des hauts fonctionnaires en général?

D. Cela n'aura pas de répercussion sur le marché de la main-d'œuvre?—R. Non.

L'hon. M. Murdock:

D. L'abandon des lignes n'aura donc aucune influence?

M. BIGGAR: Pas sur ces chiffres en particulier.

L'hon. M. MURDOCK: L'effet s'en ferait certainement sentir sur le nombre de fonctionnaires.

M. BIGGAR: Cela touche à un autre article.

M. Biggar:

D. Commis et aides, \$500,000. Seules les trois dernières objections s'appliqueront à cet article: bouleversement du marché de la main-d'œuvre, monopole et groupes politiques. Cet article en particulier n'a rien à faire avec l'abandon des lignes ou la réduction des services.—R. Je me méprends peut-être. Le bouleversement découle des réformes radicales.

D. Je dis qu'il y a ici un bouleversement du marché de la main-d'œuvre, mais l'objection reposant sur l'abandon des lignes ou sur la réduction des services

[M. S. W. Fairweather.]

n'a rien à faire avec cet article en particulier?—R. Ces objections proviendraient des autres.

D. C'est une conséquence de cet article. Ce dernier n'implique pas l'autre. Et puis ce n'est pas une conséquence nécessaire, non plus? J'ai certainement raison. Supposez que vous n'auriez pas d'abandons de lignes ni de réduction des services, vous pourriez encore effectuer cette économie de \$500,000 sous l'article 3?—R. Ah! non. Commis et aides, non, certainement.

D. Non?—R. Non.

D. Etes-vous certain?—R. Attendez un instant. Il n'est que juste de dire au Comité que j'ai préparé ce rapport en 1931 et que je ne puis pas être censé en connaître tous les détails et en parler avec autorité. Si je dois subir un contre-interrogatoire sur tous les détails de ce rapport, je devrai me familiariser de nouveau avec tous les articles qui y sont énumérés.

D. Vous aurez beaucoup d'occasions de le faire.—R. Vous pouvez avoir raison; je ne sais trop.

D. Vous l'avez inscrit au deuxième paragraphe, page 501. Vous feriez mieux peut-être de le lire, mais vous verrez que cela n'a rien à faire avec l'abandon de lignes ni avec la réduction des services.—R. Je pense le contraire. A la page 501, je vois que j'ai dit: "Eu égard à cet aspect de la question et à la perspective d'une réduction dans le total des frais d'exploitation représentant environ \$30,000,000 par année, avec une réduction correspondante dans les frais de surveillance, on entrevoit des économies sous cette rubrique qui atteindront à peu près \$500,000." Pour moi il est parfaitement clair qu'il y a un certain rapport entre les deux.

D. Un certain rapport?—R. Oui.

D. Commis et aides sous les frais généraux?—R. Certainement.

D. Le total de votre réduction dans les services auquel nous arrivons est de \$4,300,000, soit un douzième de votre total. D'après cette base, cela vous prendrait un douzième de vos commis et aides?—R. Je ne sais pas, je n'oserais dire cela.

D. Qu'en pensiez-vous?—R. Vous me demandez comment j'ai fait mon estimation. Je vous dis simplement que l'estimation parle par elle-même.

D. Très bien. Loyer de bureaux. Cela ne tombera pas sous le coup des objections formulées si ce n'est l'objection générale, les deux dernières.

L'hon. M. DANDURAND: Que veut dire ce loyer de bureaux?—R. Tel que je le vois cet article est de très peu d'importance.

M. Biggar:

D. Et cela est vrai des fournitures de bureau, sauf dans la mesure où le marché des matériaux en est bouleversé?—R. Je veux dire sur-le-champ qu'à mon avis cela serait d'exécution très difficile et très problématique parce que le sens de la plus grande partie de votre témoignage est très menaçant pour certaines personnes vu l'autorité que vous possédez. En l'espèce, ces personnes peuvent en être irritées et être en mesure de se défendre.

D. Passons à l'article suivant, nouvel acheminement du trafic étranger pour augmenter le voiturage sur le réseau, \$4,000,000 pour une année normale. Cela n'est pas de nature à donner lieu à des objections si ce n'est à celles du monopole et à la suppression de la concurrence?—R. C'est tout et la possibilité d'y arriver. Il faut que vous compreniez ce que je faisais. J'étais assis cherchant à savoir ce que je ferais si j'avais un monopole et voici une des choses que je pensais pouvoir essayer. Je dois vous dire immédiatement que, à mon avis, ce serait une chose bien difficile à accomplir. L'affaire serait très problématique parce que vous diriez presque à coup sûr: "Je vais prendre certaines gens à la gorge parce que j'occupe une position dominante. "Effectivement, on peut s'en offusquer et ils peuvent se trouver en position de se défendre".

L'hon. M. Dandurand:

D. Ils pourraient vous prendre à la gorge.—R. Parfaitement. C'est tout à fait problématique.

M. Biggar:

D. Je voudrais bien que vous regardiez le paragraphe, à la page 502, dans lequel vous traitez de cette question, parce que je n'y vois rien qui nous mène aussi loin que vous le faites maintenant.—R. Quel paragraphe?

D. Le deuxième paragraphe sous "Rajustement des tarifs et du trafic. "Nous ferons mieux peut-être de le lire.

Le premier article à considérer est la nouvelle direction à donner au trafic d'échange international pour augmenter le voiturage sur le réseau. 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, à la sortie 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-Canadien a aussi des affiliations aux Etats-Unis dans le territoire 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 augmenter considérablement le voiturage sur les réseaux. 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 milles-tonne de marchandises, tel qu'indiqué à la pièce 5. La situation du trafic-marchandises est semblable à celle du trafic-voyageur en concurrence. 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.

...chiffre reporté à la page 512 dans la première colonne; et les Pièces 5, 6 et 7 se trouvent aux pages 515 et 516. La première de ces pièces donne les détails complets de la valeur en argent des tonne-milles qui entrent dans ce calcul et la deuxième, la Pièce 6 donne tous les détails concernant les voyageur-milles, de sorte que vous avez dans un cas \$2,513,000,—je crois que c'est bien cela,—dans tous les cas entre les deux vous avez \$3,320,000.—R. J'oserais espérer que mon estimation pourrait tenir bon jusqu'à concurrence de ce montant.

D. Elle tient bon.—R. Oui?

D. De fait, elle m'a causé de la difficulté deux fois de suite. Elle est exacte. Maintenant, je ne vois rien de bon dans cette discussion et c'est tout ce qu'il y a dans ce rapport au sujet des \$3,320,000 ou des \$4,000,000 pour une année normale.—R. Oui, mais vous devez vous rappeler que ce rapport a été lu par un homme versé dans les questions de chemin de fer et les hommes de cette catégorie savent fort bien les réserves qui doivent accompagner une estimation de ce genre. On peut l'essayer mais combien allez-vous obtenir est une question de chance.

D. Passons à l'article suivant: "Rajustement des divisions entre lignes," \$3,000,000 par année normale. Cela n'est-il pas dans la même position?—R. Oui, sauf...

D. Que les objections ne s'appliquent pas à cet article sauf celles d'un caractère parfaitement général, concernant le monopole et les groupes politiques.—R. Et cela est encore même plus problématique que l'article précédent en tant que les réalités sont concernées, parce que dans le cas de ces divisions entre lignes c'est tout du marchandage.

D. Est-ce que la langue anglaise veut dire autre chose à un homme de chemin de fer qu'à un homme ordinaire, car voici ce que vous dites à la page 502:

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.

Voulez-vous me faire croire que cet exposé veut dire pour un homme de chemin de fer que vous ne pouvez pas le faire et que l'économie n'est pas réelle?—R. Il signifie exactement ce qu'il dit, que sous un monopole la chose doit être essayée et que vous avez mon estimation de ce qui peut être accompli. Voilà ce que cela veut dire. La réserve générale du monopole s'applique.

D. Vous voyez les mots:

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.

R. Oui. Qu'ai-je dit de plus que cela? J'ai dit que si j'avais un monopole en ce pays, voilà ce que je chercherais à faire.

D. Ce n'est pas ce que vous dites. Vous dites que vous pensez pouvoir le faire.—R. C'est exactement ce que je dis maintenant. Sous un régime de monopole, c'est ce que je tenterais de faire, et c'est ce qui pourrait être fait, je crois, avec un monopole. Quant à savoir si cela serait fait, je l'ignore.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur Biggar, vous appelez-vous qu'un témoin a dit combien il était difficile de procéder à une division des recettes? Il nous a dit aussi combien il pourrait être plus difficile, au cas où un monopole existerait dans le domaine des chemins de fer canadiens, d'obtenir une estimation exacte des dividendes ou recettes auxquels ils croiraient avoir droit.

L'hon. M. McRAE: Il semble que nous apprenons un mot nouveau. Je croyais qu'il s'agissait d'"unification". Maintenant on parle d'un "monopole."

M. BIGGAR: On l'appelle simplement "consolidation."

L'hon. M. McRAE: Tenons-nous en à "unification".

M. BIGGAR: Je ne voulais pas employer un mot qui n'était pas employé par M. Fairweather.

M. Biggar:

D. Maintenant, l'article suivant est l'annulation des contrats avec les compagnies de consolidation des chargements de wagons. Cela n'aurait pas d'effet sur le public d'aucune façon?—R. Ah! oui; certainement.

D. Comment?—R. Cela voudrait dire que le public devra payer plus d'argent pour faire circuler leurs marchandises. Voilà.

D. Et combien plus?—R. A l'heure présente, si les compagnies de consolidation des chargements de wagons rassemblent des C.F. pour les consolider en chargements complets et les facturer aux taux de C.C., elles exigent pour cela de l'expéditeur des taux quelque peu plus élevés que ceux demandés pour un chargement complet, mais inférieurs à ceux des C.F. Tout ce que je dis c'est que si j'avais un monopole en ce pays je mettrais fin à ces pratiques et n'accepterait pas ces marchandises.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Vous élimineriez les intermédiaires?—R. Oui.

D. Le public se plaindrait-il, croyez-vous?

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

Le TÉMOIN: A titre d'expéditeur je me plaindrais.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Vous exigeriez un tarif raisonnable pour le wagon complet?—R. Voici un homme qui expédie 500 livres. Sous un régime de monopole je dirais: "Vous devez expédier cela aux taux des C.F. Je ne permettrai pas à la compagnie de consolidation d'intervenir entre moi et vous."

M. Biggar:

D. Puis au haut de la page 503:

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.

Et vous en avez donné la description.

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 \$1,000,000.

C'est sans doute une erreur. On devrait dire \$100,000?—R. Oui.

D. C'est une erreur soit dans l'original ou dans l'épreuve?—R. Oui, c'est une erreur. Mais du point de vue du chemin de fer. Voici un cas où vous faites quelque chose au détriment du chemin de fer mais les bénéfices passent aux expéditeurs individuels sous forme de taux réduits. Ils obtiennent un meilleur service à meilleur marché.

D. Les deux articles suivants sont des articles débiteurs. Ils sont déduits des trois précédents. Je ne vois pas pourquoi ils sont traités plus longuement que certains autres articles plus importants des deux paragraphes de la page 503, si les chiffres précédents représentant \$7,000,000 à la deuxième colonne n'étaient qu'une aspiration. Pourquoi se soucier d'une bagatelle de \$550,000 si les \$7,000,000 étaient une aspiration?—R. L'estimation visait le champ entier. C'est la seule raison que je puisse vous donner.

D. La chose a été faite avec beaucoup de compétence, c'est pourquoi je la signale à votre attention.

Maintenant, passons au groupe suivant. Il s'agit ici de sollicitation du trafic et de publicité, et quelques-uns des autres témoins nous ont dit que chacun

des deux chemins de fer encourait des dépenses assez importantes pour enlever à l'autre une partie de ses affaires. Vous estimez du côté de cet article une économie de \$6,800,000 en supprimant la concurrence entre les deux chemins de fer au chapitre de la publicité et de la sollicitation du trafic?—R. Oui.

D. Cela ne peut avoir de répercussion que sur le marché de la main-d'œuvre.—R. Sur les expéditeurs, largement.

D. Parce que?—R. Vous voyez toute cette affaire est entremêlée avec la question du monopole et, dans de telles circonstances, je ne pourrais pas donner aux expéditeurs les services dont ils jouissent actuellement. S'ils désiraient savoir où leurs wagons sont en cours de route, je n'aurais pas de gens pour le leur dire et ils auraient à se contenter ainsi.

D. Il n'y a rien dans le rapport pour indiquer tout ça. Après avoir parlé de la surveillance à la page 503, vous dites:

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.

Et ensuite vous faites remarquer qu'il y a encore une concurrence très active 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.

R. C'est ce que je voulais dire.

D. Alors, vous ne vous proposiez pas de réduire le service; vous vouliez insister sur le caractère du service et maintenir le principe de la concurrence en fait de sollicitation du trafic?—R. Je proposais de leur donner le service qu'ils auraient sous un régime de monopole. Ils ont un meilleur service aujourd'hui: c'est ce que je voulais leur enlever.

Le très hon. M. MEIGHEN: Rien dans votre exposé n'indique cela, monsieur Fairweather. Cela se comprendrait en anglais. Il n'y en a pas la moindre indication.

M. Biggar:

D. L'article suivant concerne la publicité, \$2,000,000. Et voici ce que vous dites sur ce point à la page 503:

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 année.

R. Oui.

D. Et cela sur un total de \$4,800,000. Voyons, il n'y a rien ici pour indiquer que cela ferait du tort de supprimer cette concurrence dans la publicité?—R. Non.

L'hon. M. MURDOCK: Puis-je lire quelques lignes qui pour moi veulent dire une chose seulement? Cependant, il y a un instant j'ai entendu quelqu'un dire que cela n'était pas impliqué. A la page 503, il est dit:

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.

Que veut dire cette déclaration sinon...

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce qu'elle dit.

L'hon. M. MURDOCK: Oui, cela veut dire ce qu'elle dit, qu'un monopole permettrait d'abolir un service de sollicitation qui coûte \$3,000,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais ce n'est pas cela que l'on peut en conclure.

L'hon. M. MURDOCK: C'est tout ce que nous pouvons comprendre. Naturellement, celui qui ne veut pas comprendre n'y comprendra rien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a aucune difficulté à comprendre.

L'hon. M. MURDOCK: Aucune, quand on veut s'en donner la peine.

L'hon. M. HAIG: Cela voulait dire que l'on donnerait un meilleur service.

L'hon. M. MURDOCK: Cela voulait dire qu'avec un monopole il n'y aurait plus de nécessité de maintenir des services de sollicitation parce que le public serait tenu de s'adresser au monopole pour avoir du service, et on épargnerait \$3,000,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout.

L'hon. M. MURDOCK: C'est cela qui est dit en anglais.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non; il est dit que l'idée de service doit prédominer.

L'hon. M. MURDOCK: On appuie sur le service sous un régime de monopole.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, on appuie sur l'idée du service.

L'hon. M. BLACK: Le mot "monopole" n'est pas là.

L'hon. M. MURDOCK: Non, il n'est pas là et il eut été indiscret assurément de l'y mettre. Mais c'est cela qui est impliqué.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ne croyez-vous pas que nous ferions mieux de continuer, messieurs?

M. Biggar:

D. Je puis prendre à la fois les trois articles suivants, surveillance de région, de district et de division représentant dans une année normale \$950,000. Vos objections ne s'appliqueraient pas à ces articles, sauf celles basées sur le monopole et les groupes politiques?—R. A quelle page voyez-vous cela?

D. A la page 504.—R. Mais vous êtes à l'article 4?

D. Oui. Je ne me donnais pas de peine pour les articles de peu d'importance, comme les item de \$100,000 et \$300,000; je prenais les montants les plus gros. Quant aux petits, rien ne saurait les atteindre sauf le monopole et les groupes politiques? Le public en général ne sera pas atteint?—R. Non.

D. Passez maintenant à la surveillance de région, de district et de division. Ici vos objections ne s'appliqueront qu'à la question du monopole et des groupes politiques?—R. Non; tout entre en scène, ici. Cela découle d'une nouvelle disposition radicale des facilités matérielles.

[M. S. W. Fairweather.]

D. A tout événement il s'agit purement d'une nouvelle disposition interne, n'est-ce pas? Vous voyez, vous avez discuté la question assez au long à la page 503 et après avoir discuté la situation vous arrivez à la conclusion suivante:

Il serait facile de consolider les 18 districts actuels en 9 districts sous le régime d'une compagnie consolidée: il en résulterait une économie de \$350,000.

Un peu plus loin vous avez traité la question de la division des régions, au milieu du paragraphe, où vous dites:

Sous un régime de consolidation, il serait possible de n'avoir que trois régions principales, l'Est et l'Ouest du Canada et toutes les lignes aux Etats-Unis. Il en résulterait une économie considérable estimée à \$200,000 par année.

Et ensuite le troisième item de \$600,000 est discuté au paragraphe suivant, où vous dites:

La grande diversité en importance de ces divisions saute immédiatement aux yeux. La consolidation des deux réseaux permettrait d'augmenter le parcouru 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.

De fait, vous avez à la Pièce n° 9, pages 519 et suivantes, un exposé élaboré finissant avec une nouvelle disposition des divisions?—R. Ah! oui.

D. La récapitulation des régions est à la page 526.—R. Quelle était votre question à ce sujet?

D. Je vous demandais si cela était purement une nouvelle disposition interne?—R. J'ignore ce que vous voulez dire par "interne".

D. Je veux dire que le public n'en serait pas atteint directement.—R. Mon cher monsieur, on ne peut pas dire cela. Par exemple, prenez Moncton. C'est un quartier général régional. Maintenant, si vous abolissez le quartier général de Moncton et dites que cela ne dérange rien, c'est simplement une question d'administration interne pour le chemin de fer, vous dépassez mes facultés d'entendement.

D. Voulez-vous dire que le Canada doit continuer indéfiniment à maintenir des quartiers généraux à Moncton?

L'hon. M. ROBINSON: Voyons, voyons. Que cherchez-vous à faire, à vous débarrasser de Moncton?

Le TÉMOIN: Mon point était que ce n'est pas une question d'administration interne.

L'hon. M. BLACK: Je désire poser une question ici si elle est pertinente. L'ancien chemin de fer Intercolonial était une partie du pacte confédératif et malgré tout ce que vous pouvez faire je ne vois pas comment vous allez vous défaire du contrat original avec l'ancien Intercolonial. Peu importe ce que vous pouvez faire vers l'unification et autres mesures semblables il me semble qu'il faut maintenir des quartiers généraux d'une sorte ou l'autre pour l'Intercolonial.

L'hon. M. ROBINSON: Si vous entrepreniez de supprimer Moncton vous verriez que c'est plus qu'une question interne.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Un témoin a exprimé aujourd'hui même des commentaires vigoureux sur ce même point, à savoir que vous ne pouvez diriger convenablement le trafic si vous faites disparaître Moncton comme quartiers généraux.

L'hon. M. HAIG: Prenons Winnipeg alors afin de ne pas avoir de querelle au sujet des provinces Maritimes.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Il a fait un beau plaidoyer, très fort; il a dit qu'au point de vue du trafic lui-même, il faut nécessairement des quartiers généraux pour l'origine du trafic dans les provinces Maritimes.

M. BIGGAR: Je ne désire pas prolonger ceci une minute de plus qu'il ne faut, mais nous avons passé trois semaines à examiner la seule autre estimation qui a été faite relativement à la consolidation et les objections dans un cas sont exactement les mêmes que dans l'autre cas.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je défendais Moncton.

M. BIGGAR: Les objections relatives à l'abandon de lignes, à la réduction des services et au bouleversement du marché de la main-d'œuvre et des matériaux, au monopole et aux groupes politiques, s'appliquent avec une même force aux deux rapports dont le Comité est saisi.

L'hon. M. ROBINSON: Comme je le comprends, toutes ces estimations, telle que la présente et celle de \$75,000,000, veulent dire exactement qu'il vous faudra détruire des villes comme Moncton. C'est ainsi que je comprends les choses. Et la suggestion est absurde.

L'hon. M. HORSEY: Si je comprends bien, ce témoin dit que ces économies sont possibles sous un régime de monopole, mais ne peuvent pas être réalisées autrement. Sans entrer dans les détails voilà l'essence de son exposé.

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. MURDOCK: Ne croyez-vous pas que nous devrions demander au témoin de nous dire combien, si toutefois déjà...

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Un à la fois.

Le TÉMOIN: Monsieur le sénateur, je puis vous expliquer cela bien clairement. Sir Henry Thornton m'a donné des instructions distinctes de voir quelles économies seraient possibles sous un régime de monopole et il m'a demandé en même temps de me conformer à cette idée et de lui présenter un rapport à ce sujet avec toutes ses implications. J'ai fait ce travail. Et au cours de la préparation de ce rapport j'ai dit à sir Henry que j'étais persuadé que la chose n'était pas pratique. Quand la Commission Duff m'a demandé si j'avais jamais étudié la question de la consolidation, j'ai répondu: "Oui, mais ces études ne m'ont pas convaincu. J'ai fait ce travail pour sir Henry Thornton." On m'a demandé si j'avais des objections à leur soumettre et j'ai dit: "Non."

Le très hon. M. Meighen:

D. Ce témoignage a-t-il été conservé?—R. Non. La raison en est bien simple. Mais je suis certain que la chose peut être confirmée par des témoins qui étaient présents et qui l'ont entendue. Je lui ai dit avant de le lire,—et je l'ai lu,—que c'était un rapport qui me laissait froid et que c'était une chose qui ne serait pas avantageuse pour le Canada.

D. Quelle chose?—R. Je réponds à la question du sénateur Horsey et je voudrais bien élucider l'affaire pour lui.

D. Très bien.—R. J'ai lu ce rapport à la Commission Duff avec les commentaires appropriés comme ceux que vous écoutez maintenant, exposant à la Commission les implications des diverses choses qui avaient été mises dans le rapport relativement à certaines phases du monopole que je songeais à établir sous divers aspects et expliquant parfaitement ce que j'entendais par les restrictions. C'est tout ce que j'ai à dire, car j'ai dit la même chose au Comité. J'ai préparé ce rapport, sénateur Horsey, dans un effort honnête de me faire à l'idée d'un monopole pour ce qui concerne la situation ferroviaire au Canada sans m'occuper de toute autre chose, sans me soucier du service à rendre au public, si ce n'est le service qu'il nous faudrait donner et non du point de vue plus

[M. S. W. Fairweather.]

large de la situation, mais plutôt du point de vue plus étroit de ce que le monopole pourrait offrir.

D. Avez-vous fini?—R. Un instant encore et j'ai fini. Dans les limites qui m'étaient imposées c'est la meilleure estimation que j'aie pu faire. J'y avais annexé certaines restrictions et j'ai envoyé le rapport à sir Henry Thornton.

D. Maintenant, avez-vous fini?—R. Oui.

D. Voici ce que je veux savoir. Alors, si ce que vous dites est vrai, le rapport que vous avez donné à la Commission Duff n'avait aucune valeur parce qu'il présupposait l'existence de certaines choses qui n'existaient pas, savoir un "public impuissant et des employés dociles". Comment se fait-il que ces mots qui détruisaient la valeur de votre témoignage ne paraissent pas dans le rapport de la Commission?—R. Ils y paraissent.

D. Ces mots-là?—R. Oui. Les mêmes mots exactement.

D. Vous avez dit à la commission que sans un public impuissant et des employés dociles nous ne pouvions pas réussir; vous avez dit cela à la Commission?—R. Oui.

D. Et cela dans le rapport de la Commission?—R. Ces mots ne sont pas dans le rapport de la Commission, ils sont dans le compte rendu des délibérations.

D. Dans le compte rendu des témoignages?—R. Oui, des témoignages. Je regretterais d'avoir dit qu'ils sont dans le rapport.

D. La Commission a-t-elle publié ceci comme partie de son rapport?—R. Non, non.

D. Ou dans les témoignages?—R. Vous le trouverez dans les liasses de la bibliothèque du Parlement.

D. Je ne vois pas pourquoi cela serait déposé. On a consacré un an à quelque chose qui ne pouvait pas être de la moindre utilité, car tout dépend de deux choses qui n'existent pas et tout être humain le sait fort bien.

M. BIGGAR: On trouvera cela à la page 1084 où est imprimé comme Pièce n° 76 un rapport qui a été fait de la discussion de cette estimation devant la Commission Duff. Il dit: "C'est à savoir si en l'absence de cet encouragement,—l'encouragement de la concurrence,—l'économie mentionnée était à un certain degré une question discutable. Le programme dépendait d'un public docile ou impuissant ou d'employés également dociles ou impuissants."

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce serait un programme utile, n'est-ce pas?

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Serait-ce possible qu'en arrivant à une décision nous pourrions nuire aux raccordements des deux chemins de fer en pays étranger? Les compagnies canadiennes ont la permission d'exploiter leurs lignes,—ce ne sont pas des compagnies canadiennes sous tous les rapports,—aux Etats-Unis. Nous pouvons faire toutes les lois que nous désirons ici, mais n'y a-t-il pas un danger de créer des embarras aux chemins de fer en nous mêlant de la question de leurs raccordements importants aux Etats-Unis si nous allons trop loin dans certaines directions? Pouvons-nous dire, sans une entente avec les chemins de fer américains, sous le régime des lois américaines comme de nos propres lois, ce que nous pouvons faire avec une ligne de raccordement? Depuis une couple de semaines cette question m'a beaucoup inquiété.—R. Monsieur le sénateur, je dois vous dire que j'ai aidé à la préparation de ce rapport sur cette question même, et c'est une question bien sérieuse et très délicate. Ce que vous dites a une grande portée sur le côté pratique de tout projet de cette nature.

D. Où vous vous trouvez ainsi mêlé?—R. Assurément.

D. Si les Etats-Unis, ou un Etat quelconque de l'Union, allaient passer une loi pour la protection de leurs propres lignes et conserver le trafic sur leurs lignes dans tous les Etats-Unis au lieu d'en laisser une très forte partie circuler sur des lignes canadiennes au Canada, n'est-il pas possible que vous vous attiriez des désagréments bien coûteux?—R. C'est à vrai dire une question bien délicate...

D. Je le sais.—R... et je me sens à peine libre d'en parler vu que ce que je dis passe au domaine public.

D. Je n'ai pas exprimé d'opinion sur ce point. Ne répondez pas à la question.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, pourrais-je poser une question à M. Fairweather?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Oui, posez-la.

L'hon. M. Haig:

D. Monsieur Fairweather, je suis encore inquiet au sujet des quatre premiers mois de la présente année. Je prévois que le mois de mai ne sera pas meilleur. Je puis me tromper, je l'espère. Quelles sont vos suggestions pour faire face à cette situation désespérée? Je vous prie de noter que vos recettes ont baissé en chiffres ronds de \$4,500,000, tandis que vos frais ont augmenté de \$4,500,000 en quatre mois. Les recettes du P.-C. ont baissé de \$2,500,000, je crois, et ses frais ont augmenté d'à peu près la moitié. Voilà une situation désespérée. Qu'avez-vous à suggérer d'abord pour faire face à la situation et, deuxièmement, pourquoi vos dépenses ont-elles augmenté en plus forte proportion que celles du Pacifique-Canadien tandis que vos recettes ont aussi décliné en plus grande proportion que les siennes?—R. Vous avez touché à plusieurs questions et elles sont toutes très compliquées.

D. Très bien. Je vais vous les poser séparément. Comment vous proposez-vous de faire face à la baisse de vos recettes cette année?—R. Vous vous rendez compte que je suis un fonctionnaire et non un membre de l'exécutif. D'une façon générale, je dirais qu'en tant que compatible avec les services essentiels, il faut réduire vos dépenses dans tous les domaines quand le trafic décline. J'ai aussi indiqué en envisageant l'aspect plus large de ce problème qu'il y a de saines et de sensibles économies à effectuer par une politique de coopération entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. On devrait en faire l'étude. Les chances sont grandes pour opérer des économies.

L'hon. M. McRae:

D. Vous avez étudié ces chances depuis cinq ans.—R. Oui, mais ce ne furent que des études.

L'hon. M. Haig:

D. Répondez maintenant à ma question au sujet de l'augmentation des dépenses.—R. Au sujet de la deuxième question qui, à mon avis, est une explication du fait que nos dépenses n'ont pas diminué dans la même proportion que celles du Pacifique-Canadien, si vous référez à mon témoignage donné précédemment devant votre Comité, vous verrez que j'ai expliqué la situation sur ce point et je ne vois pas qu'il soit désirable de répéter mon témoignage. J'ai expliqué pourquoi cela était arrivé. Le National-Canadien avait agi délibérément comme question administrative.

D. Vous parlez de 1930?—R. Non. Je parle de la dernière crise qui a commencé à l'automne de 1937.

D. Très bien.—R. Le National-Canadien avait à faire face à une certaine situation. Il s'y prit d'une certaine façon sachant fort bien que les résultats pour les premiers trois ou quatre mois de l'année seraient défavorables avec un trafic en baisse. Il le savait puisque cette méthode avait été adoptée de propos délibéré. Il fallait faire certains travaux et ils ont été exécutés d'avance: cette décision était motivée tant au point de vue des affaires que de l'intérêt général. Du côté des affaires la décision était justifiée par le fait qu'en vertu de l'entente concernant les salaires, les échelles de salaires seraient rétablies et qu'en retardant les travaux nous aurions à payer plus cher pour la main-d'œuvre. Il y avait aussi la situation générale. Personne ne peut dire s'il ne surviendra pas

[M. S. W. Fairweather.]

quelques-unes de ces crises économiques et si les affaires ne reprendront pas dans les quelques mois qui suivront. Si la crise était d'un caractère temporaire,—et elle peut encore n'être que temporaire,—alors la réparation de ce matériel pendant les mois d'hiver, avant que le besoin ne s'en fasse sentir, était la sagesse même et la preuve d'une bonne administration.

D. Le mois d'avril n'est pas meilleur.—R. Ce plan a été en vigueur pendant les mois d'hiver.

Le très hon. M. Meighen:

D. Jusqu'à quelle date?—R. Je ne saurais dire la date exacte, mais je crois que c'est au 1er juin que certains rajustements ont été faits aux ateliers. Certains rajustements avaient été faits au 1er avril, puis au 1er juin. Je ne saurais trop dire quand mais je sais quelle fut dans son sens large la politique adoptée.

L'hon. M. Haig:

D. C'est la même que vous aviez en 1930?—R. Oui.

D. Vous aviez appris une rude leçon en 1930?—R. Je ne crois pas qu'il nous en ait coûté la moindre chose, du moins quant à la réparation du matériel.

D. Vous avez toujours un bon coussin qui vous attend. C'est le public qui paye. Si vous étiez une compagnie privée vous auriez fait comme le P.-C.—R. Je ne suis pas une compagnie privée et je ne suis pas, non plus, le National-Canadien. On m'a posé une question et je vous dis en réponse ce que je crois être la politique du chemin de fer.

D. Dans tous les cas, nous avons cette deuxième récession, comme l'appelle le président Roosevelt, ou crise comme on l'appelle parmi la plupart d'entre nous.

L'hon. M. HORSEY: N'y a-t-il pas eu une augmentation de salaires au 1er avril?—R. C'est exactement le point.

Le très hon. M. Meighen:

D. Vos travaux étaient-ils terminés au 1er avril?—R. Je ne saurais l'assurer sans rafraîchir ma mémoire, mais je crois qu'ils ont duré jusqu'à l'automne de 1937 et jusqu'à la fin de mars 1938 alors qu'une moins grande activité commença à se manifester. Mais je n'aimerais pas à parler avec trop d'assurance sur ce point.

D. Alors nous aurions dû avoir un meilleur mois en avril? Mais au contraire il fut moins bon. Ce sont les chiffres d'avril qui m'ont le plus étonné. A tout événement j'espère que les chiffres seront meilleurs pour mai.

L'hon. M. HAIG: Nous les aurons le 20. Ils n'ont pas encore été déposés.

L'hon. M. Haig:

D. Et c'est là l'explication du maintien des salaires élevés.—R. Non pas des salaires mais des dépenses. C'était la suite de la politique délibérément adoptée relativement à l'achat des matériaux et aux travaux exécutés.

L'hon. M. HAIG: Si je vous ai bien compris, monsieur Biggar, nous aurons le rapport de mai vers le 20 juin.

M. BIGGAR: Je n'ai pas dit cela. Ce n'est pas ce qui se fait.

L'hon. M. HAIG: Je croyais que la loi l'exigeait.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est le 20 qui a été mentionné l'autre jour.

M. BIGGAR: Les chiffres sont publiés le 27.

L'hon. M. HAIG: Je vais vous dire ce que vous pouvez nous donner. Vous pouvez nous dire la recette des deux chemins de fer jusqu'à date.

M. BIGGAR: Vous avez raison, je crois.

L'hon. M. HAIG: Je le sais parce que M. Neal l'a dit l'autre jour et le *Journal d'Ottawa* publiait samedi dernier les chiffres jusqu'au 7 juin. Je les ai vus moi-même, la recette brute.

M. BIGGAR: Nous pouvons obtenir ces renseignements de la compagnie de chemin de fer dans la mesure où les chiffres sont accessibles.

Maintenant, je ne désire pas poursuivre l'examen de ce rapport plus loin que le Comité ne le juge utile. Mes questions avaient pour but réellement,—elles pouvaient être tout à fait sans utilité,—de faire ressortir le point suivant: Vu le caractère des motifs sur lesquels s'appuyait le rapport pour dire que la chose ne pouvait réussir, il fallait établir une distinction entre trente, trente-cinq ou quarante jusqu'à quarante-cinq millions environ et le reste des \$56,000,000. C'est-à-dire que, tout à fait en dehors de l'intérêt public quant aux abandons de lignes, ou aux réductions du service, ou à toute autre chose de ce genre, ce document fait voir que vous pouvez réaliser des économies variant de trente à quarante-cinq millions de dollars, pourvu que vous abolissiez la concurrence et créiez un monopole. Maintenant, si la destruction de la concurrence et la création d'un monopole est la réponse à tout projet de consolidation ou d'unification, nous avons perdu notre temps pendant six semaines à discuter cette question.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous savons tous que c'est basé sur cela. Mais votre argument est que d'après la nature des choses le tout sera sujet à cette remarque absolue de la fin du rapport et, par conséquent, ce dernier n'était pas uniquement de nature académique.

M. BIGGAR: Non. Il s'y trouvait plusieurs articles qui pouvaient passer sans produire d'effet direct sur le public et c'est pour cela que je me suis arrêté à ces articles.

L'hon. M. HAIG: Je crois que vous êtes allé assez loin. Vous avez prouvé clairement que sir Henry Thornton a dans le temps communiqué ce rapport à la presse.

M. BIGGAR: Et la seule raison pour laquelle il a dit que la chose ne pourrait pas réussir était l'absence de concurrence et la création d'un monopole. Les remarques de sir Henry sur ce point sont imprimées dans le compte rendu des délibérations, page 1085, où il dit:

La solution que l'on cherche...

Ceci est du rapport sténographié.

La solution que l'on cherche au problème des chemins de fer est évidemment celle qui donnera le maximum d'efficacité, c'est-à-dire celle qui, tout en faisant réaliser les plus fortes économies, assurera le service de transport voulu pour permettre aux diverses localités en particulier et au pays en général de se développer sans difficultés.

Comme moyen d'arriver à cette fin, on a étudié la question de fusion des deux chemins de fer transcontinentaux, c'es-à-dire le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. Comme la plupart des solutions, celle-ci offre des avantages et des inconvénients, et le seul moyen d'arriver à une conclusion vraiment pratique c'est de tirer une moyenne entre les deux, tout en tenant compte de la possibilité de réalisations pratiques.

En théorie, c'est la fusion sous une forme quelconque de direction unifiée qui permettrait le plus d'économies dont une bonne partie, sans doute, irait en s'accroissant avec les années. On a calculé que ces économies rapporteraient quelque 60 millions de dollars par année en suivant une courbe ascendante à partir de la première année pour atteindre ce chiffre peut-être à la fin de la cinquième année. Il reste à savoir si la fusion permettrait de réaliser toute cette somme, mais quel qu'en soit le chiffre il faut en tenir compte; une fois arrivé à son maximum, il représenterait un revenu annuel et permanent.

Ensuite les deux autres paragraphes suivants traitent la question de politique et je les ai déjà lus à une séance antérieure du Comité. Puis il poursuit, après la difficulté créée par la politique:

On pourrait faire disparaître cette difficulté en fusionnant les deux chemins de fer en une compagnie particulière; mais tout de suite, on verrait naître chez les citoyens du Dominion cette crainte qui, à bon droit, se manifeste chaque fois qu'apparaît un monopole de proportions gigantesques,—crainte que les agissements de bien des monopoles ont réussi à justifier dans le passé. On fera aussi valoir comme argument qu'en supprimant la concurrence on abaisse nécessairement le niveau du service et de l'efficacité, quelle que soit la bonne volonté des administrateurs et quelque effort qu'ils fassent pour y remédier.

En résumé, pour plusieurs raisons, dont deux ont été exprimées, je crois que le peuple canadien s'oppose carrément à la fusion du National-Canadien et du Pacifique-Canadien; de plus, la chose est politiquement impraticable. Je crois donc qu'il faut chercher ailleurs une solution.

Quelqu'un aurait peut-être des questions à me poser sur ce que j'ai dit à propos de ce qui a été proposé comme une solution au problème.

Lord Ashfield: Pour ma part, je préférerais attendre une déclaration plus complète.

Sir Henry Thornton: C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment sur cette question de fusion.

Et il n'y revint pas plus tard.

L'hon. M. Gordon:

D. Relativement à ce que vous disiez il y a quelque temps au sujet du chargement des wagons et de ce que vous feriez sous un régime de monopole, vous ne deviez pas penser au fait que nous avons au Canada une Commission des chemins de fer et qu'elle ne vous permettrait pas, même sous un régime de monopole, de faire ce que vous suggérez. C'est pour cela qu'elle a été constituée, n'est-ce pas?—R. Alors, nous ne pourrions pas réaliser les économies prévues.

D. Non?—R. Non, pas si la Commission ne me laissait pas faire ce que je voulais.

D. C'est votre réponse?—R. Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le point est, n'est-ce pas, monsieur Biggar, que sir Henry Thornton, d'après ce deuxième paragraphe, laissa clairement à entendre à la Commission que cette estimation était faite tout en assurant au peuple canadien le maximum de rendement et de service compatible avec la plus stricte économie et tout en fournissant les facilités de transport nécessaires au libre progrès des collectivités en particulier et de la nation en général. Et bien qu'il ait dit que le public serait hostile à l'idée d'un monopole il n'a pas laissé entendre qu'il lui faudrait être docile et impuissant et accepter un service inefficace avant d'en arriver là.

M. BIGGAR: Vous avez parfaitement raison, je crois.

L'hon. M. MURDOCK: Le colonel Biggar a interrogé le témoin pendant assez longtemps au sujet d'un rapport qu'il a préparé à la demande de sir Henry Thornton pour présenter à la commission royale de 1932. Un de mes collègues ici m'a dit qu'il n'y était aucunement question de monopole. Lisons le texte à la page 499.

L'hon. M. HAIG: Je n'ai jamais dit cela.

L'hon. M. MURDOCK: Je ne vous ai pas accusé de l'avoir dit.

Quelques SÉNATEURS: Oh! oh!

L'hon. M. McRAE: Je ne l'ai pas dit non plus.

L'hon. M. MURDOCK: Je ne vous en ai pas accusé.

Quelques SÉNATEURS: Oh! oh!

L'hon. M. MURDOCK: C'est le sénateur Black qui a mentionné le fait...

L'hon. M. BLACK: Dites-le carrément. J'ai dit que le mot "monopole" n'était pas là.

L'hon. M. MURDOCK: Alors, vous me pardonnerez si je lis ce qui va suivre. Ceci a été préparé par M. Fairweather pour sir Henry Thornton. Ce document a pour titre "Consolidation des chemins de fer Pacifique-Canadien et National-Canadien", et le troisième paragraphe se lit ainsi...

L'hon. M. HAIG: M. Biggar a lu cela.

L'hon. M. MURDOCK: Si je ne me trompe, il y a une phrase qui n'a pas été lue et je veux profiter de l'occasion pour la lire.

Les économies à prévoir comme résultat 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.

Puis, veuillez noter ici, s'il vous plaît!

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.

Il y est distinctement question de monopole et de la fusion sous un autre nom,— "consolidation."

L'hon. M. BLACK: J'ai lu cela plusieurs fois.

L'hon. M. MURDOCK: C'est pour cette raison que je ne comprends pas pourquoi vous disiez qu'il n'était pas question de monopole.

L'hon. M. BLACK: Le mot monopole n'avait pas paru avant la citation que vous avez lue.

L'hon. M. DANDURAND: M. Fairweather a-t-il d'autre chose à dire?

Le TÉMOIN: Non, rien à ajouter.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Est-ce là le témoignage du National-Canadien?

L'hon. M. HAIG: Vous ne voulez pas poursuivre l'examen du rapport? Très bien.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): A-t-on d'autres témoins à entendre au nom du National-Canadien.

M. BIGGAR: C'est tout.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Vous avez deux unions ouvrières à entendre?

M. BIGGAR: Oui. Elles seront ici mardi.

L'hon. M. DANDURAND: Avant de nous séparer j'aimerais à poser une question à M. Fairweather.

D. Est-ce votre opinion que la liste qui nous a été présentée ce soir, cette liste des économies rendues possibles sous un régime de coopération par la réduction des parcours, l'abandon des lignes et par suite des droits de circulation et de la manutention du trafic de marchandises par une compagnie au bénéfice de

[M. S. W. Fairweather.]

l'autre, et par l'utilisation de parcs, de stations et de têtes de lignes en commun, etc.,—est-ce votre opinion que ces questions ont été étudiées à fond par le comité de coopération?—R. Je vous répondrai, monsieur le sénateur, qu'un bon nombre de ces questions l'ont été. Par exemple, presque tous les services de convois de voyageurs ont été examinés, mais c'était un état de choses au sujet duquel il était impossible de s'entendre pour y mettre fin. Ces services ont été examinés et il fut généralement reconnu qu'ils se répétaient, qu'ils étaient de nature concurrentielle et qu'il était désirable de les supprimer, mais nous ne pouvions pas en venir à un accord satisfaisant pour les deux parties en cause. Maintenant, au sujet des abandons de lignes, tous ces points ont été étudiés,—je crois ne pas me tromper,—ont été étudiés ou sont présentement à l'étude et il y eut accord sur certains d'entre eux. Relativement aux droits de circulation dont il est question ici, deux de ces projets ont été étudiés plutôt de façon insuffisante,—c'est-à-dire entre Pembroke et North-Bay et entre Kamloops et Hope,—mais je crois qu'ils méritent d'être étudiés davantage. Quant à la manutention du trafic des marchandises par une compagnie au bénéfice de l'autre, ces articles ont été à peine abordés, à l'exception de l'article A, et, au sujet de l'article A, on note que les résultats sont si encourageants relativement au transport du grain que le National-Canadien estime que l'application de ce principe devrait être élargie de manière à comprendre tout le trafic-marchandises et s'étendre jusqu'à Vancouver au lieu de s'arrêter à Kamloops, simplement dans le but d'augmenter le chiffre des économies. Pour ce qui concerne les parcs et les têtes de lignes en commun il n'y a que la tête de ligne de Lakehead qui ait été étudiée et encore d'une façon insuffisante. Les remises à locomotives en commun à Ottawa et à London ont toutes deux fait l'objet d'études mais rien n'a encore été décidé. Quant aux télégraphes, cette question a été étudiée jusqu'au point où nous avons été arrêtés par l'attitude des *Montreal Telegraphs*. D'un autre côté on a étudié la question de coopération mais nous n'avons pas besoin de donner d'explications. On a aussi étudié la question de la compagnie *Pacific Coast Steamships* mais l'article B, à ma connaissance, n'a pas été examiné, et les services de transport-marchandises en commun sur les Grands Lacs n'ont pas été étudiés.

Le président (l'hon. M. Beaubien) :

D. Les économies que vous avez sur votre liste sont comprises, j'imagine, dans les \$10,000,000 que vous avez établis comme limite aux économies possibles dans l'avenir? Elles sont toutes comprises dans ce chiffre?—R. Oui, et avec votre permission je désire vous dire un mot au sujet de ces \$10,000,000.

D. Avez-vous répondu à ma question?—R. Oui, je vous ai dit "Oui".

D. Dois-je comprendre que vous dépassez les \$10,000,000?—R. Non.

D. Tout serait compris dans ces \$10,000,000?—R. J'oserais le dire.

D. Maintenant, veuillez continuer votre réponse.—R. Je n'ai qu'un mot à dire. Dans mon témoignage j'ai cherché à établir clairement que ces \$10,000,000 étaient cités simplement pour donner une idée mais non pas dans le but de fixer un chiffre qui ne pourrait pas être dépassé. J'ai dit que c'était à peu près les économies que l'on pourrait réaliser dans les présentes conditions déprimées du trafic, sans immobilisations considérables. J'ai dit que ces économies deviendraient plus importantes avec l'augmentation du trafic et une plus grande activité dans les affaires et qu'avec plus de capitaux en disponibilité il y aurait une occasion de donner suite à certains projets qui assureraient de nouvelles économies. Je vous dis ceci parce que j'ai entendu mentionner souvent que ces chiffres de \$10,000,000 constituaient un maximum. Non pas dans toutes les conditions. Pour moi c'était un maximum dans des conditions de faible trafic.

M. Biggar:

D. Mais vous êtes un peu responsable de l'emploi de cette expression "maximum", parce que vous avez dit à la page 217, en réponse à une question que vous posait le sénateur Dandurand:

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.

R. Et je n'y trouve rien à dire. Je ne veux pas me dédire, mais je veux simplement établir clairement que c'était un maximum pour le moment, avec le trafic tel qu'il était pendant la crise économique.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Si les conditions ne s'améliorent pas nous ne pouvons pas espérer plus de \$10,000,000?—R. Non, à moins que vous n'entrepreniez de faire des choses qui selon moi ne sont pas de l'intérêt public.

L'hon. M. Dandurand:

D. Relativement à cette liste que l'on nous donne comme représentant des économies à réaliser sans pour cela en fixer arbitrairement le montant, pour ce qui concerne la suppression des doubles services de trains-voyageurs, Toronto-Hamilton-Windsor, etc., contenant 11 articles portant sur la réduction estimée du parcours, dois-je comprendre que ces réductions seraient comprises dans les accords de mise en commun?—R. Oui, certainement; c'est mon avis.

L'hon. M. ROBINSON: Je note que les membres du personnel des deux chemins de fer sont assez optimistes pour croire à une amélioration future des conditions ferroviaires. Je crois qu'ils ne devraient pas être trop optimistes. J'ai l'impression que les conditions changent dans le monde entier et que les chemins de fer doivent s'attendre au pire.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ceci est un avertissement pour eux.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Vous n'édifierez jamais un pays sur le pessimisme. Il faut avoir quelque confiance dans le pays ou l'abandonner.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Maintenant, quels autres témoins faut-il entendre?

M. BIGGAR: Deux représentants d'unions d'employés de chemins de fer désirent être entendus et seront prêts à venir mercredi. Ils prendront à peu près deux heures ou un peu plus. Puis il est peut-être possible qu'il y ait un ou deux points au sujet desquels les témoins qui ont été entendus au nom du Pacifique-Canadien désirent signaler les erreurs commises par le National-Canadien. On me dit que les témoins du Pacifique-Canadien ne veulent pas revenir sur ces choses du tout; qu'ils sont satisfaits de s'en tenir là pour les dépositions, pour la raison que nous ne pouvons pas discuter ces choses techniques ici. Mais il se peut qu'ils désirent toucher un ou deux points.

L'hon. M. HORSEY: Combien leur faudra-t-il de temps, à peu près?

M. BIGGAR: A peu près une demi-heure.

L'hon. M. BLACK: Je propose l'ajournement: nous nous réunirons de nouveau pour entendre les représentants du travail.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Que faisons-nous des communications? Et des demandes des gens qui désirent être entendus? Ne croyez-vous pas, monsieur Biggar, que tout cela devrait être soumis au Comité?

M. BIGGAR: Oui, mardi. J'allais dire qu'il serait presque inutile de faire venir sir Edward Beatty mardi, que nous pourrions consacrer notre temps libre de mardi à ces communications et entendre sir Edward Beatty mercredi matin.

L'hon. M. ROBINSON: Croyez-vous que nous pouvons terminer mercredi?

M. BIGGAR: Oui, je le crois; mercredi matin.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, est-ce convenu que le Comité siégera mardi matin, à onze heures?

Quelques hon. SÉNATEURS: Adopté.

A 10 h. 45 du soir, le Comité s'ajourne au mardi 21 juin 1938, à onze h. du matin.

PIÈCE N° 94

LISTE DES POSSIBILITÉS DE COOPÉRATION QUI DEVRAIENT ÊTRE ÉTUDIÉES ET QUI, SOUS UN RÉGIME DE COOPÉRATION OBLIGATOIRE, POURRAIENT PRODUIRE DES ÉCONOMIES IMPORTANTES SANS UNE RÉDUCTION GRAVE DES SERVICES PUBLICS.

Présenté par R. C. Vaughan

La liste suivante doit être acceptée comme donnant une idée générale mais non complète des économies à réaliser:

1. Suppression de la duplication des services concurrents de trains-voyageurs:

	Réduction estimée du parcours
Toronto-Hamilton-Windsor	565,678
Toronto-Hamilton	54,080
Montréal suburbain	148,000
Ottawa-Pembroke	103,000
Ste-Thérèse-St-Eustache	8,000
Régina-Saskatoon-Prince-Albert	214,000
Winnipeg-Régina	190,000
Saskatoon-Edmonton	230,368
Régina-Weyburn	44,000
Winnipeg-Port-Arthur	18,000
Transcontinental, est de Winnipeg	892,181
	<hr/>
	2,467,307

Outre ce qui précède il y a des possibilités d'économies pour ce qui regarde:
La réduction des doubles bureaux de sollicitations de ville en dehors de la ligne.

La publicité en commun.

Les bureaux en commun du trafic-voyageurs en des endroits hors de la ligne aux Etats-Unis.

2. Désaffectation de voies:

Province	entre	Chemin de fer	Parcours approximatif
N.-E.	Middleton Jct-Granville-Centre	N.-C.	22
Qué.	Ste-Thérèse-St-Eustache	P.-C.	6
"	St-Canut-Cushing Jct	N.-C.	23
Ont.	Arnprior-Renfrew	N.-C.	17
"	Payne (Renfrew)-Eganville	N.-C.	22
"	Glen Tay-Whitby	P.-C.	58
"	Lindsay-Dancel	P.-C.	17
"	Lindsay-Coldwater	P.-C.	57
"	Woodstock-Ringold	P.-C.	58
"	Key Jct-Key Harbour	N.-C.	6
"	Linwood-Listowel	P.-C.	17
"	Bala-Wanup	N.-C.	135
Man.	Rugby Jct-Morris	P.-C.	40
"	Portage-Delta	N.-C.	16
"	Oakland-Cawdor	N.-C.	12
"	Muir-Gladstone	N.-C.	12
"	Hallboro-Beulah	N.-C.	55
"	McGregor-Varcoe	P.-C.	56
"	Hamiota-Miniota	P.-C.	20
"	Brandon Jct-Carberry Jct	N.-C.	22
"	Louise-Deloraine	N.-C.	56
Sask.	Wolseley-Reston	P.-C.	122
"	Perdue-Wilkie	P.-C.	59
Alberta	Bruderheim-S. et Edmonton	P.-C.	34
"	Edmonton-Kerensky	N.A.R.	45
"	Carbondale-Morinville	N.A.R.	5
"	Warden-Alix	N.-C.	9
"	Red Deer Jct-Rocky Mtn. Hse	N.-C. et P.C.	65
"	Langdon-Beiseker	N.-C. et P.-C.	33

1,129
==

3. *Economies devant résulter des droits de passage:*

- (a) Les droits de passage sur la ligne du Central Vermont entre Saint-Jean (Québec) et White River Jet permettront au Pacifique-Canadien de réaliser des économies en lui permettant de faire ses raccordements avec le Boston & Maine à White River Jet au lieu de Wells River.
- (b) Le droit de circuler sur les voies du National-Canadien à partir de Sherbrooke permettra au Pacifique-Canadien de se raccorder au Maine Central et au Boston & Maine en Nouvelle-Angleterre et par là d'avoir des frais moins élevés qu'en suivant la voie de St-Johnsburg.
- (c) L'usage en commun des lignes entre Kamloops et Hope, C.-B. permettra au Pacifique-Canadien de diminuer ses frais en faisant usage pour son trafic-marchandises des pentes plus faciles du National-Canadien et permettra au National-Canadien de se servir des voies du Pacifique-Canadien pour son trafic-voyageurs.
- (d) Le Pacifique-Canadien aura le droit de circuler sur les lignes du National-Canadien entre North-Bay et Pembroke pour son trafic-marchandises et évitera ainsi les pentes difficiles qui se trouvent sur la ligne du Pacifique-Canadien.
- (e) Le Pacifique-Canadien aura le droit de circuler sur les voies du National-Canadien entre Nipigon et Current Junction pour son trafic-marchandises et évitera ainsi les pentes difficiles sur ses propres voies et, en plus, il y aura possibilité d'abandonner l'une de ces lignes.
- (f) Le droit de circuler sur les voies du National-Canadien entre Twin City Jet et James pour le trafic-marchandises permettra d'éviter les pentes difficiles du Pacifique-Canadien vers l'ouest.

4. *Service de trafic-marchandises par une compagnie au nom de l'autre:*

- (a) L'extension du présent accord pour le transport en coopération du grain entre Edmonton et Kamloops et entre Calgary et Kamloops de façon à lui faire comprendre le transport de toutes les marchandises et de remplacer Kamloops par Vancouver.
- (b) La signature d'un accord semblable pour ce qui concerne le transport extérieur de Okanagan Valley à Vancouver et des divers centres des Prairies.
- (c) Sur les Prairies en général, un échange de wagons chargés des embranchements au point le plus avantageux sur une ligne principale pour le transport de ou vers Winnipeg.
- (d) Un accord qui permettrait de diminuer les train-milles en permettant de charger sur les trains partiellement chargés entre Winnipeg et la tête des Grands Lacs le surplus de marchandises de l'autre compagnie.
- (e) Un accord semblable valable entre Winnipeg, Capreol et North-Bay pour le service transcontinental des marchandises.

5. *Gares à voyageurs et à marchandises et terminus communs:*

- (a) Vancouver: usage en commun du terminus pour les voies du National-Canadien, du Pacifique-Canadien et du Conseil des ports nationaux;
- (b) Edmonton: usage en commun du terminus pour voyageurs et marchandises;
- (c) Calgary: usage en commun des services pour voyageurs et marchandises;
- (d) Saskatoon: gares communes;
- (e) Brandon: services communs;
- (f) Lake Head: terminus commun;
- (g) L'usage en commun des services pour voyageurs et marchandises dans les plus grands centres tels que Winnipeg, Toronto, Montréal et autres pourrait faire le sujet d'une étude lorsqu'il y aura suffisamment de capitaux pour l'amélioration et la nouvelle disposition des services existants.

6. *Remises à locomotives communes:*

A Ottawa et à London, Ont. et ailleurs, en plus de ce qu'il sera possible de réaliser aux endroits où on a proposé des terminus communs.

7. *Télégraphes:*

La fusion des services de télégraphe,—si l'on peut arriver à surmonter les difficultés que présente l'accord avec le *Montreal Telegraph*,—sinon la coopération pour arriver à supprimer autant que faire se peut les bureaux et les services doubles.

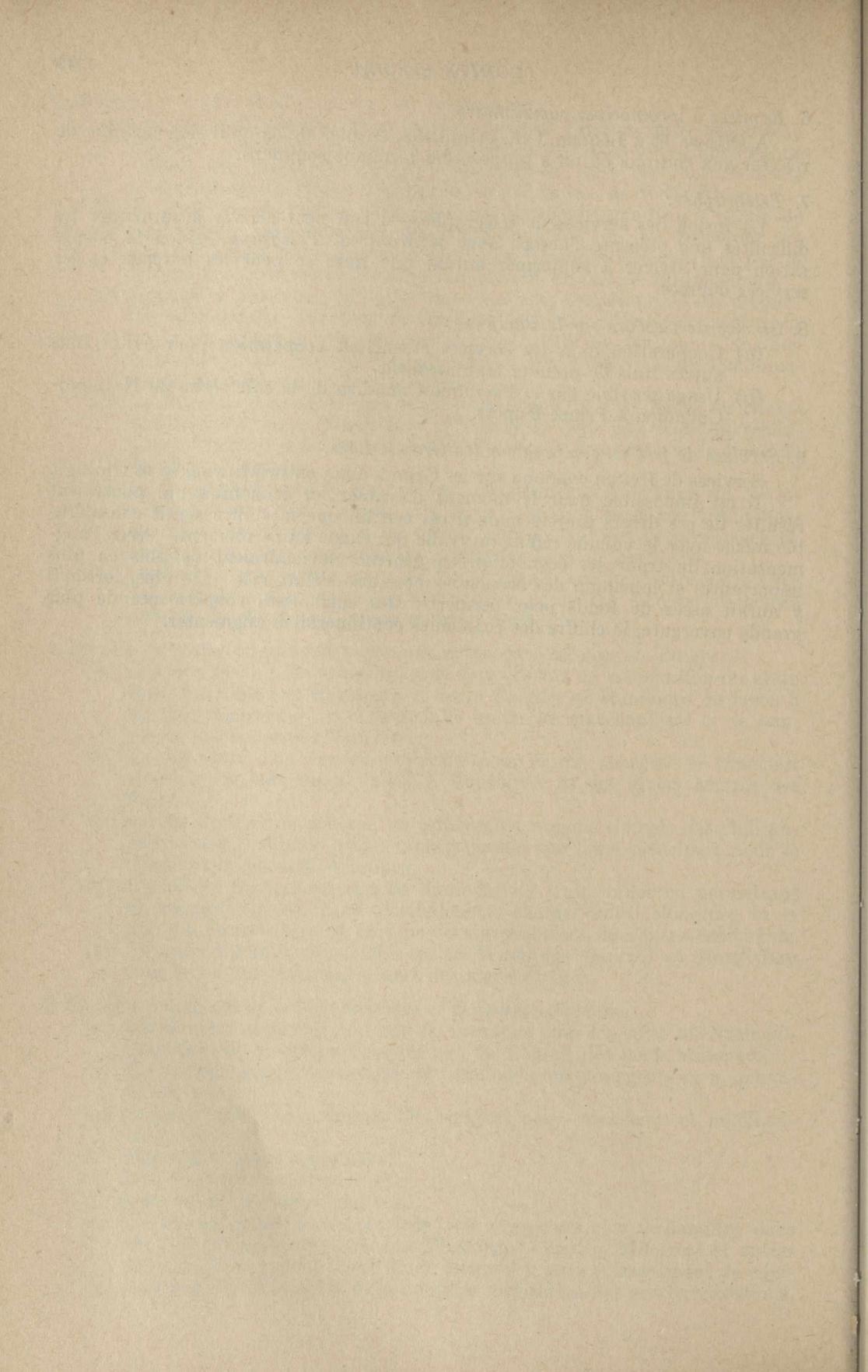
8. *Service de vapeurs sur le Pacifique:*

- (a) Coopération dans les services et surtout coopération pour éviter tous autres frais de premier établissement.
- (b) Usage possible par le Pacifique-Canadien de la cale sèche du National-Canadien à Prince-Rupert.

9. *Services de fret en commun sur les Grands Lacs:*

Services de fret en commun sur les Grands Lacs entre Milwaukee et Chicago.

Il est impossible pour le moment d'évaluer les économies qui pourraient résulter de ces divers projets mais il est certain que le chiffre serait considérable même avec le volume réduit du trafic qui existe en ce moment. Avec l'augmentation du trafic les économies, en général, deviendraient de plus en plus importantes et le champ des économies possibles s'élargirait. De plus, lorsqu'il y aurait assez de fonds pour permettre des entreprises coopératives de plus grande envergure, le chiffre des économies continuerait à augmenter.



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° 22

Présidents conjoints:

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

TÉMOINS:

- M. W. L. Best, secrétaire du Comité législatif fédéral des Fraternités du transport par chemin de fer.
M. A. R. Mosher, président de la Fraternité canadienne des employés de chemins de fer.
-

PIÈCE PRODUITE:

- N° 95. Etat des chemins de fer acquis par le gouvernement fédéral depuis 1905, et analyse comparative de la dette des chemins de fer Nationaux du Canada envers le public et le gouvernement.



THE UNIVERSITY OF CHICAGO

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 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.

ANNOUNCEMENT

(Notice of the Board of Directors of the Company, dated 1911)

The Board of Directors of the Company has the honor to announce that the annual meeting of the shareholders will be held at the office of the Company, on the 15th day of May, 1911, at 10 o'clock in the forenoon. The business to be transacted at this meeting is the election of directors and the audit of the accounts for the year ending on the 31st day of December, 1910.

The Board of Directors of the Company has the honor to announce that the annual meeting of the shareholders will be held at the office of the Company, on the 15th day of May, 1911, at 10 o'clock in the forenoon. The business to be transacted at this meeting is the election of directors and the audit of the accounts for the year ending on the 31st day of December, 1910.

TÉMOIGNAGES

SÉNAT

Le jeudi 21 juin 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, co-présidents.

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

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Très bien, messieurs.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur le président, j'aimerais donner un mot d'explication. A la dernière séance, on a proposé d'assigner le juge Fullerton pour qu'il donne son avis, et j'ai dit que le juge avait exprimé son opinion, à savoir: que le Pacifique n'était pas un associé bien disposé à coopérer. Il semblait y avoir quelque doute là-dessus, et je me demandais où j'avais pris ce renseignement. Alors j'ai consulté sa déclaration et je constate qu'elle n'était pas exprimée exactement en ces termes. A la page 34 du compte rendu du Comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports, à propos du bill 21, Loi modifiant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, il dit:

Il y a plusieurs obstacles à la coopération. Par exemple, j'ai mentionné la main-d'œuvre. La main-d'œuvre présente une difficulté très importante. Les dirigeants ne sont pas disposés à congédier des employés, s'ils peuvent s'en exempter. Et j'ai dit qu'il y avait un manque de coopération. Je le répète. Je crois que s'il y avait là l'esprit qu'il faudrait, la coopération pourrait s'effectuer beaucoup plus rapidement.

Plus tard il dit qu'il s'était plaint au Comité exécutif conjoint de la lenteur des résultats, qu'il avait proposé d'abolir le comité des bureaux principaux comme étant un rouage inutile, et que le comité exécutif mixte, après avoir approuvé un rapport du comité mixte de coopération, devrait le retourner à ce dernier. Alors je désire préciser la déclaration que j'ai faite. Le juge Fullerton avait compris qu'il y avait un manque de souci de coopérer, mais sa déclaration vise les comités du National aussi bien que du Pacifique.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sa critique s'appliquait également aux deux côtés.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Etes-vous prêt, monsieur Biggar?

M. BIGGAR: Avant que nous interroguions les témoins, je puis dire que le sénateur Murdock, immédiatement après l'ajournement de jeudi dernier, m'a demandé de me procurer certains chiffres. Je les ai obtenus dans la mesure du possible. Il demandait le nom, la place et la longueur de toutes les unités, embranchements ou tronçons de voies ferrées qui ont été acquis par le gouvernement depuis 1905, avec indication du nom de l'unité de chemin de fer, de la partie de ligne ou d'embranchement acquise, de la date où ces parties de lignes ont été acquises, de ce que ces achats ont coûté au gouvernement en argent, et de la somme d'argent dépensée par le gouvernement pour placer ces unités de chemin de fer, portions de chemin de fer ou embranchements en bon état pour la

circulation des trains après leur acquisition; et un état indiquant la somme totale d'argent que le gouvernement doit encore pour actions, obligations et autres titres, à cause de l'acquisition de chacune de ces lignes acquises ou achetées par le gouvernement depuis 1905.

Avec l'approbation du Comité, je vais déposer les chiffres que j'ai obtenus.

L'hon. M. HAIG: Lisez-les. Je crois que c'est important.

M. BIGGAR: Ils sont très élevés. Ils sont partagés en deux états qui seront cotés comme Pièce 95. Je crois qu'ils peuvent aller ensemble parce que l'un se rapporte à l'autre.

(M. Biggar lit les états constituant la Pièce 95.)

Le très hon. M. MEIGHEN: Combien y a-t-il dans la note de bas de page?

M. BIGGAR: Le résidu est de \$675,000,000; mais en réalité cela ne représente pas de comptant, car il y a \$100,000,000 d'actions du Nord-Canadien, acquises pour \$10,000,000; et \$180,000,000 d'actions du National-Canadien, acquises par le Gouvernement sans versement d'argent, et il y a des immobilisations sur les Chemins de fer du Gouvernement canadien au montant de \$418,000,000, qui comprennent l'ancien chemin de fer de la Baie d'Hudson. Le dernier chiffre, \$404,000,000 est en réalité le seul qui représente de l'argent du gouvernement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le chemin de fer de la Baie d'Hudson figure au bas de la page.

M. BIGGAR: Oui, pour \$14,000,000.

L'hon. M. HAIG: Je le croyais au fossé.

L'hon. M. DANDURAND: Et les actions ordinaires du Canadian-Northern.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qui ont coûté presque rien.

L'hon. M. GORDON: Ne pensez-vous pas, monsieur Biggar, qu'il serait intéressant pour le comité d'indiquer la somme admise en non-valeur sous ce titre?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il vient de l'indiquer.

L'hon. M. DANDURAND: Rien n'a été biffé.

M. BIGGAR: On a simplement inscrit la valeur résiduelle au bas de la page. La somme de \$675,000,000 a été biffée du bilan comme représentant la part de propriétaire.

L'hon. M. GORDON: Qu'a-t-on biffé, dites-vous?

M. BIGGAR: En réalité, il n'y a rien eu de biffé. On a simplement retranché la somme du bilan. Je ne suis pas comptable, mais ces \$675,000,000 représentent la part de propriétaire et, si je comprends bien la situation, ils ne figurent pas comme un passif au bilan.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Graham): C'est cela.

L'hon. M. DANDURAND: Nous pouvons trouver cela dans les comptes.

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. HAIG: M'avez-vous obtenu ces chiffres pour le mois de mai?

M. BIGGAR: Je crois qu'il n'y en aura pas de disponibles avant le 27.

L'hon. M. DANDURAND: Nous serons encore ici en juillet.

L'hon. M. HAIG: Sûrement. Cela ne m'inquiète aucunement.

M. BIGGAR: Le Comité a décidé ce matin d'entendre les représentants des associations ouvrières, et il y a ici deux délégués prêts à témoigner. Le premier témoin doit être M. William L. Best, secrétaire du comité législatif fédéral, vice-président et représentant national de la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives. Le mémoire imprimé dont le Comité est saisi a été préparé par le comité législatif fédéral des fraternités du transport par chemin de fer et du Congrès des métiers et du travail du Canada. Les membres du Comité trouveront dans chaque exemplaire, page 42, une liste des associations ouvrières au

nom desquelles le mémoire est présenté, associations dont l'effectif total, affirmé, est de 175,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle autre association doit être entendue?

M. BIGGAR: La Fédération canadienne des cheminots. Son mémoire sera présenté par M. Mosher.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): C'est l'association internationale?

M. BIGGAR: Oui. Le Comité est-il prêt à entendre M. Best?

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

Quelques MEMBRES: Adopté.

M. W. L. BEST est appelé comme témoin.

Le TÉMOIN: Honorables messieurs.

I. PRÉFACE

Nous désirons tout d'abord assurer votre Comité, le Parlement et les représentants des chemins de fer, de l'intérêt profond avec lequel le travail organisé souhaite une enquête complète sur notre problème de transport, surtout afin de faire disparaître le sentiment croissant d'insécurité créé par la publicité donnée à certains projets de solution. A titre de représentants des associations ouvrières établies depuis longtemps, nous présentons ce mémoire, comptant qu'on y verra l'expression des vues de la grande majorité des cheminots canadiens. Le bien-être de ce groupe important de citoyens et des personnes à leur charge est directement lié à la destinée de notre industrie ferroviaire et au progrès des collectivités qu'elle dessert. Aussi, à cause des tâches particulières des cheminots, tâches dangereuses et très responsables, demandant de l'initiative, l'efficacité du service et le coût de l'exploitation dépendent largement de leur loyauté et de leur contentement. C'est cette solidarité de l'employé, du chemin de fer et du bien public, l'intérêt que nous avons à cette solidarité et le cas que nous en faisons qui nous disposent à comparaître devant vous aujourd'hui à titre de citoyens et de contribuables.

En soumettant nos vues sur le sujet de votre enquête, il nous semble inutile de renouveler le récit des événements et des circonstances historiques dont provient notre réseau actuel de chemins de fer à vapeur, qui constitue, au pays, le moyen de transport quotidien le plus efficace, le plus sûr et le seul fiable. Nous ne tenons pas non plus à faire d'inopportunes considérations sur le fardeau financier des chemins de fer dont le problème, au dire de quelques-uns, ne peut se résoudre que par l'unification ou la fusion. Les aspects techniques de la question ont été traités abondamment par les témoins précédents, parlant au nom de ceux qu'ils représentent. Si nous sommes forcés de contredire ceux qui préconisent avec persistance l'unification administrative des deux grands réseaux comme la seule solution efficace pour soulager le Canada de son fardeau financier, nous croyons que l'expression également franche de nos vues ne nuira aucunement aux relations harmonieuses qui, depuis tant d'années, ont existé entre la direction des chemins de fer et les cheminots.

Si nous sommes directement intéressés, comme les autres contribuables, à la situation financière des chemins de fer, nous avouons franchement que notre premier souci est celui du bien-être et de la sécurité économique des cheminots et de leurs familles, que l'unification affecterait. En outre, nous sommes convaincus du fait que les milliers de citoyens des agglomérations qui ont surgi le long des voies ferrées partagent avec nous la crainte de voir compromettre leurs moyens de subsistance et de voir dépendre leur bien-être futur d'expédients économiques plutôt que de considérations humanitaires. Par conséquent, nous abordons ce sujet non seulement au nom des employés de chemins de fer mais

à titre de citoyens représentatifs ayant un sens profond de nos responsabilités envers le peuple du Canada dans son ensemble et nous insistons respectueusement pour que, dans la recherche d'une solution à notre problème des chemins de fer, le bien-être et l'intérêt de l'élément humain engagé dans l'entreprise ne soient pas sacrifiés dans l'espoir, inutile à notre avis, qu'un tel sacrifice résoudra la situation financière des chemins de fer canadiens. Après mûre réflexion, nous sommes d'avis qu'il y a d'autres moyens et de plus efficaces de faire face à ce problème et aux questions connexes, même s'ils demandent plus de courage qu'on n'en a montré jusqu'ici et s'ils exigent une coopération plus efficace entre les gouvernements provinciaux et le fédéral. Ces considérations étant les principales fins de notre mémoire, nous formulons l'espoir que nos réflexions et nos recommandations pourront être acceptées comme l'expression d'un désir sincère d'aider à formuler les mesures qui auront pour but principal le plus grand bien du plus grand nombre des habitants du pays.

II. OPINIONS DES CHEMINOTS SUR LA LOI DU NATIONAL-CANADIEN ET DU PACIFIQUE-CANADIEN, 1933

Avant d'indiquer les raisons de nos conclusions et recommandations, nous désirons nous référer brièvement à la législation sur laquelle pivotent la plupart des discussions qui ont eu lieu au cours des séances du présent Comité, c'est-à-dire la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, et signaler les vues exprimées au nom des cheminots lorsqu'on étudia le rapport de la commission royale d'enquête sur le transport, auquel cette loi a fait suite. Quoique plusieurs honorables membres du Comité aient eu occasion de parcourir le "Mémoire des réflexions et recommandations" soumis au nom des cheminots en novembre 1932, il semble à propos d'en donner ici un court résumé:

1. SOMMAIRE DES PRINCIPES QUI APPUIENT LES RECOMMANDATIONS DES CHEMINOTS

(1) Que, dans la recherche d'une solution du problème des chemins de fer du Canada, le bien-être et l'intérêt de l'élément humain de l'industrie ne soient pas sacrifiés au vain espoir qu'un tel sacrifice résoudra les difficultés financières des chemins de fer canadiens et du gouvernement;

(2) que dans l'intérêt de la sauvegarde de l'harmonie et de la bonne volonté entre les cheminots, l'administration des chemins de fer et le gouvernement, les relations ouvrières établies de longue date et avec succès dans l'industrie ferroviaire ne soient pas troublées; et

(3) que, moyennant l'assurance que les intérêts des employés seront intégralement protégés et que les relations ouvrières ne seront pas troublées, les cheminots sont prêts à coopérer à une solution ordonnée et humanitaire des difficultés des chemins de fer.

S'appuyant sur ces trois grands principes, on demanda respectueusement:

(4) que soit maintenue l'identité du National-Canadien et du Pacifique-Canadien et que le National reste sous le contrôle du gouvernement;

(5) que dans le conseil administratif du N.-C. il y ait au moins cinq administrateurs nommés par le gouvernement, et qu'une majorité des représentants de l'Etat domine les décisions du conseil; aussi qu'un desdits administrateurs soit un représentant du travail organisé;

(6) que la capitalisation du N.-C. soit partiellement réduite;

(7) que, dans l'étude des mesures de coopération en vue de supprimer la concurrence ruineuse, les chemins de fer soient tenus:

(a) De donner soixante jours d'avis aux représentants des employés directement visés dans les mesures projetées;

(b) d'accorder aux ouvriers le droit et l'occasion de comparaître devant les conférences mixtes tenues entre les chemins de fer pour considérer les mesures de coopération; et

(c) de prendre des mesures pour que tous les employés qui, par des mesures de coopération, seraient forcés de déménager dans d'autres endroits pour tenir leur emploi et par conséquent de sacrifier leur maison, soient intégralement dédommagés par leur patron.

(8) Que si un tribunal était nécessaire pour arbitrer au sujet de mesures coopératives en discussion, la Commission des chemins de fer soit chargée de remplir cette fonction; et

(9) Qu'une conférence des autorités provinciales de la voirie soit convoquée sous les auspices du gouvernement fédéral, afin de préparer un code à recommander pour réglementer le transport des véhicules-moteurs et à adopter par les diverses autorités provinciales intéressées, et que les cheminots, par leurs représentants accrédités, soient autorisés à y participer.

2. RECOMMANDATIONS DES CHEMINOTS MISES EN VIGUEUR ET LEURS RÉSULTATS

Quoique les recommandations qui précèdent n'aient pas toutes été acceptées par le gouvernement de l'époque et incorporées dans la loi adoptée pour donner suite au rapport Duff, celles qui furent adoptées, et leurs résultats, peuvent se résumer comme suit:

(1) *Relations ouvrières.*—Les relations ouvrières établies de vieille date par les contrats collectifs ont été maintenues. Cela s'est accompli surtout grâce à l'organisation efficace des employés de chemins de fer et à la collaboration des directeurs des chemins de fer. Les relations ouvrières ont été reconnues comme un facteur important du succès de l'exploitation des chemins de fer, surtout sous l'empire des mesures coopératives prévues par l'article 16 de la loi, comme l'indiquent les modifications suivantes, dont une constitue la dernière phrase du paragraphe (1) de l'article 16 et l'autre le paragraphe (3) dudit article:

Elle leur prescrit en outre de tâcher d'inclure, chaque fois qu'elles en viendront à une entente au moyen de pourparlers avec les représentants des employés affectés, une disposition faisant partie de leurs mesures, plans ou arrangements ou autres accords, et pourvoyant à la répartition équitable et raisonnable, entre les employés des Chemins de fer Nationaux et des Chemins de fer du Pacifique, respectivement, des emplois qui peuvent se rapporter à la mise en œuvre de ces mesures, plans ou arrangements.

(3) Il est enjoint à la Compagnie du National et à la Compagnie du Pacifique, tant pour leur propre compte et de leur propre part que pour le compte et de la part des autres compagnies ou éléments susdits, de s'efforcer de stipuler que toute nouvelle compagnie créée de la manière mentionnée au paragraphe deux du présent article donne la préférence pour le travail aux employés engagés dans des services ou à des ouvrages que cette nouvelle compagnie a pris à sa charge.

Nous croyons que les clauses ci-dessus ont été préparées pour assurer la protection de la main-d'œuvre et que, dans l'application de cette mesure, de ces plans et de ces arrangements en vue d'effectuer des économies, les compagnies de chemin de fer devraient s'efforcer d'assurer, par négociation avec les représentants des employés intéressés, une part juste et raisonnable du travail pouvant résulter de l'application de ladite mesure, desdits plans ou arrangements. En d'autres termes, il semble tout à fait clair que, si la première partie du paragraphe (1) engage les chemins de fer à s'efforcer de s'entendre sur des plans ou des arrangements en vue d'effectuer des économies, la dernière partie du paragraphe engage aussi les chemins de fer, dans l'application dudit plan ou dudit arrangement, à s'efforcer d'assurer une part raisonnable et juste du travail aux employés des deux chemins de fer qui adopteront ce plan ou cet arrangement.

Si, par un autre amendement à la loi, on avait concédé notre demande d'un avis de soixante jours aux représentants des employés, et le droit pour ces représentants de comparaître devant les comités mixtes des dirigeants de chemins de fer lors de l'étude de ces mesures, ainsi qu'une disposition explicite pourvoyant à une compensation de déménagement, les employés auraient pu raisonnablement espérer que leurs représentants, au moins, reçoivent un avis raisonnablement long des mesures prévues.

Cependant, cinq mois après la sanction de la loi, n'ayant aucune nouvelle des chemins de fer quant aux plans ou arrangements de coopération à l'étude, le comité mixte de conférence des employés communiqua avec les directeurs des chemins de fer, en date du 28 octobre 1933, signalant les dispositions de l'article 16 susmentionné. A cette lettre, une réponse conjointe fut reçue de M. S. J. Hungerford, président intérimaire du N.-C. et de M. Grant Hall, vice-président au P.-C., en date du 24 novembre 1933, déclarant qu'ils étaient au courant des dispositions de la loi et que les chemins de fer s'y conformeraient.

A la date du 22 février 1934, les présidents des comités généraux des métiers intéressés reçurent un télégramme les avisant que de nouvelles mises en commun de services avaient été étudiées et convenues et que, une fois ces mesures approuvées par la Commission des chemins de fer, le président serait averti des changements effectués dans les services de trains. Le 23 février 1934, aux télégrammes vint s'ajouter une lettre avisant que les changements projetés dans le service des trains avaient été approuvés par la Commission des chemins de fer et que, à compter du 11 mars, la mise en commun du transport direct des voyageurs s'effectuerait entre Montréal et Québec, entre Montréal et Toronto, entre Ottawa et Toronto, et annonçant que certains trains directs faisant double emploi seraient supprimés dans les territoires de mise en commun. Sur les instances des employés, il y eut des communications et des conférences entre les présidents généraux et les dirigeants du P.-C., mais sans résultats satisfaisants.

Le comité de conférence des employés des deux chemins de fer s'adressa par la suite à l'honorable R. J. Manion, ministre des Chemins de fer et Canaux, le 9 mars 1934. Cette conférence fut confirmée par une lettre au ministre, le lendemain, lettre qui exposait l'opinion des employés quant à l'interprétation des dispositions de l'article 16. En réponse, le ministre promit de communiquer nos représentations à la direction des deux chemins de fer. En date du 21 mars, le ministre nous écrivit une lettre à laquelle il joignait copie d'une lettre de M. C. P. Fullerton, président du Bureau des régisseurs du N.-C. Ce dernier disait ceci: "Nos dirigeants sont tout à fait de l'avis que les employés concernés devraient avoir le plus tôt possible le préavis des changements par mise en commun affectant la main-d'œuvre, surtout lorsque ces changements comportent une distribution du travail entre les employés des deux chemins de fer." M. Fullerton déclare plus loin:—" Nos dirigeants sont tout à fait disposés à avoir—en réalité ils croient la chose désirable—une réunion conjointe des dirigeants des deux chemins de fer pour discuter les principes à suivre dans l'étude des différentes mesures de mise en commun." Il ajoute que:—"Après une telle réunion il pourrait être possible de constituer un petit comité mixte des représentants des employés pour rencontrer le comité mixte de coopération des chemins de fer, au besoin. Un tel comité, de trois, par exemple, pourrait recevoir des renseignements préalables et être consulté dans une mesure qui ne serait pas possible avec un comité plus nombreux."

Ce n'est que le 12 juin 1934 que le ministre put nous envoyer copie d'une réponse du président du Pacifique, en date du 9 juin. Après avoir déclaré qu'on jugeait prudent de retarder la réponse finale jusqu'à ce que la question ait été considérée par le Comité exécutif mixte des deux compagnies de chemin de fer, le président du Pacifique termine sa lettre en disant:

La question s'est discutée à une assemblée récente du comité, et on en est venu à conclure que, pour donner effet à l'esprit et à l'intention de l'article 16 (1) de la loi, des négociations avec les représentants des employés au sujet du partage, entre les employés des deux compagnies, du travail qui peut résulter de la mise en vigueur de toute mesure de coopération, devraient avoir lieu immédiatement après l'entente entre les compagnies sur lesdites mesures de coopération, et après l'approbation desdites mesures par la Commission des chemins de fer, lorsque cette approbation est nécessaire.

(Pour la gouverne de votre comité, la correspondance en question figure à l'annexe "A" du présent mémoire).

D'après ce qui précède, il est évident que la directive donnée aux chemins de fer dans la dernière partie du paragraphe (1) de l'article 16 concernant la consultation avec les employés n'a pas été complètement suivie. L'expérience ainsi acquise dans la mise en commun susmentionnée, qui priva plus de 135 employés de leur gagne-pain, sans aucune compensation, les a portés à regarder avec crainte toutes les propositions visant à augmenter davantage le chômage.

(2) *Identité des chemins de fer.*—Conformément à la recommandation du rapport de la Commission Duff, on trouve à l'article 27 de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, une disposition concernant le maintien de l'identité du National-Canadien et du Pacifique-Canadien qui se lit ainsi:

27. Rien dans la présente loi n'est censé autoriser la fusion d'une compagnie de chemin de fer comprise dans les Chemins de fer Nationaux avec une compagnie de chemin de fer comprise dans les Chemins de fer du Pacifique, ni autoriser la gestion et le contrôle réunis du réseau ferroviaire qui fait partie des Chemins de fer Nationaux avec le réseau ferroviaire qui fait partie des Chemins de fer du Pacifique.

Les cheminots sont unanimes à désirer que l'esprit et la lettre de cette disposition soient maintenus. L'article 27 donne évidemment suite à la déclaration faite par le ministre des Chemins de fer et Canaux lors de la deuxième lecture du bill, le 7 mars 1933, lorsqu'il dit:

Rien dans le projet de loi ne peut nous faire redouter la fusion des deux grands réseaux canadiens, car toute la lettre et l'esprit du bill, comme chaque article et chaque phrase, visent à la coopération, et la coopération signifie et ne peut signifier que l'action conjointe des deux parties à une entente, et dans ce cas les deux parties sont le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

(3) *Représentation des cheminots dans le conseil.*—Donnant suite à la demande des cheminots, le conseil d'administration des chemins de fer Nationaux tel qu'il est constitué actuellement et composé de sept membres, comprend un représentant des employés de chemin de fer nommé lors de la nomination de leur président général sur la propriété.

(4) *Tribunal de dernier ressort.*—Du fait que les dispositions de la loi concernant l'arbitrage n'ont pas été appliquées et que le tribunal n'a pas été appelé à se prononcer sur les mesures de coopération en litige, nous n'avons aucune critique à présenter quant à l'opportunité de revêtir la Commission des chemins de fer de la pleine autorité de déterminer et de décider en définitive quel service de chemin de fer à vapeur doit être maintenu comme nécessité et commodité pour le public.

(5) *Projet de conférence routière.*—La proposition faite par les cheminots au comité du Sénat, le 24 novembre 1932, qu'une conférence des autorités routières provinciales soit convoquée sous les auspices du gouvernement fédéral

pour préparer un code en vue de réglementer le transport des véhicules-moteurs, coïncide avec la recommandation de la Commission Duff sur ce point. Si la proposition avait été accueillie avec une complète coopération, elle aurait pu produire des résultats plus abondants. Pourtant, il faut reconnaître que la mesure de coopération donnée par les autorités fédérales et provinciales et autres, a été d'une valeur considérable. Un bref exposé de cette coopération semble être à propos.

Une conférence fédérale-provinciale eut lieu à Ottawa du 17 au 19 janvier 1933. Conformément au motif donné à l'article 7 de l'agenda—"La réglementation des services de camions et d'autobus par rapport aux services de chemins de fer interprovinciaux et nationaux", il fut convenu que le ministre des chemins de fer devait soumettre aux provinces un questionnaire traitant des questions relatives aux services de camions et d'autobus, et qu'après avoir groupé et étudié les renseignements obtenus il convoquerait une conférence des fonctionnaires appropriés du Dominion et des provinces pour examiner toute la question. Il fut convenu en outre que le statisticien du Dominion aiderait au ministre des Chemins de fer à préparer le questionnaire.

Dans la suite, une conférence interprovinciale et fédérale eut lieu à Ottawa et commença le 14 décembre 1933. Le gouvernement fédéral était représenté par le ministre des Chemins de fer et Canaux, le sous-ministre et d'autres fonctionnaires du ministère. Les diverses provinces étaient représentées par les hauts fonctionnaires des ministères de voirie, quelques-unes par leur premier ministre ou d'autres ministres. Au nom des employés de chemin de fer, on présenta à cette conférence un "Mémoire traitant du contrôle et de la réglementation des agences concurrentes de transport." Le ministre des Chemins de fer et Canaux en fit distribuer un exemplaire à tous les délégués. Les recommandations de ce mémoire soumises au nom des cheminots sont jointes au présent mémoire comme annexe "B".

L'étude par la conférence de la question de la concurrence des routes aboutit à l'adoption de neuf résolutions. Ces résolutions se rapportent à plusieurs aspects importants de l'exploitation des routes et forment partie du présent mémoire comme annexe "C". Nous tenons toutefois à citer les deux dernières, que voici:

"8. Cette conférence est d'avis qu'une patente ne devrait être accordée aux voituriers commerciaux de voyageurs ou de marchandises que lorsqu'il peut être prouvé, à la satisfaction de l'autorité émettant la patente, que le service projeté est dans l'intérêt du public."

"9. Cette conférence croit qu'une conférence du Dominion avec les provinces, pour discuter les questions de transport, devrait avoir lieu au moins une fois par année."

Une autre conférence fédéral-provinciale eut lieu à Ottawa du 9 au 13 décembre, sous la présidence du premier ministre actuel, le très hon. Wm L. Mackenzie King. La question du transport y fut traitée par un comité, sous la présidence du ministre des Transports.

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous ne donnez pas l'année.—R. C'était en 1935. Cela figure à l'annexe, je crois.

Le TÉMOIN (lisant): Après étude du sujet, il fut résolu de soumettre onze recommandations se rapportant seulement aux véhicules employés au transport des voyageurs ou des marchandises moyennant rétribution, véhicules spécialement patentés par la province pour le transport sur grandes routes, à l'exclusion des taxis et des voitures de livraisons. Ces onze recommandations figurent comme annexe "D" au présent mémoire. La onzième recommandation suggère que le principe de l'uniformité fondamentale et de la comparabilité des statistiques du transport routier soit approuvé par la conférence, et que le Bureau

[M. W. L. Best.]

fédéral de la statistique donne instruction de procéder à la discussion d'un plan détaillé, avec les autorités provinciales, afin de répondre à un besoin qui est devenu une *nécessité provinciale et nationale*.

Voilà le résumé des résultats des conférences mentionnées, en ce qui concerne l'effort de coopération déployé et l'entente mutuelle réalisée à propos de l'importante question de la réglementation du transport routier, mais on ne pourra leur donner leur pleine valeur que lorsque ces recommandations sur lesquelles on s'est entendu auront donné lieu à la législation nécessaire et à des règlements d'application efficace.

III. ÉLÉMENTS DE LA SITUATION DES CHEMINS DE FER

Il faut admettre qu'il ne peut y avoir de solution pratique et humanitaire du problème des chemins de fer du Canada sans tenir compte de tous les facteurs. Eu égard à l'importance d'avoir des services de transports fiables pour l'industrie et le commerce, pour le bien du public et pour le développement du pays, il faut considérer toute la question des transports dans ses aspects les plus larges, à la lumière de ces objectifs. C'est la considération de ces amples points de vue qui trouva son expression dans la déclaration faite par feu sir Henry Thornton au Comité des chemins de fer de la Chambre des communes, en 1931, déclaration qui donna lieu à une enquête, alors qu'il recommanda "la nomination d'une commission pour examiner toute la question du transport au Canada." D'après cette recommandation, la clause 2 de l'ordre de référence à la Commission Duff comportait les directives suivantes:

2. Que les commissaires s'enquièreent *du problème tout entier du transport au Canada*, particulièrement en ce qui concerne les chemins de fer, les services de navigation et les moyens de communication connexes, ayant égard aux conditions présentes et tenant compte des besoins futurs du pays, et rendant compte de leurs conclusions et fassent toutes recommandations qui leur paraîtront à propos.

1. *Agences de transport concurrentes.*—L'importance que la Commission Duff attachait à la nécessité d'une réglementation efficace des agences de transport concurrentes pour l'amélioration du service dans son ensemble et pour le soulagement des chemins de fer, se voit par le point de vue général auquel elle se plaça pour traiter du sujet au début du chapitre IV de son rapport. La partie III de ce chapitre traite à fond du transport routier, de l'aviation et de la navigation, soulignant les effets désastreux que ces moyens de transport concurrents et non réglementés produisent sur la situation financière des chemins de fer à vapeur.

(a) Ce rapport insiste sur la grande importance de la réglementation du transport routier. S'il reconnaît que le développement du transport routier a produit une révolution permanente dans les habitudes de voyage des gens; effectué, sous bien des rapports, une transformation dans la vie économique et sociale du pays; offert des facilités de transport dont le grand public n'avait jamais joui, et contribué puissamment à stimuler l'habitude de voyager et à en développer le goût, il constate aussi que ce moyen de transport a enlevé aux chemins de fer un volume considérable de trafic. Le rapport déclare qu'en recherchant une solution permanente du problème des chemins de fer au Canada, *on ne peut méconnaître* ce genre de transport relativement nouveau et très commode, ni ses effets sur les chemins de fer, et *il faut trouver* une juste base de concurrence entre ces deux moyens, dans la mesure où ils font fonction de voituriers communs des voyageurs ou de marchandises, et cela non seulement dans l'intérêt des chemins de fer, mais aussi dans l'intérêt du public, ainsi que du commerce et de l'industrie en général; le rapport déclare en outre que la concurrence injuste et non réglementée entre les chemins de fer et les

exploitants de la route est dommageable et cause du gaspillage et une duplication de service. La commission reconnaît qu'il est nécessaire de régler les services de transport routier et d'égaliser les conditions dans lesquelles les services routiers et ferroviaires sont fournis; elle reconnaît particulièrement cette nécessité devant l'importante réglementation imposée aux chemins de fer et l'absence presque complète de règlements pour les exploitants de la route, surtout ceux qui font le service des marchandises, et en considérant le fait que d'habitude on établissait les tarifs de chemins de fer en comptant que le transport des marchandises était à tous égards et à toute fin le monopole des chemins de fer. Par conséquent, en tenant compte des frais réels d'exploitation, les tarifs et les taux ont été établis sur une échelle relativement élevée pour le transport des colis à faible distance et pour les services de messageries, et sur une échelle moindre et moins rémunératrice pour le transport des marchandises lourdes et encombrantes qui se transportent d'ordinaire sur de longues distances. Si les chemins de fer perdent une forte partie de leur transport profitable à courte distance en faveur des véhicules routiers, il est peut-être nécessaire de rajuster toute la tarification des marchandises, et d'augmenter les taxes du trafic lourd transporté à longue distance.

Le très hon. M. Meighen:

D. Prenez-vous cela dans le rapport?—R. C'est presque le texte, monsieur Meighen. C'est condensé, sans doute, mais c'est le sens.

Le TÉMOIN (lisant):

La Commission exprime l'avis qu'au Canada, où les marchandises doivent nécessairement voyager en grandes quantités sur de longues distances en tout temps de l'année, *le transport par chemin de fer est essentiel à l'économie du pays*. Parce qu'ils sont indispensables et que leur tarification comporte des conditions qui créent un quasi-monopole, les chemins de fer ont besoin, s'ils doivent continuer leur exploitation efficacement, d'une certaine mesure de protection contre la concurrence de la route pour les longues distances, et d'une certaine égalité de conditions pour le transport à courte distance. La commission déclare que, en concentrant moins d'efforts sur la concurrence et en s'occupant davantage de la coopération des services qu'ils fournissent, les voituriers pourraient développer un système de transport convenablement coordonné. La commission fut également d'avis que la véritable fonction du transport routier dans un système coordonné semblait être d'agir comme auxiliaire et comme complément des chemins de fer à vapeur.

La commission reconnaît aussi les limitations constitutionnelles lorsqu'elle déclare (article 167) que:

D'après la constitution du pays, la réglementation du transport routier relève exclusivement des autorités provinciales. Quoique le gouvernement fédéral ne soit pas limité par la constitution en matière fiscale d'impôts, les taxes sur les véhicules routiers ne sont imposées que par les provinces.

A cause de ces considérations, la commission a cru inopportun de faire des recommandations précises au sujet de la réglementation et de l'imposition du transport routier. Elle a toutefois recommandé fortement que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux examinent ensemble la question des règlements et des impôts à établir pour les véhicules moteurs en vue d'égaliser les conditions dans lesquelles les transports routiers et ferroviaires s'opèrent, et d'assurer l'uniformité de régime dans tout le Dominion. Une enquête collective, dans laquelle le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux seraient représentés, devrait permettre de réaliser une certaine mesure d'entente sur les principes généraux qui doivent régir la réglementation et l'imposition des véhicules moteurs utilisant les routes publiques.

Nous avons déjà parlé des conférences fédérales-provinciales de 1933 et de 1935. Les conclusions précises de ces deux conférences prévoyaient évidemment une législation pour assurer une réglementation uniforme afin de mettre en vigueur les recommandations fondamentales du rapport Duff. Il y a lieu de souligner tout particulièrement la septième clause des conclusions de la Conférence de 1935 (semblable en principe à la clause 8 des conclusions de la Conférence de 1933) qui se lit ainsi:

(7) Qu'un permis ne devrait être accordé pour l'exploitation de véhicules pour le transport des voyageurs ou des marchandises moyennant rétribution, que lorsqu'il peut être prouvé à la satisfaction de l'autorité émettant ledit permis que le service projeté est une nécessité et une commodité publiques.

Si la conclusion ci-dessus avait été mise en vigueur au moyen d'une législation et si toutes les autorités provinciales qui émettent des permis avaient adopté en conséquence une politique précise, les chemins de fer n'auraient pas souffert d'une concurrence injuste de la part des véhicules commerciaux patentés pour exploiter un service de transport dans un territoire où la nécessité et la commodité publiques ne justifiaient pas d'autres moyens de transport que les chemins de fer.

On peut avoir un bon aperçu du facteur de concurrence que constitue le transport routier en sachant que sur les 410,500 milles de grandes routes, au Canada, il y a 99,350 milles de routes pavées sur lesquelles 1,240,125 véhicules-moteurs enregistrés ont circulé en 1936, au moins une partie de l'année. Sur ce nombre, 184,000 étaient des camions et 2,150 des autobus. Cela constituait une augmentation de 64,000 enregistrements sur l'année précédente. Le total des frais des grandes routes pour la population du Canada dépasse les \$900,000,000. La dette, au titre des grandes routes, au 31 décembre 1936, était de \$507,992,172.

Les derniers chiffres complets concernant les dépenses et les recettes des grandes routes ont paru dans l'Annuaire du Canada de 1937 et sont pour l'année 1935. Les dépenses d'immobilisation, d'entretien et d'exploitation par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux en 1935 se sont élevées à \$92,490,449. La recette totale, provenant surtout des enregistrements et de l'impôt sur l'essence, s'est chiffrée à \$54,623,623. On verra donc qu'en 1935 la dépense a dépassé la recette de \$37,866,826.

D'après ce qui précède, il semble inutile d'en dire davantage sur le sujet pour convaincre un observateur impartial du fait que la réglementation ordonnée du transport routier est une nécessité nationale. Ce qui prouve bien qu'une telle réglementation est d'une importance capitale non seulement pour supprimer une concurrence ruineuse pour les chemins de fer à vapeur et pour les entreprises de transport routier elles-mêmes, mais aussi pour préserver la vie humaine, c'est que durant les dix dernières années il y a eu annuellement une moyenne de 1,150 décès provenant de la construction et de l'exploitation des grandes routes au Canada. Assurément, cela constitue une invitation à toutes les autorités gouvernementales et à tous les corps publics de faire tout en leur pouvoir pour adopter des mesures appropriées afin de réduire cette terrible destruction de vies humaines et de biens.

La récente présentation au Sénat du bill Z2, qui propose la constitution en corporation d'une compagnie pour commercialiser davantage les grandes routes en obtenant le droit de transporter des marchandises entre des endroits des Etats-Unis en passant par le Canada, et cela en concurrence avec les chemins de fer, créerait des concurrents additionnels et accentuerait beaucoup le danger pour la vie humaine sur les grandes routes de l'Ontario déjà encombrées, tout en augmentant le coût de l'entretien des grandes routes. Aucun effort d'imagination ne peut faire considérer cette agence de transport comme une nécessité ou une commodité pour le public.

Le rapport de la Commission Duff expose les principes généraux d'après lesquels les exploitants de véhicules routiers commerciaux devraient être réglementés. Sur ces principes, nous sommes d'accord d'une manière générale. La main-d'œuvre s'intéresse surtout aux deux principes suivants :

On devrait exiger un minimum de conditions de travail, y compris les salaires et les heures de travail.

Pour la sécurité du public, on devrait exiger de tous les chauffeurs un minimum d'aptitude.

Ce qui prouve que les cheminots ont pu apprécier pleinement les affirmations ci-dessus et les autres déclarations importantes en faveur de la réglementation du transport routier, actuellement bénéficiaire de fortes subventions, c'est que depuis plus de dix ans nous approchons chaque année les gouvernements fédéral et provinciaux pour préconiser avec instance une réglementation ordonnée des routes, dans l'espoir que ces autorités comprendront mieux à quel point la concurrence routière incontrôlée est injuste envers les chemins de fer et nuisible au bien public. Nous désirons réitérer l'offre déjà faite par les cheminots de contribuer à la préparation de mesures régulatrices à adopter progressivement concernant le transport routier par les véhicules-moteurs commerciaux.

(b) Le développement du transport aérien, jusqu'ici, doit être considéré comme étant à son stade d'expérience. C'est pourquoi l'on ne peut estimer pleinement ses virtualités. Il n'est pas trop tôt, toutefois, pour prévoir les services importants à rendre dans nombre de territoires canadiens où jusqu'ici les particularités physiques ou géographiques rendaient tout autre genre de transport exceptionnellement restreint, sinon impossible. Pour ces raisons, entre autres, les voies de l'air ne constituent pas un facteur de concurrence inquiétant dans le domaine du transport. La coordination de ce mode de transport avec les services de chemin de fer, sous une réglementation et un contrôle progressivement développés, semble être un objectif souhaitable pour l'avantage général du Canada. Dans le développement de cette entreprise, il faut présumer que de fortes subventions publiques, à part celles déjà consenties, augmenteront considérablement le fardeau des impôts.

(c) Le transport par eau a passé depuis longtemps sa période expérimentale. Les immobilisations du gouvernement fédéral pour les balises, les canaux et les ports, y compris les dépenses de dragage jusqu'au 31 mars 1936, se sont élevées à \$789,971,672. Le total des dépenses annuelles, immobilisations, entretien et exploitation, pour la même année financière, s'est chiffré à \$33,223,548. L'Annuaire du Canada signale que : "Aucun effort n'avait été tenté pour percevoir sur le transport par eau une compensation des sommes engagées dans les voies navigables ou des sommes annuelles affectées à leur entretien ou à leur fonctionnement." La recette totale provenant de l'année financière se terminant le 31 décembre 1936 s'est élevée à \$1,166,530, ce qui indique que, dans cette année-là, la dépense a dépassé la recette de \$32,057,018.

Voyant les fortes subventions annuelles servant aux accessoires de navigation, nous avons à mainte reprise insisté pour que le Gouvernement adopte une loi afin d'exiger que des taxes suffisantes soient imposées à tous les services de transport commercial qui utilisent nos canaux, et prenne des mesures pour placer toutes nos voies navigables intérieures sous le contrôle et la surveillance d'une commission du transport. Pendant sept mois de l'année, le transport par eau constitue un des concurrents incontrôlés les plus redoutables des chemins de fer à vapeur. Toute tentative en vue de placer ce mode de transport sous le contrôle et la réglementation d'une autorité gouvernementale appropriée a été en

butte à une sérieuse opposition de la part de ceux qui ont le plus bénéficié de cete entreprise subventionnée.

Le très hon. M. Meighen:

D. Voudriez-vous nous dire quelles sont ces gens? J'ai cru comprendre que les compagnies de navigation voulaient cette réglementation. Quelles sont les gens qui n'en veulent pas? Et qui en bénéficie?

L'hon. M. DANDURAND: Les expéditeurs par eau.

Le TÉMOIN: La plupart des compagnies de transport par eau qui ont comparu devant le comité du Sénat l'an dernier s'opposaient au bill dont le Sénat était alors saisi.

Le très hon. M. Meighen:

D. La plupart quant au nombre, mais non pas quant à la quantité de navires. Ceux qui voulaient le contrôle représentaient de beaucoup le plus grand nombre de navires.—R. Les provinces aussi le voulaient.

D. En réalité, c'étaient surtout les cultivateurs de l'Ouest. Je crois que vous devriez le dire.—R. Non; ce n'étaient pas seulement les cultivateurs.

D. C'étaient surtout les cultivateurs. Vous lisez votre mémoire comme si c'était les compagnies de transport, tandis que c'est juste le contraire.—R. Il est vrai, je pense, que ce ne furent pas toutes les agences de transport, mais quelques-unes des plus grandes compagnies, comme la *Canada Steamship Lines*, qui furent favorables au contrôle, surtout en matière de taxes convenues.

D. Environ 85 p. 100 des navires le désiraient.—R. Mais un grand nombre de compagnies s'y opposaient. Ce sont celles-là dont parle notre mémoire.

L'hon. M. HAIG: Quelques-uns des cultivateurs de l'Ouest s'y opposaient.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et ils s'y opposent encore énergiquement.

Le TÉMOIN: L'expérience acquise lors du bill des transports présenté au Sénat il y a environ un an et ensuite défait, de même que l'expérience du bill des transports qui fut adopté à la Chambre des communes le 7 juin, nous montre que ces gens sont tout à fait satisfaits d'accepter indéfiniment l'aide des fonds publics, sans avoir apparemment l'intention ni la volonté de payer leur écot. La Commission Duff a élégamment résumé la situation du transport par eau en disant: "Les accessoires de navigation, la construction des canaux et leur entretien n'ont rien été autre chose qu'un fardeau financier pour le public."

Malgré les lourdes subventions annuelles accordées aux moyens de transport concurrents, on semble avoir en vue le projet d'une dépense additionnelle énorme pour la canalisation du Saint-Laurent. Evidemment, ce projet nuirait aux chemins de fer. Comme les cheminots l'ont souvent fait remarquer au gouvernement de l'époque, ce projet ne peut se justifier ni par des raisons d'utilité économique ni par les exigences actuelles ou futures du transport.

Les statistiques qui suivent résument ce que coûte annuellement au contribuable canadien l'excédent des dépenses qui se font pour ces deux moyens de transport, sur les recettes qu'ils donnent:

Navigation	\$32,057,018
Routes	37,866,826

Excédent total des dépenses sur les recettes . . . \$69,923,844

On remarquera que les subventions ci-dessus en faveur de ces deux moyens de transport concurrents dépassent de plus de 27 millions et demi le déficit du National-Canadien pour 1937. Il est donc difficile d'expliquer l'attitude qu'on prend envers les déficits du National-Canadien lorsque le public accepte, apparemment sans murmurer, un fardeau annuel beaucoup plus lourd, dans les subventions aux agences de transport qui disputent aux chemins de fer le trafic qui est si essentiel au succès financier de ces derniers.

Le très hon. M Meighen:

D. Le déficit que vous mentionnez pour les grands chemins et les voies fluviales tient compte des immobilisations; tandis qu'il n'en est pas question pour le National-Canadien. Vous avez là une base de calcul très différente.—R. C'est possible, mais d'autre part, il y a de fortes dépenses qui ne paraissent pas ici et qui ne figurent pas dans les rapports, comme la police des grandes routes et le reste.

D. Mais ce sont surtout les immobilisations.

L'hon. M. HUGESSEN: Pas dans le cas des voies de navigation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Une forte somme représente sans doute l'entretien, mais les immobilisations sont comprises.

L'hon M. HUGESSEN: Quant aux voies ne navigation, le capital engagé représente environ 780 millions, et les frais annuels s'établissent à \$32 millions environ.

L'hon. M. ROBINSON: Il est difficile de dire quelle est la répartition.

L'hon. M. Haig:

D. Au Manitoba, le gouvernement provincial affecte certaines sommes, que vous mettez ici au compte des grandes routes, à la construction de chemins vicinaux pour l'usage des cultivateurs et des gens de la région, et les municipalités ne payent à peu près pas pour autre chose. Il n'est pas juste de tenir compte de cette dépense.—R. Ce que nous voulons démontrer, monsieur, c'est que, peu importe la destination de ces routes qu'on entretient, les frais de ces routes ne figurent pas tous dans les rapports, tandis que ceux des chemins de fer sont tous indiqués.

D. L'an dernier, le gouvernement provincial du Manitoba, après avoir déduit de ce que lui avaient rapporté les camions automobiles et les autobus tout ce qu'il avait dépensé pour les routes, y compris l'intérêt sur tout le capital engagé, avait un surplus de près de \$500,000.—R. Pour 1937?

D. 1936.—R. Les chiffres de l'Annuaire du Canada ne vont que jusqu'à 1935.

D. En 1936, après déduction de toutes les dépenses de réparations, entretien, intérêt sur le capital total engagé—dont une partie pour des chemins vicinaux non utilisés par les camions automobiles ni les autobus—et dépréciation, il y avait un surplus de près de \$500,000 provenant de l'impôt sur les autobus et les camions automobiles seulement.—R. Il est vrai, je crois, qu'un certain nombre de provinces, surtout le Manitoba et la Saskatchewan, accusent une recette beaucoup plus forte que les années précédentes.

2. RESTRICTIONS CONSTITUTIONNELLES

Après mûre réflexion, nous sommes d'avis que les restrictions constitutionnelles ont été et demeurent le principal obstacle à l'adoption d'une loi si nécessaire pour assurer une équitable réglementation et un contrôle efficace. La Commission Duff a reconnu cette restriction, mais vu que la réglementation et l'imposition des véhicules circulant sur les grandes routes relevaient du provincial, elle n'a pas jugé opportun de faire des recommandations explicites. Elle a tout de même insisté sur le fait que les gouvernements fédéral et provinciaux devraient examiner ensemble cette question en vue d'égaliser les conditions dans lesquelles les transports routier et ferroviaire s'effectuent. C'est une invite à l'effort commun pour trouver une solution à un problème au sujet duquel la commission ne pouvait placer la responsabilité entière sur aucune autorité gouvernementale. Nous avons déjà indiqué dans quelle mesure les autorités fédérale et provinciales avaient coopéré au moyen des conférences et des discussions déjà mentionnées, mais les principales conclusions déduites par ces conférences attendent encore d'être mises en vigueur par la législation nécessaire.

[M. W. L. Best.]

Les associations de cheminots, de même que d'autres corps publics, ont reconnu depuis longtemps la nécessité d'une autorité gouvernementale centrale et recommandent tous les ans, depuis plusieurs années, aux gouvernements fédéral et provinciaux de modifier l'Acte de l'Amérique britannique du Nord pour revêtir le gouvernement fédéral du pouvoir de réglementer efficacement tous les moyens de transport. Nous regrettons toutefois qu'une coopération insuffisamment complète et la répartition actuelle des pouvoirs législatifs aient empêché de réaliser notre espoir d'une réglementation ordonnée de toutes les agences de transport, et soient par conséquent, dans une large mesure, la cause de la durée du problème des chemins de fer. Pour la solution pratique du problème, tous les corps publics, y compris les gouvernements fédéral et provinciaux, doivent partager la grande responsabilité de prendre des mesures appropriées pour revêtir le gouvernement fédéral de la pleine autorité législative qui lui permettra de réglementer efficacement tous les voituriers de voyageurs ou de marchandises, par l'air, par terre ou par eau, pour l'avantage général du Canada.

3. CONDITIONS DU TRAFIC

Toutes les enquêtes sur le problème des transports au Canada, dans le passé comme dans le présent, ont révélé un fait principal, savoir que la baisse du trafic est la principale cause de la situation financière actuelle des chemins de fer. D'autres causes ont déjà été mentionnées, mais il reste à trouver les causes réelles de l'incertitude d'un afflux suffisant de trafic pour assurer un emploi raisonnable et constant des services de chemin de fer, capable de produire les recettes qu'il faudrait pour montrer un solde créditeur appréciable dans les comptes de notre moyen de transport le plus important et le plus sûr. Il ne suffit pas de reconnaître que la situation de nos chemins de fer est le résultat de la dépression mondiale, sans admettre avec la même franchise les principales causes de la dépression. Tous les économistes admettent que la dépression commerciale est due premièrement au ralentissement de la production des diverses denrées que notre peuple, tout comme les citoyens des autres pays, serait disposé à acheter. Mais pourquoi cette production instable des denrées, qui affecte si gravement la circulation normale des marchandises? La cause est évidemment dans la diminution du nombre de ceux qui peuvent acheter ces denrées nécessaires au maintien d'un niveau de vie raisonnable. En outre, des milliers de citoyens dont le pouvoir d'achat n'est pas tout à fait épuisé sont forcés, à cause de l'insécurité qui augmente, de réduire leurs achats raisonnables, nuisant ainsi directement à la production normale et au trafic.

IV. L'UNIFICATION ET SES EFFETS SUR LE BIEN-ÊTRE HUMAIN ET L'ÉCONOMIE NATIONALE

L'opinion réfléchie des employés de chemins de fer est que l'unification de nos grands réseaux serait plus fâcheuse pour le bien-être de notre population et pour notre économie nationale que la concurrence non réglementée des voituriers de voyageurs et de marchandises ne l'a été pour le transport. Que l'on n'ait pu corriger les inconvénients de cette concurrence, voilà qui ne justifie pas l'adoption du projet qui nous est offert. L'unification de nos grands réseaux ne saurait être, en mettant les choses au mieux, qu'un effort séparé à l'intérieur de l'industrie ferroviaire. Les bénéfices ne seraient obtenus qu'aux dépens du bien-être humain et national et au prix de grands sacrifices de la part d'un certain nombre de citoyens; et ils ne seraient pas répartis d'une manière proportionnée.

I. LE BIEN-ÊTRE HUMAIN

Tout Canadien songeant à l'avenir doit caresser l'espoir d'un rajustement prochain de notre économie, fournissant à la nation et à l'industrie un plus

grand nombre de citoyens ayant un pouvoir d'achat suffisant pour se subvenir à eux-mêmes. La situation économique, particulièrement depuis sept ans, a contraint des centaines de milliers de travailleurs à quitter cette voie heureuse pour le labyrinthe de l'incertitude et de l'insécurité; cela doit soulever une patriotique indignation dans le cœur de tout Canadien, et faire naître la résolution d'employer tous les moyens honorables afin d'effacer à jamais cette tache sur notre réputation nationale. Il faut poursuivre ce but, plutôt que de chercher à réduire les offres d'emploi.

A notre avis, le fardeau financier résultant de la situation ferroviaire ne peut être allégé que par un ajustement plus équitable des éléments qui s'y rapportent à l'intérieur de notre économie nationale. Si le Canada a dû dépenser \$308,000,000 en secours de chômage depuis 1930, comment, en tenant compte des besoins humains évidents, pouvons-nous espérer alléger le fardeau national des impôts en privant délibérément d'emploi un plus grand nombre de nos citoyens, et en augmentant par là même le nombre des chômeurs à secourir? Le projet d'unification ou de fusion entraînera-t-il une plus large répartition du pouvoir d'achat et une distribution plus équitable du revenu national entre le capital et le travail? Ce projet entraînera-t-il une plus grande stabilité de notre système industriel, une plus grande régularité de son fonctionnement et de sa production? Augmentera-t-il le nombre des salariés, ou les salaires des travailleurs mal payés? Stimulera-t-il ou retardera-t-il le rétablissement économique et industriel et la prospérité nationale? Un effort honnête pour répondre avec exactitude à ces questions peut faire avancer une enquête scientifique sur les causes réelles du chaos de la situation sociale et industrielle qui se répercute directement sur notre économie nationale. Il est évident qu'une juste répartition de la richesse placée dans l'industrie ou produite par elle doit entraîner un partage plus large et plus équitable du pouvoir d'achat.

Un économiste distingué a dit dernièrement: "La grosse masse des économies doit provenir du rendement du capital; c'est-à-dire des intérêts et des dividendes. La grosse masse de l'augmentation nécessaire des dépenses doit provenir des recettes du travail. Il nous faut donc diminuer celles-là et augmenter celles-ci. La part du travail doit être portée à 70 ou 75 p. 100 du revenu national." Le Canada doit évidemment apprendre qu'aucun peuple ne peut réaliser de progrès sans y associer les humbles citoyens.

2. L'ÉLÉMENT HUMAIN DANS L'INDUSTRIE FERROVIAIRE

Nous soumettons respectueusement cette opinion que l'exploitation économique et efficace d'un réseau de chemins de fer devient plus difficile à mesure que le réseau s'étend au delà du contrôle effectif d'une seule personne. On a bien dit que l'exploitation ferroviaire est "humaine dans la proportion de 95 p. 100". L'unification de nos deux principaux réseaux tendrait à submerger les considérations humaines ou personnelles. L'attitude prévoyante et progressive de la direction des chemins de fer, pourrait être gênée ou modifiée par la difficulté de la faire partager aux fonctionnaires subordonnés, trop nombreux et trop éloignés pour être contrôlés par une seule personne.

En communiquant son opinion, à titre de commissaire de l'*Interstate Commission*, en 1929, Joseph B. Eastman, nommé plus tard coordonnateur du transport aux Etats-Unis, dit ceci:

On a de fortes raisons de croire que l'exploitation des chemins de fer donne ses meilleurs résultats, comme efficacité et comme service, lorsque le réseau est assez petit pour que les administrateurs puissent garder un contact personnel avec les employés de toute classe, et aussi avec les expéditeurs des territoires desservis.

[M. W. L. Best.]

Personne ne peut raisonnablement mettre en doute l'importance réelle de maintenir et d'encourager en tous temps le moral et la bonne volonté des employés de chemins de fer. L'unification tendrait à supprimer le contact avec les employés qui facilite ces relations. Le monopole créé par l'unification diminuerait aussi beaucoup le désir de maintenir le haut degré d'efficacité qui a constitué l'actif le plus précieux des chemins de fer. En considérant la gravité intolérable du chômage qui existe dans le personnel des chemins de fer, on ne relèverait certainement pas le moral de ces employés en augmentant de quelques milliers le nombre des chômeurs.

3. LA MAIN-D'ŒUVRE ET LA FUSION

En nous basant sur l'expérience que la main-d'œuvre ferroviaire a acquise, nous avons lieu d'appréhender les résultats de l'unification ou des mesures de coopération prises en vue d'effectuer des économies dans l'exploitation des chemins de fer. Cette expérience s'étend sur un certain nombre d'années et comprend la fusion de plusieurs lignes autrefois exploitées séparément. Elle comprend aussi des mesures de coopération, et la mise en commun de services et d'installations depuis 1933.

Quand les différentes lignes qui composent aujourd'hui le National-Canadien furent fusionnées en une compagnie, ce qui était en fait une unification, il en résulta une grande confusion et une grande insécurité, parce que cette direction unifiée, pour réaliser des économies dans l'exploitation, abandonna certains tronçons de lignes, et en d'autres cas, choisit les routes les plus directes et les plus économiques entre les points où se produisait le trafic. Dans les cas d'abandons de lignes, des employés reçurent du travail à d'autres termini, mais certains se trouvèrent entièrement privés de travail. Dans les cas de changements d'itinéraires, un grand nombre d'employés qui avaient été placés d'une manière permanente sur la ligne d'où le trafic était dévié se trouvèrent sans emploi, et d'autres, grâce à leur ancienneté, conservèrent un emploi à condition de se laisser transférer en un autre endroit, où ils remplaçaient d'autres employés. Dans ces conditions, les employés transférés subirent de grands inconvénients et de grandes pertes, parce qu'ils furent obligés de vendre leur maison à prix réduit, comme il arrive naturellement dans toute localité après une réduction des salaires ou du nombre des emplois.

Le transfert d'employés à une ligne ayant appartenu à une autre compagnie exigea la fusion des listes d'ancienneté. Plusieurs accords furent conclus et appliqués parmi les différentes catégories d'employés, mais, comme il est inévitable en pareil cas, beaucoup des employés se trouvèrent, après la fusion, dans une situation très inférieure à celle d'avant, ce qui fit naître un vif mécontentement. Les "fraternités" d'employés de chemins de fer dépensèrent des milliers de dollars pour tenter d'arriver à un ajustement satisfaisant des difficultés. Qu'il suffise de dire qu'après plusieurs années d'efforts accomplis par les représentants de la main-d'œuvre et les fonctionnaires de la compagnie la question n'a pas encore été réglée à l'entière satisfaction des employés.

On doit une autre expérience désagréable aux suites de l'abandon des anciennes lignes du Nord-Canadien entre Toronto et Napanee. Quand cet abandon fut définitivement réalisé, tous les employés qui travaillaient auparavant dans ce territoire furent obligés de déménager; et lorsque le trafic fut dévié sur l'ancienne ligne du Grand-Tronc, des mesures furent prises pour placer là des employés de la ligne abandonnée. On ne peut trouver aucun barème permettant de mesurer avec précision la somme de travail qui pouvait, de mois en mois, être fournie à ces employés. La grande différence entre les états de service et d'ancienneté des employés du Nord-Canadien et du Grand-Tronc créa un état d'esprit très amer parmi les employés, à l'égard les uns des autres et à l'égard des responsables de cette situation.

La situation était analogue en plusieurs endroits, sur le réseau du National-Canadien, mais un autre exemple suffira à illustrer les conséquences sérieuses des économies déjà effectuées. La ville de Big-Valley, Alberta, située sur l'ancien Nord-Canadien entre Calgary et Edmonton, à environ 132 milles de Calgary, était autrefois le siège d'une division de cette ligne. Voici le résumé des faits:

1. Big Valley fut créé comme siège d'une division par le chemin de fer du Nord-Canadien.

2. Les employés achetèrent d'une filiale de la compagnie du Nord-Canadien, des terrains pour y bâtir leur maison. Les représentants de cette compagnie les encourageaient à faire cet achat en leur assurant qu'on n'avait pas l'intention de déplacer le terminus de Big Valley.

3. Les employés durent dépenser des sommes considérables pour l'achat et l'entretien de leur maison et le paiement des impôts; la valeur imposable totale du terrain et des maisons dépassa \$487,100. En mai 1938, cette valeur imposable était tombée à \$203,300.

4. Après la fusion des anciennes lignes dans le réseau du National-Canadien, le trafic passant autrefois par Big-Valley fut dévié sur l'ancien Grand-Tronc, ce qui obligea de nombreux employés à se déplacer, tandis que d'autres étaient privés de travail.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. N'existe-t-il pas aujourd'hui une loi d'après laquelle si un terminus est déplacé, la compagnie doit payer les frais des employés?—R. On en parle un peu plus loin.

5. Dans la déviation du trafic et l'abandon partiel de Big-Valley, comme centre de division, les propriétés des employés subirent une forte dépréciation, et il fut impossible de les entretenir ou de les vendre. On cite le cas d'un employé qui, incapable de garder sa maison ou de payer les taxes, vendit l'immeuble pour un dollar et paya encore les frais de son transfert.

6. Si la compagnie avait entièrement abandonné Big-Valley comme siège d'une division, elle aurait été obligée, par l'article 179 de la Loi des chemins de fer, de compenser la perte infligée aux propriétés des employés; mais, si le personnel du terminus fut entièrement transféré, on laissa une équipe de locomotive et de train, ce qui, aux yeux des employés, ne fut fait que pour éluder la responsabilité imposée par la loi. Les employés adressèrent par la suite une requête à la Commission des chemins de fer, qui lui consacra une séance à Edmonton le 10 octobre 1931, mais la décision de la commission fut un refus d'appliquer la loi parce que "les requérants ne s'étant pas placés sous l'article 179 de la Loi des chemins de fer, la commission n'a pas juridiction en la matière."

Le National-Canadien, dans le cas que nous venons de citer, a agi pour des raisons d'économie, et toute autre compagnie de chemins de fer aurait fait la même chose, sans égard pour les sacrifices ou les pertes subis par les employés.

D'après ces expériences et d'autres, on voit que l'unification, les mesures de coopération, ou les mises en commun dont nous avons déjà parlé, ont porté une sérieuse atteinte à l'impression de sécurité offerte par les emplois et les lieux de résidence du personnel. On ne peut donc s'attendre à ce que la main-d'œuvre soit très enthousiaste à accueillir les assurances qu'on pourra lui donner relativement aux compensations à attendre pour les pertes résultant du projet à l'examen.

4. LE DROIT DES TRAVAILLEURS À UNE COMPENSATION

On a dit que dans certaines évaluations des économies à réaliser, aucune disposition n'était prévue pour les employés qui seraient déplacés. Il faut se rappeler que, dans les chemins de fer, les conditions d'emploi sont uniques à

bien des égards. Pour construire et exploiter des chemins de fer, il faut que des hommes se portent en des points éloignés pour accomplir des travaux particuliers à cette entreprise, et nécessaires au développement national. Ces hommes, et aussi les intérêts commerciaux indispensables, ont construit des maisons et des villages, qui sont ainsi le produit de la construction et de l'exploitation des chemins de fer établis pour les besoins et la commodité du public. La valeur et la vie civile de ces collectivités ont augmenté avec les progrès de notre pays, dus eux-mêmes, dans une large mesure, aux services rendus par les chemins de fer. Le cas de Big-Valley, que nous venons de citer, est typique des sacrifices déjà consentis par la main-d'œuvre des chemins de fer et de ce qui peut résulter d'autres économies inrréfléchies.

La main-d'œuvre des chemins de fer n'a jamais mis obstacle aux changements techniques ou aux progrès du matériel ou des installations; elle les a, au contraire, encouragés. Mais elle n'a pas été longue à s'apercevoir que le résultat inévitable de nombre de ces progrès était de réduire le nombre des employés nécessaires. Dans tous ces déplacements, le personnel des chemins de fer, les collectivités et le pays tout entier ont subi des pertes qu'il est impossible d'évaluer. Ces sacrifices ont été faits sans que l'on ait convenablement apprécié l'obligation pesant sur l'industrie ou l'entreprise elle-même.

On admet qu'un très fort pourcentage de l'économie déjà réalisée par la coopération ou la mise en commun l'a été aux dépens de la main-d'œuvre, et l'on admet aussi que les partisans de l'unification ont déclaré que les principales économies à en attendre seront faites sur la main-d'œuvre. Toutes les économies susceptibles d'imposer à la main-d'œuvre une trop forte partie du fardeau doivent être examinées de près. Nous désirons donc soumettre les observations suivantes.

Les difficultés des chemins de fer ne sont pas la faute de la main-d'œuvre, qui n'en est pas directement responsable. La main-d'œuvre n'a eu aucune part à la direction, et n'a pas été consultée sur les lignes de conduite à suivre. En toutes circonstances, elle a été considérée comme une partie du matériel, à utiliser en cas de besoin et comme on en aurait besoin, avec cette différence, toutefois, que le capital placé en matériel, qu'on s'en serve ou non, doit recevoir des intérêts, tandis que la main-d'œuvre ne reçoit ni salaire ni compensation si elle n'est pas réellement employée par les chemins de fer. En d'autres termes, s'il n'y a pas de transport à effectuer, les employés sont réduits en conséquence, et subissent une perte de salaires. L'élément humain n'est donc pas aussi bien traité que le placement matériel. A part ce fait que nous venons d'exposer, nous déclarons sans réserve que l'efficacité et la productivité des employés augmentent régulièrement; et à l'appui de cette déclaration, nous soumettons la comparaison suivante entre 1920 et 1936, dont les chiffres sont empruntés à des rapports du Bureau fédéral de la Statistique:

Pour chaque employé, en 1920, les chemins de fer canadiens avaient \$78.80 de recettes nettes d'exploitation. Pour chaque employé en service en 1936, ils avaient \$423.40 de recettes nettes d'exploitation; de sorte que les recettes nettes d'exploitation par employé avaient augmenté de 437.3 p. 100. En 1936, les recettes nettes d'exploitation par heure de service d'employé étaient de 483.9 p. 100 plus fortes que celles de 1920, et les recettes nettes d'exploitation par dollar payé aux employés avaient augmenté pendant la même période, de 520.4 p. 100.

Nous faisons respectueusement observer, de la part des cheminots, que si l'intérêt des immobilisations, pour le matériel de traction ou le matériel roulant inutilisés par les chemins de fer, ou les ateliers ou le matériel inutilisés par l'industrie à cause de la dépression des affaires, constituent légitimement des frais généraux à la charge du consommateur, il semble s'ensuivre logiquement que les travailleurs inemployés pour les mêmes raisons doivent avoir un droit aussi légitime à une plus grande compensation de la part de l'industrie, pour la

perte des emplois. De plus, dans toutes les autres mesures coopératives entraînant un déplacement de main-d'œuvre, une disposition précise devrait prévoir un traitement équitable de la main-d'œuvre des chemins de fer, au moyen d'une compensation fournie par l'industrie pour toute perte d'emploi.

L'hon. M. Haig:

D. Vous ne prenez pas en considération, par exemple, ce fait que les actions ordinaires n'ont pas reçu de dividende depuis cinq ans; que l'argent placé par le peuple du Canada, au montant de \$675,000,000, n'a rien rapporté non plus?—

R. Parlez-vous du premier placement?

D. N'importe quel placement.—R. Il y a une grande différence.

D. Le peuple du Canada ne reçoit pas un seul dollar en échange de tout l'argent qu'il a placé dans les chemins de fer Nationaux, et les actionnaires du Pacifique-Canadien ne reçoivent pas un dollar pour tout l'argent qu'ils ont placé dans cette entreprise. Je connais beaucoup de gens au Manitoba, dont certains sont des employés de chemins de fer, qui ont cinq ou dix actions du Pacifique-Canadien. Ils les ont payées \$150 chacune, je crois, il y a quelque dix ou douze ans. Ils ne reçoivent aucun dividende. Ainsi cette partie de votre déclaration n'est pas exacte.—R. Dans quelle mesure n'est-elle pas exacte?

D. La moitié du capital du Pacifique-Canadien est en actions ordinaires et les gens qui ont placé cet argent ne reçoivent rien.—R. Ma foi, sénateur...

D. Et ceux qui ont placé leur argent dans le National-Canadien ne reçoivent rien non plus.—R. Je préférerais ne pas discuter maintenant la question des sommes réellement placées dans les titres du Pacifique-Canadien ou de toute autre compagnie privée et de leur valeur actuelle d'inflation. Cela fait une grande différence pour le peuple du Canada.

D. Je parle des gens qui ont acheté des actions du Pacifique-Canadien et les ont payées. Si je me trompe, je désire que vous me corrigiez.

L'hon. M. ROBINSON: Que dit son mémoire?

L'hon. M. HAIG: Il dit, page 29, au bas:

Nous faisons respectueusement observer, de la part des cheminots, que si l'intérêt des immobilisations, pour le matériel de traction ou le matériel roulant inutilisés par les chemins de fer, ou les ateliers ou le matériel inutilisé par l'industrie à cause de la dépression des affaires, constituent légitimement des frais généraux à la charge du consommateur...

L'hon. M. ROBINSON: Je crois que tout ce qu'il demande c'est que les travailleurs aient un droit aussi légitime.

L'hon. M. HAIG: Ils sont payés.

L'hon. M. ROBINSON: Qu'ils doivent avoir un droit aussi légitime.

L'hon. M. HAIG: Il dit que les gens qui ont placé de l'argent dans la compagnie reçoivent des dividendes. Ils n'en reçoivent pas. C'est la difficulté.

L'hon. M. ROBINSON: Je crois votre argument juste, mais je ne crois pas qu'il ait demandé exactement ce que vous dites.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Très bien.

Le TÉMOIN (lisant):

5. RENOUELEMENT DE LA MAIN-D'ŒUVRE

Avant et pendant cette enquête de votre honorable Comité, on a dit que le renouvellement annuel de la main-d'œuvre sur le Pacifique-Canadien est de près de 5 p. 100; que, chaque année, environ 5 p. 100 des employés meurent, prennent leur retraite, cherchent un autre emploi ou quittent le service pour d'autres raisons. On a dit aussi que plus de 20 p. 100 des employés actuels du Pacifique-Canadien ont cinq ans de services ou moins.

[M. W. L. Best.]

Comme représentants des catégories organisées de la main-d'œuvre des chemins de fer, nous ne sommes pas en possession des chiffres d'emploi pour toutes les catégories du personnel du Pacifique-Canadien, et si les 5 p. 100 embrassent toutes les catégories d'employés y compris les travailleurs occasionnels, nous n'avons pas compétence pour contester ce pourcentage. Nous prétendons toutefois que, dans certaines classifications, il n'y a pas un renouvellement annuel de 5 p. 100 de la main-d'œuvre, et que, de plus, des milliers d'employés de chemins de fer, ayant commencé leur carrière il y a des années, attendent aujourd'hui d'être rengagés—des hommes ayant vingt et vingt-cinq ans d'expérience. Cela fut déclaré par le président Beatty, au nom du Pacifique-Canadien (page 569 du compte rendu) :

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.

En ce qui concerne les mécaniciens de locomotives, nous croyons que les données suivantes seront intéressantes: En faisant le total des noms de mécaniciens de locomotives figurant sur les listes des seize districts d'ancienneté du Pacifique-Canadien, nous trouvons qu'il y avait 3,750 noms en 1928. Une vérification de ces listes, révisées en 1938, montre 2,850 noms. Il y a donc eu, pour diverses raisons, une diminution de 900 pendant cette période de dix ans, soit une diminution moyenne de 90 par an. En continuant sur ce rythme, il ne faudrait pas beaucoup plus de 31 ans pour supprimer les mécaniciens figurant sur les listes d'ancienneté. Si 5 p. 100 s'étaient retirés chaque année, cela aurait fait un retrait de 1,314 au lieu de 900. Le retrait annuel moyen a été de 2.4 p. 100. En mars de cette année, approximativement 1,597 hommes, sur les 2,850 actuellement sur les listes d'ancienneté, étaient réellement employés comme mécaniciens.

Les renseignements correspondants relatifs au National-Canadien indiquent que: en faisant le total des noms des mécaniciens de locomotives figurant sur les listes des huit districts d'ancienneté de cette compagnie, nous trouvons qu'il y avait 3,440 noms en 1928. Une vérification de ces listes, révisées en 1937, montre 2,824 noms. En tenant compte du fait que 133 noms furent ajoutés pendant cette période, nous pouvons conclure que, pour diverses raisons, 649 mécaniciens furent retirés des listes d'ancienneté pendant cette période de neuf ans, soit une moyenne annuelle de 72. Si les retraits continuaient au même rythme, il faudrait un peu plus de quarante ans pour retirer tous les mécaniciens figurant actuellement sur les listes. Le retrait annuel moyen a été de 2 p. 100. En avril de cette année, il y avait approximativement 1,970 de ces 2,924 hommes réellement employés comme mécaniciens de locomotives. Ces chiffres sont pris dans des dossiers disponibles, et applicables aux mécaniciens de locomotives seulement. Ils sont un des groupes les plus anciens, de sorte que leurs départs annuels sont naturellement plus nombreux que dans les groupes plus jeunes; nous estimons donc que ceci fournit une évaluation modérée du renouvellement auquel on peut s'attendre dans toutes les catégories d'emploi.

Nous avons aussi des renseignements sur un autre groupe d'employés, qui comprend les chefs du gouvernement des trains, les chefs de gares, leurs adjoints, les télégraphistes, les poseurs de lignes du télégraphe et les aiguilleurs. Le nom-

bre total d'employés de ce groupe, d'après les listes d'ancienneté du Pacifique-Canadien au 31 décembre 1928, était de 3,806. Le 31 décembre 1937, ce nombre avait été réduit à 3,299, soit une réduction de 507, c'est-à-dire de 13.32 p. 100 en neuf ans. Pendant la même période, on n'embaucha que 188 nouveaux employés. Dans la région de l'Ouest du réseau du National-Canadien, les chiffres correspondants sont: 1,987 employés au 31 décembre 1928, et 1,585 au 31 décembre 1937, soit une réduction de 402, ou 20.23 p. 100. Les nouveaux employés embauchés pendant cette période de neuf ans furent au nombre de 130.

Un autre fait étonnant au sujet du déplacement de la main-d'œuvre. En 1929, il y avait 187,486 personnes employées dans tous les services de l'exploitation des chemins de fer canadiens. D'après le rapport préliminaire du service du transport du Bureau fédéral de la statistique, le nombre mensuel moyen des employés des deux réseaux du National-Canadien et du Pacifique-Canadien en 1937 fut de 125,300. Dans l'intervalle, la moyenne mensuelle tomba souvent entre 116,000 et 120,000. Si surprenant que ce soit, c'est un fait que, tandis qu'il se produisit en certains milieux une forte agitation et des plaintes à cause des réductions de dividendes sur le capital placé, on a manifesté peu d'inquiétude pour la perte subie en valeurs humaines.

Il faut reconnaître qu'aucune catégorie de citoyens canadiens n'a fait plus d'efforts que les employés de chemins de fer pour partager fraternellement le travail disponible pendant les plus dures années de la crise économique. Cette initiative a eu pour résultat qu'on s'est occupé d'un grand nombre d'employés de chemins de fer, au point de les empêcher de figurer sur les listes de secours aux chômeurs, ce qui allégea le fardeau, si lourdement augmenté par ailleurs, pesant sur les contribuables.

On a dit, à l'appui du projet d'unification, que 5 p. 100 des employés quittent le service chaque année, qu'il y aurait par conséquent un très faible déplacement de main-d'œuvre, et que l'économie de main-d'œuvre serait réalisée en n'embauchant pas de nouveaux employés pour remplacer ceux qui quitteraient le service pendant la période d'application de l'unification. Il faut cependant insister sur la considération à donner aux offres d'emploi. Le problème du chômage est encore aigu, et la suppression de toute offre d'emploi de la part des deux plus grands employeurs du Canada atteindrait sérieusement des milliers de citoyens déjà en chômage et aussi la jeunesse sortant de nos écoles et de nos collèges, en nombre toujours croissant, tandis que diminuent les offres d'emploi rémunérateur.

6. PLANS DE PENSIONS DE RETRAITE

On a proposé, en certains milieux, que pour obvier à la diminution du nombre des emplois, on pourrait utiliser les plans de pension des chemins de fer, en mettant des employés à la retraite avant l'âge de 65 ans.

Si votre honorable Comité doit étudier sérieusement cette suggestion, nous croyons qu'il vous serait utile de connaître quelques faits relatifs aux plans de pension en question.

- (1) Il y a quelques milliers d'employés qui, pour diverses raisons, ne sont pas admis à participer aux plans de pension actuels, quel que soit l'âge de la retraite.
- (2) Le plan de pension du Pacifique-Canadien n'est pas le même que celui du National-Canadien. C'est-à-dire qu'il n'est pas exactement le même. Tous deux comportent la contribution. Ce que nous voulons dire est qu'ils ne sont pas fondés sur les mêmes principes.
- (3) Les plans de pension des deux réseaux comportent la contribution. Les employés admissibles aux privilèges de la pension, au Pacifique-Canadien, versent 3 p. 100 de leur salaire; au National-Canadien; ils peuvent verser de 1 à 10 p. 100 de leur salaire.

- (4) Les plans de pension des deux réseaux sont basés sur la retraite à 65 ans d'âge; mais le plan du Pacifique-Canadien stipule que les employés peuvent rester au delà de cet âge, moyennant certaines conditions, et le plan du National-Canadien ne contient pas de pareilles dispositions.
- (5) Le plan de pension du Pacifique-Canadien stipule que les contributions de la Compagnie sont volontaires; par conséquent, l'employé n'a pas de droit légal à la pension, tandis que le plan du National-Canadien stipule l'obligation légale de payer une pension aux retraités.

Si les chemins de fer étaient placés sous une direction unifiée, l'emploi serait aussi unifié, et il en résulterait, en bien des cas, un échange d'employés entre les lignes des deux compagnies; un employé d'une compagnie pourrait être obligé de servir sur une ligne de l'autre compagnie, dont les règlements ne lui donneraient pas accès aux privilèges de la pension, ne lui permettraient pas de contribuer au plan de pension. On doit se rappeler qu'une des principales règles de chaque plan est la continuité du service sur ce chemin de fer. La même situation se produirait dans le cas de nouveaux plans de coopération ou de mise en commun de services, nécessitant un échange d'employés entre les lignes.

7. INTÉRÊT COLLECTIF ET NATIONAL

Une agglomération s'est rarement développée avant qu'un chemin de fer ne fût construit pour la desservir. Les exceptions à cette règle sont dues à l'existence d'autres moyens de transports. Pour la très grande majorité des agglomérations existant actuellement dans tout le Canada, les chemins de fer sont venus les premiers et, logiquement, devraient être les derniers à partir. Permettre aux chemins de fer de partir ou de réduire à l'excès les moyens sûrs de transport serait tromper la confiance des centaines de milliers de citoyens qui ont fondé ces centres, construit leur maison et établi leurs affaires sur l'assurance que les chemins de fer leur donneraient toujours ce qui est si essentiel à la vie d'une collectivité et à la vie sociale, à savoir des transports convenables, continus et sûrs. Une interruption des services des chemins de fer laissera les citoyens à la merci d'autres entreprises de transport, en dehors du contrôle fédéral, non réglementées, et peu sûres. Elle causera aussi la destruction de foyers et d'entreprises privées, supprimera des valeurs immobilières, toutes édifiées sur la confiance placée par le public dans le service continu des chemins de fer. Il ne faut pas perdre de vue cette confiance du peuple et des collectivités dans nos chemins de fer, et, d'après les principes canadiens établis de longue date, cette confiance et l'intérêt public exigent et justifient qu'un service ferroviaire soit mis à la disposition de toutes les agglomérations qui en ont besoin.

Le propriétaire d'un camion attire, par sa clientèle, son proche voisin qui tient un petit commerce. Toutefois nombre d'hommes d'affaires ont des sympathies à l'égard des chemins de fer, parce qu'eux-mêmes et les centres où ils vivent ont grandi avec un chemin de fer. De même, beaucoup de villes comptent beaucoup sur les chemins de fer comme sources d'impôts et de revenus qui sont si essentiels à l'entretien de leur administration locale et à la subsistance de leur population. Tous ces bons sentiments à l'égard des chemins de fer seraient anéantis par les résultats de l'unification.

Les fâcheux effets de l'unification des chemins de fer ne seraient nullement limités aux petits centres; le plan proposé porte atteinte à la prospérité et au bien-être des grandes villes et de tout le pays. On ne peut imaginer qu'ils soit possible de réunir les deux réseaux distincts de transport sans causer de torts au grand public. Les chemins de fer doivent, par leur nature même, rendre sans bénéfice certains services indispensables à la civilisation moderne. Le bien public et l'intérêt national exigent évidemment que les deux grands réseaux restent distincts et continuent d'être dirigés séparément.

8. SALAIRES DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER

On a fait certaines allusions aux salaires, prétendus élevés, des employés de chemins de fer, et à leurs effets sur le problème ferroviaire. Nous désirons donc donner les renseignements authentiques qui suivent, et qui ont leur importance à ce sujet.

Une étude des revenus mensuels moyens des travailleurs des chemins de fer au Canada démolira immédiatement la légende des hauts salaires sur les réseaux du Canada. Les dossiers officiels, compilés par le service du transport et des entreprises d'utilité publique du Bureau fédéral de la statistique, et certifiés par les contrôleurs et autres fonctionnaires des compagnies de chemins de fer, établiront définitivement le fait que la majorité des employés des chemins de fer canadiens ont reçu des salaires mensuels moyens nettement inférieurs à ce qui est nécessaire pour assurer un niveau de vie convenable, confortable et sain.

En l'année 1936, il y eut 10,707 employés des chemins de fer canadiens qui reçurent un salaire moyen inférieur à \$65 par mois. Ce groupe comprenait surtout les ouvriers employés à l'entretien des voies, qui effectuent un dur travail manuel, sont exposés à toutes les intempéries, et sont encore victimes de l'incertitude et de l'irrégularité des emplois à cause du caractère saisonnier du travail qu'ils accomplissent.

Il y avait un total de 15,025 employés, représentant 12.4 p. 100 de tout le groupe, qui recevaient \$75 par mois ou moins. Dans ce groupe figurent les téléphonistes chargés des tableaux d'appel, les apprentis réguliers, les nettoyeurs de wagons, les agents de gares non télégraphistes (petites gares), et d'autres.

Il y avait 41,238 employés, représentant 34 p. 100 du total, qui recevaient moins de \$85 par mois. Dans le groupe touchant de \$75 à \$85 par mois figuraient les apprentis des services de construction et des ponts, les surveillants de section, les gardes-magasin, les hommes d'équipe des services de fret et d'autres.

Il y avait 50,337 employés des chemins de fer canadiens, soit 41.5 p. 100 du total, qui recevaient des salaires mensuels inférieurs à \$110 en 1936. Dans ce groupe au dessous de \$110, on trouve beaucoup de mécaniciens habiles qui ont fait un apprentissage ou travaillé dans leur métier pendant des années avant d'acquérir les aptitudes nécessaires au service qu'on exige d'eux. Ce groupe comprend les voituriers, mouleurs, mécaniciens de machines fixes, signaleurs, aides-mécaniciens, préposés au matériel flottant et autres.

Près des trois quarts gagnaient moins de \$125 par mois en 1936. Dans cette classe entraient 87,331 employés, soit 71.9 p. 100 du total. Cela comprenait des charpentiers et manœuvres de pont, contremaîtres de section, forgerons, chaudronniers, commis, préposés à l'entretien des chemins de fer, ouvriers-électriciens, machinistes, monteurs de tuyaux, tôliers et aiguilleurs.

Il n'y avait que 15.7 p. 100 des employés gagnants \$150 par mois ou plus. Dans le groupe gagnant de \$125 à \$150 figuraient les contremaîtres de pont et de construction, les employés chargés du battage de pieux, du creusage des fossés, des grues et pelles à vapeur, les agents de police, les agents de gare (télégraphistes et téléphonistes), les contremaîtres dans les hangars à marchandises, les inspecteurs et contrôleurs des wagons-lits et wagons-salons, les serre-freins et signaleurs sur les voies, les serre-frein dans les gares à marchandises et leurs aides, les chauffeurs de locomotive dans les gares de marchandises et leurs aides.

L'hon. M. Calder:

D. Dans ces chiffres, vous ne comprenez que les revenus réels; ce ne sont pas les taux de salaires?—R. Ce sont les montants réels gagnés par ces hommes.

D. Je crois, par exemple, que les employés de chemins de fer ont convenu entre eux et avec les compagnies que les hommes ne seraient employés qu'un certain nombre d'heures par jour. Dans certaines catégories de travail, je puis

[M. W. L. Best.]

bien comprendre qu'en raison de la situation actuelle des hommes gagnent moins qu'ils ne feraient en temps normal.—R. Ce sont des moyennes, monsieur Calder.

D. Ce sont les revenus réels?—R. Oui.

D. Non pas des taux de salaires?—R. Ce sont les moyennes pour le taux de paie du groupe.

D. Cet argent fut gagné?—R. Oui.

D. Très bien.—R. Il n'y avait que 15.7 p. 100 du nombre total des employés gagnant plus de \$150 par mois. Il y avait 112,727 employés, soit 92.8 p. 100 du total, gagnant \$200 ou moins. Dans le groupe gagnant de \$150 à \$200 figuraient des ingénieurs et dessinateurs adjoints, des contremaîtres des équipes supplémentaires et des chasse-neige, des contremaîtres-signaleurs, contremaîtres-poseurs de fils, des inspecteurs et sergents de police, des surveillants et leurs adjoints, des serre-freins de trains de voyageurs, préposés des bagages et signaleurs, des contrôleurs et contremaîtres de gares de marchandises, des mécaniciens, chauffeurs et autres.

Moins de 2 p. 100 du nombre total des employés, y compris les fonctionnaires de rang élevé, gagnaient plus de \$250 par mois. Sur le total de 121,447 employés, il y en avait 119,154, soit 98.1 p. 100, au dessous de \$250 par mois. Les catégories touchant de \$200 à \$250 par mois comprenaient divers fonctionnaires, contremaîtres, chefs du mouvement des trains et surveillants du trafic, chefs de gares de marchandises, chefs de train des services-voyageurs et marchands, mécaniciens et wattmen des services-marchandises.

Le nombre des employés gagnant plus de \$250 par mois était de 2,293. Ce nombre comprenait 585 administrateurs, hauts fonctionnaires et adjoints; 896 chefs de divisions, et le reste était constitué par des mécaniciens et wattmen des services-voyageurs qui avaient consacré la majeure partie de leur vie de travail au service des chemins de fer, avant d'accumuler les années d'ancienneté leur permettant d'occuper ce petit nombre de positions de choix.

Quand on saura que moins de 2 p. 100 des employés au service effectif des chemins de fer, y compris les hauts fonctionnaires, gagnent plus de \$250 par mois, que près de 75 p. 100 des employés gagnent moins de \$125 par mois, que 40 p. 100 gagnent moins de \$100 par mois, que 12.4 p. 100 gagnent moins de \$75 par mois, et que 8.8 p. 100 gagnent moins de \$65 par mois, on admettra sans peine l'erreur de beaucoup de gens, à l'imagination vive, qui, en se basant sur des rumeurs plutôt que sur des faits et des statistiques sûres, croient que le personnel des chemins de fer touche des salaires élevés.

Nous désirons encore ajouter que les taux de salaires en vigueur sur les chemins de fer canadiens sont de 10 à 14 p. 100 inférieurs à ceux que paient les chemins de fer américains.

V. CONCLUSIONS

L'une des causes essentielles des difficultés financières éprouvées par les chemins de fer Nationaux du Canada est l'acceptation et la garantie, par le Parlement, des obligations provenant des compagnies banqueroutières réunies dans ce réseau. Cette mesure, en acceptant une dette d'environ un milliard de dollars et des dépenses supplémentaires d'environ \$250,000,000 pour la remise en état des lignes, imposa un fardeau qui revenait normalement à l'ensemble du peuple canadien. Cette mesure fut prise pour préserver le crédit du Canada, et ne fut pas considérée, en général, comme un bon placement ferroviaire.

Cette dette fut imposée au National-Canadien, et l'on reconnut l'impossibilité de la liquider par l'exploitation du réseau. C'était une opinion juste, en tenant compte du fait qu'une forte proportion du chemin de fer a été construite et exploitée en vue du développement national et du service public, sans que l'on attendît un revenu de l'argent placé. La Commission Duff a dit dans son rapport qu'une grande partie de l'argent ainsi placée doit être considérée comme perdue.

On ne saurait aboutir à une solution équitable et durable en séparant nos chemins de fer des autres formes de transport dans l'enquête menée pour réaliser des économies afin de faire face aux charges fixes héritées du passé comme nous venons de le dire. Tous les avantages d'un tel procédé seraient obtenus au détriment des personnes à qui les chemins de fer fournissent de l'emploi ou des services. On ne ferait que transmettre le fardeau des dettes héritées et accumulées de l'ensemble du peuple à un nombre relativement faible de personnes, qui seraient principalement les employés de chemins de fer et les habitants des centres qui doivent leur existence aux chemins de fer.

Les sacrifices entraînés par les mesures de fusion et de coopération déjà prises démontrent amplement ce que l'on peut attendre des mesures d'économies projetées. Contre une répétition de ces mesures, qui ne tiendraient pas compte des intérêts de la main-d'œuvre et du bien public, nous enregistrons ici notre respectueuse et vigoureuse protestation.

Il faut élucider un autre point dont il a été question dans l'enquête. On a proposé de substituer des services routiers aux voies ferrées à abandonner, ce qui laisserait une partie du pays sans moyens de transport sûrs. En réponse à une telle proposition, il faut insister sur ce fait que les chemins de fer constituent notre moyen de transport de base, et le seul sûr pour toutes les marchandises, en toutes saisons, dans le territoire desservi, et sont réglementés par l'autorité fédérale. Ayant l'assurance de transports continus, quelles que soient les conditions climatiques ou autres, des agglomérations et des entreprises commerciales se sont développées. L'abandon du service ferroviaire entraînerait la disparition des services garantis placés sous la réglementation fédérale, et laisserait la population à la merci de transports routiers non réglementés, qui sont actuellement dans un état chaotique. Une telle mesure ne pourrait qu'augmenter les difficultés et retarder les mesures susceptibles d'amener une solution équitable et durable de notre problème du transport. De plus, l'abandon des chemins de fer et le sacrifice de la main-d'œuvre en vue d'augmenter le trafic de concurrents subventionnés et non réglementés constitueraient une folie économique et une injustice sociale inexcusable.

Votre responsabilité est encore plus grande, si votre honorable Comité accepte la déclaration faite au cours de l'enquête, et d'après laquelle il doit être clair que la coopération, dans la mesure où on pourrait la rendre effective, aurait les mêmes résultats que la direction unifiée, en ce qui concerne le déplacement de main-d'œuvre. Il n'est pas douteux que la plus forte partie de toute réduction des frais d'exploitation, qu'elle soit obtenue par des mesures de coopération ou d'unification, sera prélevée sur les salaires de la main-d'œuvre. Par conséquent, malgré l'assurance plutôt vague que l'on nous a donnée sur l'intention de compenser les pertes subies par la main-d'œuvre, par suite du projet d'unification, nous appréhendons l'effet que de nouvelles économies de ce genre produiraient inévitablement sur les travailleurs. De plus, si l'offre d'une compensation pour les pertes infligées par l'unification à la main-d'œuvre est acceptée comme juste, la logique exige que des dispositions analogues soient prises à l'égard des résultats des mesures de coopération.

Il faut nous rappeler que notre population est très inférieure à ce que notre vaste pays peut entretenir, avec ses abondantes ressources naturelles et la valeur de son peuple. Avec le pouvoir d'expansion de cette population, il est impossible de trouver la moindre sagesse dans une politique consistant à réduire et à condenser notre système de transport. Sous son vrai jour, le projet d'unification des chemins de fer provient soit d'un conseil de désespoir, soit d'une considération étroite de bénéfices financiers. Cela peut constituer un raccourci conduisant à des dividendes supérieurs pour le capital placé, mais ce n'est pas la voie conduisant au bien public et au progrès national.

L'unification ou l'abandon de lignes sont contraires aux meilleurs intérêts de notre pays, non seulement en temps de paix, mais spécialement en temps de guerre, où l'existence de voies ferrées étendues et sûres est d'une importance vitale. L'expérience nous convainc que toutes les installations ferroviaires existantes seraient pleinement utilisées en cas de conflit international. Tous nos citoyens espèrent, naturellement, que la guerre ne se reproduira pas, mais il serait sûrement peu prévoyant et peu sage de proposer la destruction ou l'abandon de nombreuses et importantes sections de notre réseau ferroviaire.

Dans l'exposé et les commentaires que nous vous soumettons, nous avons essayé d'attirer votre attention sur les effets que la fusion, l'unification, l'abandon ou la mise en commun de nouveaux services produiraient sur l'ensemble du peuple canadien. Si, de l'avis de ceux qui détiennent l'autorité, de nouvelles mesures de coopération doivent être prises, il ne faudrait pas les mettre en vigueur sans des dispositions propres à protéger la main-d'œuvre et à compenser ses pertes. Pour la préparation de pareilles mesures, les travailleurs des chemins de fer seront tout prêts à siéger auprès des autres personnes intéressées, pour étudier dans un esprit sympathique toutes les propositions pratiques et humanitaires qui seraient soumises.

Jamais dans l'histoire du Canada la main-d'œuvre organisée n'a mieux compris et apprécié l'ampleur et la complexité des problèmes devant lesquels se trouvent nos divers gouvernements. Il faut reconnaître de suite qu'une solution équitable et humanitaire de ces problèmes exige un esprit de commandement et de collaboration dans tout le domaine de l'organisation commerciale et industrielle, ainsi que dans les rapports de cette organisation avec les gouvernements. Pour résoudre ces problèmes, il faut des chefs pleinement pénétrés du désir et de la volonté de servir l'intérêt national, plutôt que des intérêts locaux ou provinciaux. En un mot, les problèmes majeurs qui se posent aux gouvernements sont des problèmes humains, et doivent être examinés de ce point de vue. La solution finale du problème posé par le fardeau financier de notre pays ne se trouvera qu'au moyen d'une compréhension et d'une appréciation plus complètes des valeurs humaines et des meilleurs intérêts du bien public.

VI. RÉSUMÉ ET RECOMMANDATIONS

Pour résumer nos observations et nos commentaires sur la question qui fait l'objet de l'enquête de votre honorable Comité, nous soumettons respectueusement les recommandations suivantes:

1. Que, dans toutes les conclusions auxquelles votre enquête aboutira, l'élément humain et l'intérêt public soient pris en considération en premier lieu.

2. Que le meilleur moyen de soulager le Canada du fardeau financier dû à sa situation ferroviaire est d'attribuer d'abord au Parlement fédéral le pouvoir législatif nécessaire pour lui permettre de réglementer et de contrôler d'une manière effective toutes les formes de transport de voyageurs et de marchandises, et le pouvoir législatif nécessaire pour s'occuper de tous les éléments qui se rapportent aux entreprises de transport dans leurs divers aspects. Cela comportera les étapes suivantes:

Premièrement, modifications à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord—

- (a) pour donner au Parlement fédéral le pouvoir de contrôler et réglementer toutes les agences de transports commerciaux, comme travaux concourant à l'avantage général du Canada, et
- (b) pour donner au Parlement fédéral le pouvoir de promulguer une législation sociale et industrielle pour l'intérêt général et le bien-être du peuple du Canada.

Deuxièmement, quand le Parlement aura reçu le pouvoir législatif nécessaire, il faudra prendre des mesures immédiates pour réglementer les

transports en commun de voyageurs ou de marchandises par air, par eau ou par route, pour se procurer un revenu plus élevé provenant de ces transports, et pour égaliser les conditions entre ces entreprises concurrentes et les transports ferroviaires.

3. Que des mesures immédiates soient prises afin que tout employé perdant son emploi par suite de mesures de coopération ou d'une forme quelconque d'unification des services et des installations ferroviaires reçoive une compensation pour la perte ainsi occasionnée.

4. Que, pour maintenir l'harmonie et la bonne entente entre la direction et les employés, les vieilles et heureuses relations caractérisant le travail dans les entreprises ferroviaires ne soient pas dérangées. Le maintien de ces relations contribuera à dissiper l'appréhension et le sens d'insécurité créés par la crainte de l'unification.

5. Qu'avant de prendre de nouvelles mesures de coopération l'on donne un préavis d'au moins soixante jours aux représentants des employés directement intéressés, et que l'on donne aussi à ces représentants le droit et l'occasion de conférer avec les chemins de fer au sujet de ces mesures.

6. Que chacun des deux grands réseaux conserve son identité, et que le projet d'unifier leur direction soit rejeté comme contraire à l'humanité et à l'intérêt national.

7. Que la pratique actuelle, qui confère à la Commission des chemins de fer du Canada pleine autorité pour déterminer et décider en dernier ressort quels services de chemins de fer à vapeur doivent être maintenus pour les besoins et la commodité du public, soit continuée; mais de tels pouvoirs ne devraient pas être conférés à une autorité gouvernementale quelconque qui puisse arbitrairement imposer à un chemin de fer une mesure de coopération ou d'unification ou un abandon de ligne proposé par un autre chemin de fer.

8. Qu'un comité ou une commission soit nommée pour poursuivre l'étude de tout le problème des transports jusqu'à ce qu'on aboutisse à une solution pratique et humaine, et que des dispositions soient prises pour qu'un représentant de la main-d'œuvre des chemins de fer siège à ce comité ou cette commission.

Nous soumettons respectueusement les considérations précédentes à votre Comité, pour qu'il les accueille favorablement et nous avons la ferme conviction que nos recommandations (y compris celles des appendices "B", "C" et "D") sont foncièrement et économiquement bonnes et conformes aux meilleurs intérêts du bien public et de notre économie nationale.

THOMAS TODD,

Vice-président et représentant législatif fédéral, Ordre des chefs de trains.

A. J. KELLY,

Représentant législatif fédéral, Fraternité des cheminots.

J. B. WARD,

Grand chef mécanicien adjoint suppléant, représentant législatif fédéral, Fraternité des mécaniciens de locomotives.

WM. L. BEST,

Vice-président, représentant national, Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives.

[M. W. L. Best.]

W. V. TURNBULL,

Vice-président, Fraternité des préposés à l'entretien des voies.

R. J. TALLON,

Président de la division N° 4, Département des employés de chemins de fer, et secrétaire-trésorier du Congrès des Métiers et du Travail du Canada.

W. H. PHILLIPS,

Vice-président, Ordre des télégraphistes de chemins de fer.

P. M. DRAPER,

Président du Congrès des Métiers et du Travail du Canada.

LISTE DES ASSOCIATIONS D'EMPLOYÉS, GROUPEMENT ENVIRON
175.000 MEMBRES, AU NOM DESQUELLES CE
MÉMOIRE EST PRÉSENTÉ

Fraternité des mécaniciens de locomotives.
Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives.
Ordre des chefs de trains.
Fraternité des cheminots.
Ordre des télégraphistes de chemins de fer.
Fraternité des préposés à l'entretien des voies.
Fraternité des commis de chemins de fer et compagnies de navigation,
hommes d'équipe, employés de messageries et de gares.
Association internationale des machinistes.
Fraternité des préposés à l'entretien des chemins de fer d'Amérique.
Fraternité internationale des chaudronniers, charpentiers en fer et leurs
aides, d'Amérique.
Fraternité internationale des forgerons, étampeurs et leurs aides.
Fraternité internationale des électriciens.
Association unie des plombiers et soudeurs.
Association internationale des ferblantiers.
Fraternité internationale des chauffeurs, graisseurs et manœuvres d'atelier.
Union internationale des mouleurs de l'Amérique du Nord.
Union des télégraphistes commerciaux.
Division N° 4, Métiers fédérés des chemins de fer.
Congrès des Métiers et du Travail du Canada.

APPENDICE "A"

MONTRÉAL, P.Q., le 28 octobre 1933.

M. S. J. HUNGERFORD,
président suppléant,
chemin de fer National-Canadien,
Montréal, P.Q.

M. GRANT HALL,
Vice-président chemin de fer
Pacifique-Canadien,
Montréal, P.Q.

MESSIEURS,—Lorsque le Sénat et la Chambre des communes ont étudié et adopté une loi pour donner suite aux recommandations de la Commission Duff, loi depuis connue sous le titre de Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, le comité de conférence des présidents généraux et des représentants des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs, employés de train et télégraphistes a réussi avec la collaboration de divers intéressés à faire insérer dans la loi certaines dispositions visant à sauvegarder les intérêts des employés advenant le cas où les chemins de fer s'entendraient pour adopter des mesures, plans ou arrangements de coopération. Une de ces dispositions a pour objet de pourvoir à la répartition des emplois entre les employés des deux chemins de fer.

Le paragraphe (I) de l'article 16, partie II de la Loi se lit en partie comme suit—"Elle leur prescrit en outre de tâcher d'inclure chaque fois qu'elles en viendront à une entente au moyen de pourparlers avec les représentants des employés affectés, une disposition faisant partie de leurs mesures, plans ou arrangements ou autres accords, et pourvoyant à la répartition équitable et raisonnable, entre les employés des Chemins de fer Nationaux et des Chemins de fer du Pacifique, respectivement, des emplois qui peuvent se rapporter à la mise en œuvre de ces mesures, plans ou arrangements."

Le comité de conférence aimerait à recevoir de vous l'assurance que les chemins de fer lorsqu'ils feront les arrangements jugés nécessaires, avertiront au préalable les représentants des employés, leur fournissant ainsi l'occasion de participer aux pourparlers, aux fins de rendre effectif l'article susmentionné de la loi.

Une réponse quand vous le pourrez sera appréciée.

Vos dévoués,

J. B. WARD,
Président du comité de conférence,
4348, avenue Coolbrooke,
Montréal, P.Q.

B. L. DALY,
Secrétaire du comité de conférence,
522, McIntyre Block,
Winnipeg, Man.

MONTRÉAL, P.Q., le 24 novembre 1933.

M. J. B. WARD,
Président du comité de conférence
des présidents généraux,
Montréal.

M. B. L. DALY,
secrétaire du comité de conférence
des présidents généraux,
Montréal.

CHER MONSIEUR,—Nous accusons réception de votre lettre du 26 octobre concernant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933.

Il va sans dire que nous sommes au courant des dispositions de cette loi et il ne devrait pas être nécessaire de vous assurer que les chemins de fer s'y conformeront.

Vos tous dévoués,

GRANT HALL,
Vice-président, compagnie de chemin
de fer du Pacifique-Canadien.

S. J. HUNGERFORD,
Président suppléant, compagnie
des chemins de fer Nationaux
du Canada.

TÉLÉGRAMME

MONTRÉAL, 22 février 1934.

J. B. WARD,
4348, avenue Coolbrooke,
Montréal.

Pour suivre les dispositions de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, concernant les mesures, plans et arrangements de coopération dans le but de réaliser des économies, une étude portant sur une mise en commun plus étendue des convois de voyageurs du National-Canadien et du Pacifique-Canadien a été faite. Comme résultat de cette étude, on projette, avec l'approbation de la Commission des chemins de fer, de faire circuler des trains en commun additionnels entre Montréal et Toronto. On inaugurera simultanément des services de convois en commun entre Montréal et Québec. L'approbation de la Commission des chemins de fer reçue, vous serez avisé des changements effectués dans les services des convois.

W. A. MATHER.

MONTRÉAL, le 22 février 1934.

M. J. B. WARD,
4348, avenue Coolbrooke,
Montréal.

CHER MONSIEUR,—Pour faire suite à mon télégramme d'hier, on m'avise que la Commission des chemins de fer a approuvé les changements projetés dans les services de convois. D'après cet arrangement, la mise en commun du service des convois directs sera étendue à partir du 11 mars de manière à s'appliquer à tous les trains directs de voyageurs dans les zones suivantes:

Entre Montréal et Québec.

Entre Montréal et Toronto.

Entre Ottawa et Toronto.

Les convois directs suivants faisant double emploi et circulant dans les zones soumises à la mise en commun seront supprimés à partir de la date susmentionnée:

1—Entre Montréal et Québec—les convois de l'après-midi et du soir du National-Canadien.

2—Entre Montréal et Toronto—les convois de jour du Pacifique-Canadien circulant maintenant par voie de Trenton.

3—Entre Ottawa et Toronto—les convois entre Ottawa et Bedell qui auparavant se raccordaient avec les convois 37 et 20.

Bien à vous,

(Signé) W. A. MATHER.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

Bureau du directeur général des lignes de l'Est

MONTRÉAL, le 1er mars 1934.

M. J. B. WARD,
Président général des mécaniciens,
Montréal.

M. S. H. CARSON,
Président général des chefs de train,
Montréal.

M. HUGH RICHMOND,
Président général des serre-freins,
Montréal.

M. A. McGOVERN,
Président général des serre-freins,
Montréal.

MESSIEURS,—Je désire faire suite à notre entretien du 1er mars concernant les emplois qu'offre l'exploitation des trains en commun avec les chemins de fer Nationaux; ma lettre du 23 février dernier exposait la question.

Ainsi que je vous en ai fait part, cette extension de la mise en commun aboutira à une répartition approximative entre les deux compagnies en ce qui regarde le nombre de train-milles à supprimer et le nombre de train-milles soumis à la mise en commun que chaque compagnie exploitera.

Si dans l'exécution de cet arrangement les employés atteints estiment que la répartition des emplois qui s'y rapportent entre les employés du National-Canadien et ceux de notre compagnie n'est pas équitable et raisonnable, le Pacifique-Canadien sera très heureux de se joindre au National-Canadien pour considérer toutes représentations qui peuvent être faites au nom des employés intéressés des deux compagnies et tenter de négocier un règlement satisfaisant.

Votre tout dévoué,

W. A. MATHER,
Adjoint du vice-président.

MONTRÉAL, P.Q., le 2 mars 1934.

M. W. A. MATHER,
adjoint du vice-président,
chemin de fer Pacifique-Canadien,
Montréal, Qué.

CHER MONSIEUR,—Nous accusons réception de votre lettre du 1er mars adressée au soussigné dans laquelle vous définissez votre attitude relativement à ce que les chemins de fer sont tenus de faire avant que l'arrangement de mise en commun, tel que mentionné dans votre lettre du 22 février et votre lettre du 23 février, soit mis à exécution. Le tout constitue simplement une réitération de ce que vous avez dit au nom de la compagnie à notre entretien d'hier.

Le paragraphe 1 de l'article 16, à la partie 2 de la Loi connue sous le titre de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, se lit en partie comme suit:

Elle leur prescrit en outre de tâcher d'inclure, chaque fois qu'elles en viendront à une entente au moyen de pourparlers avec les représentants des employés affectés, une disposition faisant partie de leurs mesures, plans ou arrangements ou autres accords, et pourvoyant à la répartition équitable et raisonnable, entre les employés des Chemins de fer Nationaux et des Chemins de fer du Pacifique, respectivement, des emplois qui peuvent se rapporter à la mise en œuvre de ces mesures, plans ou arrangements.

D'après notre interprétation de l'extrait précité de la loi, les chemins de fer sont tenus de procéder d'une certaine façon avant que des plans, mesures ou arrangements relatifs à la mise en commun des convois puissent être appliqués légalement. Nous vous prions donc de nouveau de prendre les mesures nécessaires pour assurer la tenue d'une conférence entre les représentants des chemins de fer et des employés intéressés tel que la loi le prévoit.

Nous serons heureux d'apprendre de vous que des arrangements en ce sens sont en voie de se conclure, et étant donné toutes les circonstances, nous estimons que vous vous rendrez parfaitement compte pourquoi nous nous attendons à recevoir de vous un avis à ce sujet mardi le 6 mars ou plus tôt.

Veuillez envoyer copie de votre réponse aux adresses domiciliaires de Ward, Carson et McGovern, et à l'hôtel Mont-Royal, Montréal, dans le cas de Richmond.

Vos dévoués,

S. H. CARSON,
président général,
O.C.T.

J. B. WARD,
président général,
S.M.L.

A. McGOVERN,
président général,
S.E.T.

HUGH RICHMOND,
président général,
S.C. et M.L.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

Bureau du directeur général des lignes de l'Est

MONTRÉAL, le 5 mars 1934.

M. J. B. WARD,
4348, avenue Coolbrooke,
Montréal.

M. S. H. CARSON,
217, avenue Evelyn,
Toronto, Ont.

M. HUGH RICHMOND,
hôtel Mont-Royal,
Montréal.

M. A. McGOVERN,
58, chemin Oakmount,
Toronto, Ont.

MONTRÉAL, le 5 mars 1934.

MESSIEURS,—J'accuse par les présentes réception de votre lettre du 2 courant, et j'y joins pour chacun de vous une copie de la circulaire commune spéciale n° 2, définissant l'organisation de la mise en commun et les changements apportés aux services des convois qui s'y rapportent.

Je ferai observer que les chemins de fer sont disposés à se conformer en tous points à la disposition de la loi à laquelle vous faites allusion.

Ainsi que l'indique ma lettre du 1er courant, on a effectué une égalisation approximative en ce qui regarde les train-milles supprimés et les train-milles mis en commun pour l'exploitation, mais, si de l'avis des employés que vous représentez l'exécution de la mise en commun décrite dans cette circulaire aboutit à une répartition injuste ou déraisonnable des emplois entre eux et les employés des chemins de fer Nationaux, cette compagnie sera tout disposée à prendre part à des pourparlers avec le National-Canadien et les représentants des syndicats des employés des deux réseaux afin d'amener un règlement satisfaisant.

Je vous proposerais, si vous avez quelques représentations à faire à cet égard, de les communiquer également aux représentants des diverses catégories d'employés du National-Canadien qui seraient atteints, car il faudrait naturellement obtenir leur consentement quant à toutes démarches qui pourraient être faites en vertu de l'article que vous mentionnez.

Votre tout dévoué,

W. A. MATHER,
Adjoint du vice-président.

COMITÉ LÉGISLATIF MIXTE
FRATERNITÉS DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER

Le 10 mars 1934.

L'honorable R. J. MANION, M.D., M.C.,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ontario.

MONSIEUR LE MINISTRE,—Nous vous prions d'accepter nos remerciements pour la courtoisie dont vous avez fait preuve en recevant les dirigeants des syndicats d'employés de chemins de fer hier après-midi. Nous apprécions d'autant plus ce geste quand nous tenons compte du fait que votre temps est très pris, particulièrement pendant la session du Parlement.

Nous conformant à la proposition que vous nous avez faite de vous écrire, nous désirons confirmer ce que nous avons exposé quand nous vous avons demandé d'interpréter la dernière clause du paragraphe (I) de l'article 16 de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, et de nous dire comment elle s'appliquait aux employés de chemins de fer atteints par les mesures, plans ou arrangements de coopération concernant la mise en commun des services des installations sous l'empire de cet article de la Loi. L'article 16, paragraphe (I) se lit comme suit:

16. (1) Aux fins de réaliser des économies et d'assurer un service plus rémunérateur, la présente loi prescrit à la Compagnie du National, pour son propre compte et de sa propre part et/ou pour le compte ou de la part de l'une ou de toutes les autres compagnies et de l'un ou de tous les autres éléments dont se composent les Chemins de fer Nationaux tels que définis en la présente loi, ainsi qu'à la Compagnie du Pacifique, pour son propre compte et de sa propre part et/ou pour le compte ou de la part de l'une ou de toutes les autres compagnies et de l'un ou de tous les autres éléments dont se composent les Chemins de fer du Pacifique tels que définis en la présente loi, de tâcher sans délai de s'entendre et de constamment s'efforcer de s'entendre, et elle 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 ou 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. Elle leur prescrit en outre de tâcher d'inclure, chaque fois qu'elles en viendront à une entente au moyen de pourparlers avec les représentants des employés affectés, une disposition faisant partie de leurs mesures, plans ou arrangements ou autres accords, et pourvoyant à la répartition équitable et raisonnable, entre les employés des Chemins de fer Nationaux et des Chemins de fer du Pacifique, respectivement, des emplois qui peuvent se rapporter à la mise en œuvre de ces mesures, plans ou arrangements.

Nous concevons que cette clause devait garantir que, en même temps que l'on appliquait ces mesures, plans ou arrangements aux fins d'effectuer des économies, les chemins de fer tâcheraient de pourvoir, au moyen de négociations avec les représentants des employés atteints à une 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. En d'autres termes, bien que la première partie de l'alinéa (1) comporte une prescription enjoignant aux chemins de fer de tâcher d'en venir à une entente sur des plans ou arrangements de coopération aux fins de réaliser des économies, la dernière clause de l'alinéa comporte aussi une prescription enjoignant aux chemins de fer, de tâcher d'inclure une disposition faisant

partie de ces mesures ou arrangements et pourvoyant à la répartition équitable et raisonnable des emplois entre les employés des deux chemins de fer effectuant ces plans ou arrangements.

A notre avis l'esprit et l'intention de cette disposition, impliquent qu'avis doit être donné suffisamment à l'avance aux représentants des employés atteints, avis accompagné des détails nécessaires de tous les plans ou arrangements quant à la mise en commun du trafic, afin de fournir aux représentants des employés une occasion raisonnable de convenir d'une répartition, équitable du travail et, subséquemment, de rencontrer à cette fin un comité mixte des chemins de fer.

Dans le cas de la mise en commun projetée des convois entre Montréal et Québec et de la mise en commun additionnelle du service entre Montréal, Toronto et Ottawa annoncées récemment, les employés ne reçurent aucun avis officiel avant le 22 février alors que le Pacifique-Canadien avisa leurs représentants pour la première fois par télégramme que la Commission des chemins de fer avait été priée d'approuver les changements projetés et que cette approbation donnée les modifications apportées aux services des convois deviendraient en vigueur le 11 mars. Bien que les communications subséquentes puissent indiquer que les chemins de fer étaient disposés à entrer en pourparlers avec les représentants des employés relativement à la répartition du travail, nous prétendons que l'esprit et l'intention de cette clause de la loi ont été violés en ce sens qu'on n'a pas donné suffisamment l'occasion aux représentants des employés de négocier avec les chemins de fer et que les détails nécessaires quant aux nouveaux arrangements de la mise en commun n'ont pas été fournis aux représentants des employés pour leur permettre de bien considérer la répartition du travail en regard des arrangements de cette nouvelle mise en commun.

Comme nous vous l'avons demandé hier, nous vous serions bien reconnaissants si vous vouliez bien vous prononcer sur l'intention et le but de la dernière clause du paragraphe (1) de l'article 16 de la loi.

Vous remerciant d'avance de votre réponse, j'ai l'honneur d'être, monsieur le ministre,

Votre respectueux serviteur,

Le secrétaire du comité législatif mixte,
(Signé) WM. L. BEST.

Signé au nom des vice-présidents et du président général des syndicats attitrés des employés de chemins de fer.

CABINET DU MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

OTTAWA, le 12 mars 1934.

CHER MONSIEUR,—J'ai bien reçu votre lettre du 10 courant, et, comme je vous l'ai promis, je saisis immédiatement les administrations des deux chemins de fer des représentations faites et j'y joins ma recommandation.

Sincèrement à vous,

(Signé) R. J. MANION.

M. W. L. BEST,

Secrétaire, comité législatif mixte,
Fraternités des employés de chemins de fer,
506, immeuble Birks, Ottawa, Ontario.

COMITÉ LÉGISLATIF MIXTE
FRATERNITÉS DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER

OTTAWA, ONTARIO, le 20 mars 1934.

L'honorable R. J. MANION, M.D., M.C.,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ontario.

MONSIEUR LE MINISTRE,—Me référant à notre lettre du 10 mars qui confirmait l'entrevue que vous aviez accordée à notre délégation la veille, vous avez eu la bienveillance d'en accuser réception le 12 courant et de déclarer que vous soumettiez nos observations aux administrations des deux chemins de fer et les recommandiez.

Comme nous vous l'avons demandé à notre entretien du 9 courant et dans le dernier paragraphe de notre lettre du 10 courant, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir vous prononcer sur l'intension et le but de la dernière clause du paragraphe (1) de l'article 16 de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933. Les membres de la délégation que vous avez eu la bienveillance de recevoir tiennent beaucoup à prendre connaissance de votre opinion à ce sujet quand vous pourrez la formuler.

Vous remerciant encore une fois de votre courtoisie et de votre réponse que j'anticipe à brève échéance, je demeure,

Votre respectueux serviteur,

Le secrétaire du comité législatif mixte,
(Signé) WM. L. BEST,

CABINET DU MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

OTTAWA, le 21 mars 1934.

CHER MONSIEUR,—J'ai saisi M. Fullerton de la question que vous avez discutée avec moi, et je crois que la copie annexée d'une lettre qu'il m'a fait tenir répond à votre demande.

J'ai aussi reçu votre lettre du 29 mars, et je crois que cette réponse de M. Fullerton s'y applique également.

Votre tout dévoué,

(Signé) R. J. MANION.

M. W. L. BEST,

Secrétaire du comité législatif mixte,
Fraternité d'employés de chemins de fer,
506, immeuble Birks, Ottawa, Ontario.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONTRÉAL, le 20 mars 1934.

CHER MONSIEUR MANION,—J'ai bien reçu votre lettre du 12 courant accompagnée d'une copie d'une lettre de M. W. L. Best, écrite au nom des vice-présidents et des présidents généraux des syndicats attitrés d'employés de chemins de fer et exposant leur interprétation de la dernière clause du paragraphe (1) de l'article 16 de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933.

[M. W. L. Best.]

Nos fonctionnaires sont parfaitement d'avis que les employés intéressés devraient recevoir le plus tôt possible un préavis des changements effectués sous le régime de coopération qui influent sur leur emploi, particulièrement quand les changements impliquent une répartition du travail entre les employés des deux chemins de fer.

Nos fonctionnaires sont tout disposés à participer à une réunion commune des fonctionnaires des deux chemins de fer, et ils croient même que cette réunion est à désirer, en vue de permettre une discussion générale des principes qu'il convient de suivre en ce qui concerne les diverses mesures de coopération.

A la suite d'une telle réunion il serait peut-être possible de s'organiser pour qu'un petit comité spécial mixte constitué des représentants des employés rencontre le comité mixte de coopération des chemins de fer au besoin. Un tel comité constitué, disons de trois membres, pourrait obtenir des renseignements préalables et être consulté beaucoup plus facilement qu'il ne serait possible dans le cas d'un organisme plus nombreux.

Votre tout dévoué,

Le président,

(Signé) C. P. FULLERTON.

L'honorable R. J. MANION, M.D., M.C.
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

COMITÉ LÉGISLATIF MIXTE
FRATERNITÉS DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER

OTTAWA, le 26 mars 1934.

L'honorable R. J. MANION, M.D., M.C.,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ontario.

MONSIEUR LE MINISTRE,—J'accuse réception de votre lettre du 21 mars accompagnée d'une copie d'une lettre de M. C. P. Fullerton, président de la commission de régie des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Nous notons que les fonctionnaires des Chemins de fer Nationaux du Canada conviennent que les employés intéressés devraient recevoir le plus tôt possible un préavis des changements effectués sous le régime de coopération qui influent sur leur emploi, particulièrement quand les changements impliquent une répartition du travail entre les employés des deux chemins de fer.

Etant donné que votre lettre du 12 courant laissait entendre que vous soumettiez nos représentations aux administrations des deux chemins de fer, nous serions reconnaissants de connaître les vues de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien sur cette question. Nous supposons que la lettre de M. Fullerton exprime les vues et le désir des fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada mais qu'elle n'expose pas l'attitude du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Vous remerciant d'avance d'une réponse que vous me ferez tenir quand vous le pourrez, je demeure,

Votre respectueux serviteur,

Le secrétaire du comité législatif mixte.

(Signé) WM. L. BEST,

CABINET DU MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

OTTAWA, le 28 mars 1934.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 26 courant.
Je n'ai pas eu de réponse du Pacifique-Canadien, mais je me ferai un plaisir de vous aviser aussitôt que je la recevrai,

Votre tout dévoué,

M. W. L. BEST,

(Signé) R. J. MANION.

Secrétaire du comité législatif mixte,
Fraternité des employés de chemins de fer,
Immeuble Ottawa Electric,
Ottawa, Ontario.

CABINET DU MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

OTTAWA, Canada, le 12 juin 1934.

CHER MONSIEUR,—Je viens de recevoir de M. Beatty une lettre portant sur la question que vous avez discutée avec moi, et je vous en fais tenir une copie pour votre gouverne.

Votre tout dévoué,

(Signé) R. J. MANION.

W. L. BEST, écr.,

Secrétaire du comité législatif mixte,
Fraternité des employés de chemins de fer,
Immeuble Ottawa Electric,
Ottawa, Ontario.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

Cabinet du président,

MONTRÉAL, le 9 juin 1934.

L'honorable R. J. Manion, M.D., M.C.,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

MONSIEUR LE MINISTRE,—Pour faire suite à votre lettre du 12 mars dernier renfermant copie d'une lettre de M. W. L. Best écrite au nom des vice-présidents et présidents généraux des syndicats attitrés d'employés de chemins de fer quant à la procédure qui régira l'application des mesures de coopération sous l'empire de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, j'ai donné instructions à M. Hall de discuter cette question avec vous. Ce dernier m'a annoncé par la suite qu'il avait énoncé nos vues au cours d'une conversation avec vous.

J'ai jugé bon de différer notre réponse définitive jusqu'à ce que le comité exécutif mixte des deux compagnies de chemins de fer, créé pour appliquer les dispositions de la loi, puisse étudier toute la question.

La question fut discutée à une réunion récente du comité, et on en est venu à la conclusion que, pour agir suivant l'esprit et l'intention de l'article 16 (I) de la loi, les pourparlers avec les représentants des employés quant à la répartition entre les cheminots des deux compagnies, respectivement, des emplois qui peuvent se rapporter à la mise en œuvre d'une mesure de coopération quelconque, devraient faire suite à une entente entre les compagnies quant à telle mesure de coopération, et à l'approbation de cette mesure par la Commission des chemins de fer dans les cas où cette approbation est nécessaire.

Votre tout dévoué,

Le président,

(Signé) E. W. BEATTY,

APPENDICE "B"

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ LÉGISLATIF MIXTE FÉDÉRAL
FRATERNITÉS DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER

Premièrement. Que tous les autobus et camions qui circulent au Canada soient soumis à la régie, l'administration et la surveillance d'une commission de transport (nantie des mêmes pouvoirs que la Commission des chemins de fer du Canada) et tenus de diriger leurs opérations dans des conditions semblables à celles imposées aux chemins de fer, particulièrement en ce qui concerne la fixation des taux, les tarifs exigibles, la commodité et les facilités pour les voyageurs et expéditeurs, etc.

Deuxièmement. Que des mesures immédiates soient prises en vue d'éliminer la concurrence ruineuse causée par les services routiers qui font double emploi; par exemple l'établissement d'une classification des permis pour toutes les voitures commerciales dans des zones définies; les restrictions contre la discontinuation de tous les services routiers autorisés sans donner un avis public et sous réserve aussi de l'approbation des autorités compétentes.

Troisièmement. Que tous les voituriers communs utilisant la grande route pour un trafic productif soient taxés proportionnellement à l'usage qu'ils font des routes, compte tenu des frais de construction et d'entretien, y compris l'intérêt sur la dette obligataire.

Quatrièmement. Que les propriétaires soient tenus de donner des garanties de solvabilité pour assurer l'acquittement de toutes réclamations en dommages que les tribunaux peuvent fixer.

Cinquièmement. Que nul autobus ou camion soit autorisé à circuler sur la grande route pour fins de trafic productif là où des moyens de transport suffisants existent déjà, et là où les chemins de fer à vapeur peuvent et sont disposés à fournir ces moyens de transports.

Sixièmement. Que dans l'intérêt de la sécurité, les conducteurs de toutes les voitures automobiles soient tenus de subir un examen d'aptitude physique, particulièrement en ce qui regard l'acuité visuelle, la perception des couleurs et l'ouïe; aussi, que des mesures restrictives soient établies en vue d'empêcher tous les conducteurs de voitures automobiles de travailler une période d'heures excessives.

Septièmement. Que les voitures automobiles commerciales soient restreintes à un tonnage maximum raisonnable, limitées à la traction d'une seule remorque et restreintes aussi à une largeur uniforme que fixeront les autorités compétentes.

Huitièmement. Qu'une législation uniforme soit édictée aux fins d'assurer des normes raisonnables en ce qui concerne les conditions de travail, y compris les salaires et heures de travail se rapportant à l'exploitation des voitures automobiles sur la grande route; afin aussi que toutes ces voitures soient pourvues d'un équipement sûr et moderne et qu'elles soient sujettes à une inspection périodique adéquate.

Neuvièmement. Que des démarches soient tentées à brève échéance en vue de régler toutes les questions constitutionnelles qui peuvent se rattacher à toute entente nécessaire quant à l'adoption de règlements uniformes régissant les voitures automobiles sur les grandes routes de tout le Canada.

Dixièmement. Qu'à la suite de cette conférence, on s'occupe d'étudier sans tarder l'à-propos de créer un bureau, un comité ou une commission qui serait chargé d'entreprendre une étude soutenue du problème du transport constamment en voie de changement dans le but principal de conserver et de protéger l'élément humain en jeu; aussi de considérer les mesures convenables destinées à sauvegarder, autant que la chose est possible, les intérêts de tous ceux que la question concerne.

APPENDICE "C"

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES À LA CONFÉRENCE DE 1933 ENTRE LE DOMINION ET LES PROVINCES

1. Cette conférence est d'opinion que les échelles de taux et les taxes des voituriers communs devraient être publiées, sous réserve de toute législation qui peut être édictée dans chaque province.

2. La conférence convient que, dans les limites des échelles de taux publiées, les voituriers communs de marchandises transporteront et accepteront les articles qui leur sont confiés, sans disparité de traitement entre les clients.

3. Cette conférence approuve le principe que les voituriers communs de personnes et de marchandises soient convenablement assurés.

4. La conférence convient que les propriétaires d'entreprises de transport tiennent des comptes qu'ils soumettront à l'autorité publique appropriée lorsqu'on les exigera.

5. La conférence recommande l'adoption d'une loi limitant la distance que parcourront les conducteurs de voitures automobiles ou leurs heures de travail.

6. La conférence est d'avis que dans l'intérêt de la sécurité publique une norme de bon état devrait être exigée de toutes les voitures publiques affectées au transport des voyageurs.

7. Cette conférence est d'avis que les conducteurs de voitures publiques servant au transport de voyageurs devraient être munis d'un certificat médical attestant leur aptitude physique à conduire telles voitures.

8. Cette conférence est d'opinion qu'aucun permis ne devrait être accordé aux voituriers communs de voyageurs et de fret à moins qu'il ne soit établi à la satisfaction de l'autorité compétente émettant tel permis que le service projeté est dans l'intérêt public.

9. Cette conférence croit qu'une conférence devrait être tenue au moins une fois chaque année entre le Dominion et les provinces pour discuter les questions de transport.

APPENDICE "D"

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES À LA CONFÉRENCE DE 1935 ENTRE LE DOMINION ET LES PROVINCES

RÉGLEMENTATION DU TRAFIC

Il est résolu de présenter les onze vœux ci-dessous, qui visent seulement les véhicules utilisés pour le transport commercial de voyageurs et de marchandises en vertu de permis spécialement délivrés par les provinces pour le roulage, exclusion faite des taxis et des voitures de livraison.

(1) Le ministre des transports s'enquerra du tarif des prix fixés ou perçus par les entreprises de transport des voyageurs et des marchandises dans les diverses provinces, et des prix de transport établis par les compagnies de chemins de fer, et il communiquera ces renseignements aux provinces afin qu'on puisse arrêter un principe juste et équitable quant à l'établissement de prix uniformes pour le transport des voyageurs et des marchandises sur les grandes routes.

(2) On posera le principe que les entreprises de transport commercial de voyageurs et de marchandises devront obligatoirement se munir d'une police d'assurance couvrant tous les risques.

(3) Les exploitants des véhicules affectés au transport commercial de voyageurs et de marchandises devront tenir la comptabilité de leurs affaires et présenter un rapport à l'autorité provinciale, de la manière et aussi souvent qu'il sera prescrit.

(4) Les provinces légiféreront pour limiter les heures de travail des conducteurs des véhicules servant au transport commercial des voyageurs ou des marchandises.

(5) Dans l'intérêt de la sécurité publique, il sera prescrit que toutes voitures affectées au transport commercial de voyageurs ou de marchandises se conformeront à certaines conditions en ce qui concerne leur aptitude à prendre la route.

(6) Dans l'intérêt de la sécurité publique, il sera exigé de tous les conducteurs de voitures affectées au transport commercial de voyageurs ou de marchandises un certain degré d'aptitude physique constaté par le certificat d'un médecin.

(7) Aucun permis ne sera accordé pour l'exploitation de voitures affectées au transport commercial de voyageurs ou de marchandises à moins qu'il ne soit établi à la satisfaction de l'autorité compétente que le service projeté est nécessaire et d'utilité publique.

(8) Chaque province adoptera une échelle de salaire raisonnable pour les conducteurs des voitures affectées au transport commercial de voyageurs ou de marchandises.

(9) En vue d'assurer l'uniformité dans toutes les provinces de la loi régissant l'exploitation de voitures affectées au transport commercial de voyageurs ou de marchandises, le ministère des Transports colligera les lois et règlements à cet égard présentement en vigueur et les transmettra aux diverses provinces.

(10) Toutes les provinces du Canada retireraient d'appréciables avantages de l'adjonction au ministère des Transports d'un comité permanent composé de représentants des provinces et pourvu d'un secrétaire, qui recueillerait et distribuerait toute documentation relative aux lois et règlements en vigueur ou envisagés en différents endroits.

(11) La présente Conférence approuve le principe d'assurer l'uniformité et la comparabilité fondamentale des statistiques du transport routier et le Bureau fédéral de la statistique sera chargé de s'aboucher avec les autorités provinciales en vue de l'élaboration d'un plan détaillé ayant pour but de répondre à une nécessité qui est devenue d'ordre national autant que provincial.

J'aimerais attirer particulièrement l'attention aux vœux formulés aux appendices "B", "C" et "D". Ils se rattachent aux conclusions arrêtées à la Conférence fédérale-provinciale de 1933; en second lieu, les observations faites au nom du travail, et, au dernier appendice, la conclusion arrêtée à la Conférence fédérale-provinciale de 1935.

A une heure, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau après la séance de l'après-midi du Sénat.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le comité reprend ses délibérations à 4 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Etes-vous prêts à commencer, messieurs? Monsieur Best, voulez-vous comparaître comme témoin? M. Biggar voudrait vous poser quelques questions.

M. W. L. BEST est rappelé.

M. Biggar:

D. Monsieur Best, où avez-vous pris la citation à la page 29 en ce qui concerne la différence au chapitre des recettes d'exploitation dans le cas de chaque employé en 1920 et aujourd'hui?—R. Au Bureau fédéral de la statistique.

D. Mais où? Dans quelle publication? Je vous dirai pourquoi je demande cela. Je me suis enquis du nombre des employés et des recettes tels que rapportés à l'Annuaire du Canada de 1922-1923 pour l'année 1920, et le nombre des employés est de 185,177 et les recettes totales se chiffrent à \$492,101,000. En autant que j'ai pu les calculer, ces chiffres donnent \$260 environ par

employé. J'ai calculé les chiffres correspondants de 1936, et je constate que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien comptaient quelque 131,200 employés et les recettes totales étaient de \$330,500,000, ce qui donne \$252 par employé. En d'autres termes, au lieu de l'augmentation qu'indique cette citation il y eut effectivement un fléchissement de \$13 par employé.—La différence réside peut-être dans le calcul. Tel que je l'entends, vous calculez seulement les chiffres qui se rapportent au National-Canadien et au Pacifique-Canadien.

D. Pas pour 1920. J'ai pris le relevé qui se rapporte à tous les chemins de fer à vapeur du Canada. Je crois que le relevé est rapporté de cette façon à la page 643 de l'Annuaire de 1922-1923.—R. Ces chiffres sont censés s'appliquer à tous les chemins de fer à vapeur du Canada.

L'hon. M. HAIG: Ces chiffres ne peuvent être les chiffres exacts.

M. Biggar:

D. Cela ne paraît pas possible.—R. Pour le moment je dois me contenter de répondre que ces chiffres ont été compilés par notre statisticien. Il n'est pas ici aujourd'hui. Le Bureau fédéral de la statistique peut en vérifier l'exactitude.

D. Très bien je verrai à ce que ce soit fait.—R. Nous sommes disposés à nous appuyer sur les données du Bureau fédéral de la statistique. Notre statisticien a tiré des chiffres des rapports que ce Bureau a publiés, j'entends les rapports annuels sur les chemins de fer à vapeur.

L'hon. M. Haig:

D. Examinez les chiffres vous-même. Ne croyez-vous pas qu'ils sont erronés? Jetez-y un coup d'œil. Ne les trouvez-vous pas inexacts quand vous voyez qu'un employé gagna seulement \$79 en 1920 et un employé gagna \$326 en 1936.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce qu'il gagna par rapport à chaque homme employé.

M. BIGGAR: J'ai fait de mon mieux pour vérifier les chiffres et ils me paraissent être d'environ \$250 et \$260 pour les deux années. Je me demandais d'où provenait la citation.

L'hon. M. DANDURAND: Est-ce que les chiffres que M. Best donne quant à 1936 sont exacts d'après vos propres chiffres? Il y a une forte hausse.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): On constate ici une réduction.

L'hon. M. HAIG: En Grande-Bretagne, d'après ce que démontre l'article de M. Waters, la faculté de rendement des ouvriers a augmenté. En 1923 il fallait quatre hommes pour exécuter le travail dont trois hommes s'acquittaient en 1934.

L'hon. M. DANDURAND: Le témoin a donné la source de ses renseignements, aussi ces données peuvent être vérifiées très facilement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ah, oui, mais ces données ne peuvent être exactes.

Le TÉMOIN: Permettez-moi d'intervenir et tirer au clair une déclaration qui se trouve au bas de cette page à laquelle vous faites allusion? Pendant que l'on en faisait la lecture, le sénateur Haig, je crois, a douté de l'exactitude de la déclaration qui se trouve au bas de la page 29, savoir:

Nous faisons respectueusement observer, de la part des cheminots, que si l'intérêt des immobilisations pour le matériel de traction ou le matériel roulant inutilisés par les chemins de fer, ou les ateliers ou le matériel inutilisés par l'industrie à cause de la dépression des affaires, constituent légitimement des frais généraux à la charge du consommateur, il semble s'ensuivre logiquement que les travailleurs inemployés pour les mêmes raisons doivent avoir un droit aussi légitime à une plus grande compensation de la part de l'industrie pour la perte des emplois. De

plus, dans toutes les autres mesures coopératives entraînant un déplacement de main-d'œuvre, une disposition précise devrait prévoir un traitement équitable de la main-d'œuvre des chemins de fer, au moyen d'une compensation fournie par l'industrie pour toute perte d'emploi.

Ce que nous avons dit ne constituait pas une inscription en faux contre ce que nous reconnaissons être des frais légitimes reconnus par la Loi des chemins de fer. L'intérêt sur l'outillage, les locomotives ou le matériel roulant est parfaitement légitime. Les employés syndiqués prétendent simplement que si une locomotive qui roule pendant un mois n'est pas utilisée le mois suivant, les gages du capital engagé dans la locomotive continuent même si elle est remise mais si un employé reste oisif il cesse de toucher un salaire. La main-d'œuvre des chemins de fer prétend que le paiement de ce salaire devrait continuer quand même.

L'hon. M. Haig:

D. Voici ce que je prétendais. Le chemin de fer paie des dividendes sur certaines portions de l'argent emprunté, mais ne paie rien sur ce qui figure comme capital. Le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien ne payent pas de dividendes.—R. Tous les états que les compagnies de chemin de fer ont fait tenir au gouvernement ont indiqué sous forme de frais fixes légitimes,—et elles sont censées l'indiquer,—l'intérêt sur l'argent engagé dans le matériel roulant. Cela est indiqué dans tous les états annuels.

D. Mais non pas l'intérêt sur l'argent engagé dans des actions ordinaires ou sur l'argent que les citoyens canadiens ont engagé dans le National-Canadien.

L'hon. M. HUGESSEN: Le témoin parle de matériel roulant dont l'achat s'effectue toujours à même des emprunts.

L'hon. M. HAIG: Je connais des employés de chemins de fer à Winnipeg qui ont acheté dix actions et ont versé jusqu'à \$1,500 pour s'en porter acquéreurs. Une partie de cet argent a été engagé dans du matériel roulant.

Le TÉMOIN: L'exposé ne fait aucune mention des actions détenues par des employés ou par qui que ce soit d'autre.

L'hon. M. MURDOCK: Cette question n'a aucun rapport avec le sujet qui nous occupe.

L'hon. M. HAIG: Mais si. Je voudrais m'enquérir d'une autre chose...

M. Biggar:

D. Je me proposais de vous poser une question quant au rapport entre les chiffres aux pages 31 et 32. Je crois que vous n'avez pas présenté votre cause de façon aussi convaincante qu'il est possible de la présenter, ou bien les chiffres comportent quelque chose de fautif.—R. Quels chiffres?

Prenez d'abord les mécaniciens de locomotives à l'emploi du Pacifique-Canadien. Vous dites au haut de la page que l'on comptait 3,750 de ces mécaniciens de locomotives en 1928, et qu'une analyse des listes révisées en 1938 fait voir 2,850 noms.—R. Oui.

D. Que signifient au juste ces chiffres? Voulez-vous dire que des 3,750 personnes qui figuraient sur les listes en 1928 il en reste encore 2,850?—R. C'est bien cela, colonel Biggar. Les chiffres sont tirés des listes d'ancienneté.

D. On en comptait 2,850 qui étaient les mêmes employés?

L'hon. M. MURDOCK: Non, pas nécessairement les mêmes employés.

Le TÉMOIN: Pas nécessairement.

M. Biggar:

D. C'est ce que vous vous appliquez à faire ressortir ici.—R. Mais, colonel Biggar notre exposé tient compte aussi des mises à la retraite ou des congédiements; il tient compte aussi des personnes qui sont entrées dans le service.

D. Ce paragraphe ne dit rien quant au nombre des personnes qui sont entrées dans le service.

L'hon. M. ROBINSON: C'est indiqué dans un des autres paragraphes.

M. BIGGAR: Vous trouverez cela aux deux paragraphes suivants.

Le TÉMOIN: Je suis informé qu'on n'a pas ajouté de nouveaux mécaniciens à la liste durant cette période.

M. Biggar:

D. Alors les 2,850 noms dont vous parlez figuraient sur la liste en 1928?—R. Oui.

D. C'est ce que je voulais préciser et c'est ce que votre mémoire n'indique pas. En êtes-vous certain? Je vous interroge à ce sujet parce que si je comprends bien l'âge moyen des mécaniciens est maintenant de 50 ans environ.—R. Je ne saurais répondre tout de suite, colonel Biggar.

D. Vous ne le savez pas?—R. Je ne saurais vous dire quel est l'âge moyen, car si ces renseignements sont exacts, il est manifeste que cette liste serait épuisée en bien moins de trente et un ans.

L'hon. M. Calder:

D. Monsieur Best, vous dites que 3,750 noms figuraient sur cette liste en l'année 1928, et que dix ans plus tard, c'est-à-dire en 1938, la liste comprenait 2,850 noms. Ce que vous nous dites signifie que pas un seul nouveau mécanicien ne fut ajouté à cette liste pendant une période de dix ans?—R. Précisément.

D. Il n'y eut pas de promotion du poste de chauffeur à celui de mécanicien pendant une période de dix ans?—R. Non.

D. Cela semble extraordinaire.—R. Laissez-moi donner des précisions à ce sujet, sénateur Calder. Au début de la présente année,—je donne des chiffres ronds,—le Pacifique-Canadien comptait quelque 1,000 mécaniciens et chauffeurs de locomotives dans ce qui est connu sous le nom du district du Manitoba, soit de la tête des Grands Lacs jusqu'à la frontière de la Saskatchewan. Cela constitue à peu près ce que l'on appelle le district dit d'ancienneté. En chiffres ronds, 500 environ sont des mécaniciens de locomotives, des mécaniciens promus, et 500 environ sont des chauffeurs figurant sur la liste d'ancienneté des chauffeurs. Pas un seul des chauffeurs de locomotives avait un emploi quelconque au commencement de la présente année, et la moitié des mécaniciens faisaient l'office de chauffeurs du côté gauche de l'abri. En d'autres termes, il n'y avait pas suffisamment d'emplois pour tous les mécaniciens.

D. Cela signifie simplement que votre liste a été grossie pendant les bonnes années?—R. Oui.

D. Et qu'à partir de cette époque jusqu'à maintenant il y avait suffisamment de mécaniciens sur cette liste pour faire tout le travail qui se présentait?—R. Oui. Nous avons dans le service des locomotives des hommes qui comptaient 25 ans d'emploi à ce titre, quelques-uns qui avaient subi leurs examens de mécaniciens et avaient conduit des locomotives, et qui sont sans emploi aujourd'hui.

L'hon. M. Murdock:

D. Vous voulez dire qu'ils n'occupent pas d'emploi comme chauffeurs.—R. Non, ils n'ont pas même d'emploi de chauffeur.

M. Biggar:

D. Vous donnez au paragraphe suivant un chiffre de 133 employés qui ont été ajoutés au personnel du National-Canadien. L'âge moyen doit être en train d'atteindre un très haut niveau maintenant, s'il n'y eut pas de nouveaux employés d'ajoutés à la liste dans le cas du Pacifique-Canadien et 133 seule-

ment dans le cas du National-Canadien.—R. Je crois que l'on peut obtenir des données précises à ce sujet en consultant les archives de la compagnie.

L'hon. M. Calder:

D. L'âge moyen doit être virtuellement de dix ans plus élevé que vous ne l'indiquez là, si vous n'avez pas ajouté d'employés pour une période de dix ans.—R. Les âges où les employés ont commencé à travailler varient. Quelques-uns de ceux qui sont à la retraite actuellement ont probablement commencé à travailler à titre de mécanicien de locomotive à l'âge de 17 ou de 18 ans, tandis que d'autres ont débuté à l'âge de 25 ans.

M. Biggar:

D. Mais le sénateur Calder souligne que l'âge moyen a été relevé de dix ans au cours des dix dernières années.—R. Cela ne fait pas de doute.

D. Cela me conduit à l'autre question que vous avez analysée, celle des salaires moyens. Le public invoque contre vous un argument auquel votre mémoire ne répond pas, je crois. Des citoyens—pas les membres de ce Comité—prétendent que le salaire moyen d'employés de chemins de fer il y a 30 ans, d'après des relevés publiés par le Bureau de la statistique, était quelque peu inférieur à \$500—je crois que le chiffre moyen était de \$487—tandis que le salaire moyen des employés de chemins de fer aujourd'hui s'établit à tout près de \$1,400. Je ne dis pas que cela n'est pas bien, mais c'est l'argument que l'on invoque contre vous. Et on prétend que cette augmentation est plus que proportionnée aux augmentations versées durant la même période à des personnes occupant tout autre emploi?—R. Est-elle disproportionnée à la faculté de rendement?

D. Je ne vous demande pas cela. Je ne crois pas que personne ait discuté cela. Mais les chiffres que j'ai devant moi,—j'ai vérifié un de ces chiffres et je crois qu'il est facile de vérifier l'autre—font voir qu'en 1907 le nombre des employés des chemins de fer à vapeur du Canada s'établissait à 124,112 et que les traitements et salaires se totalisaient à \$58,719,493, tandis qu'en 1936, le nombre des employés était de 132,781, et les traitements et salaires se chiffraient à \$182,638,364. Or, je suppose que le salaire moyen des employés de chemins de fer a été augmenté fortement au cours des trente dernières années, n'est-ce pas? Je ne dis pas que le salaire moyen actuel est trop élevé, mais il a été augmenté dans la proportion indiquée.—R. Au cours de combien d'années?

D. Au cours de trente ans, de 1907 à 1936.—R. Oui. Lors de la mise en vigueur des ordonnances de McAdoo, on a fortement augmenté les salaires des cheminots que l'on reconnaissait comme mal rétribués. C'était en quelque sorte un nivellement puisque les employés bien payés n'ont pas reçu le même pourcentage d'augmentation que ceux dont les appointements étaient peu élevés.

D. Mais il y eut une augmentation?—R. Oui, une très forte augmentation des salaires de tous les employés de chemins de fer. Je crois que l'augmentation proportionnée autorisée à cette époque fut plus élevée que celle consentie en tout autre temps. Je parle de mémoire maintenant. Je n'ai pas les chiffres en main.

D. Je crois qu'il est possible de vérifier les chiffres. J'ai vérifié les données de 1907.—R. On m'avise, colonel Biggar, que nous pouvons étayer notre cause sur les chiffres du Bureau fédéral de la statistique, c'est-à-dire ceux que nous avons donnés.

L'hon. M. Calder:

D. Pour ce qui regarde ces augmentations, vous êtes d'opinion que la plupart d'entre elles se rapportaient aux échelles de salaires inférieurs?—R. C'est mon impression, parce qu'un plus grand nombre d'employés à faibles salaires bénéficia d'une forte augmentation. Je crois que l'on peut dire que la plupart étaient classés comme employés moins bien rémunérés.

D. Seriez-vous disposé à dire que le pourcentage d'augmentations dans ce domaine fut plus élevé que le pourcentage des augmentations accordées aux employés touchant de plus gros salaires?—R. Je ne saurais l'affirmer catégoriquement. D'autres que moi ont étudié la question des salaires et des conditions de travail, et je ne suis pas aussi renseigné à ce sujet que quelques-uns des autres dirigeants.

M. Biggar:

D. Voici le point suivant: Vous présentez la cause des employés de chemins de fer d'un point de vue que je ne dis pas trop élevé mais très élevé, en ce sens que l'on ne devrait pas apporter au mode d'administration d'un chemin de fer une modification qui porterait atteinte à aucun de ses employés. Vous dites que si l'on apporte quelque modification qui entraîne la mise en disponibilité d'employés, ces derniers devraient être dédommagés?—R. Oui.

D. Vous reconnaissez naturellement que cela ne vaut pour aucune autre catégorie d'emploi au Canada. Quoi que l'on puisse dire à l'appui du principe que chaque industrie devrait pourvoir aux besoins de ses propres employés, aucune industrie canadienne n'applique un tel régime actuellement, n'est-ce pas?—R. Elles sont peu nombreuses.

D. Est-ce qu'il y en a?—R. Je ne pourrais pas vous en citer un exemple pour le moment, mais la réponse se trouve, je crois, dans le fait que nous avons dépensé 308 millions de dollars en secours directs depuis 1930.

D. J'admets qu'en partant de principes généraux on peut présenter un raisonnement très solide pour prouver que chaque industrie devrait s'occuper de ses chômeurs.—R. D'après nous, ce serait une réalisation pratique dans la voie du progrès économique national en même temps qu'un moyen d'assurer le succès économique non seulement des chemins de fer mais de toutes les industries du pays.

D. On a fait quelque chose en ce sens en Angleterre et on est à faire quelque chose aussi aux Etats-Unis, mais, si je ne me trompe, le système dans l'un et l'autre pays est basé sur une contribution de la part des bénéficiaires?—R. Les résultats de la nouvelle législation en Grande-Bretagne ne sont pas encore connus du public. Aujourd'hui même, je recevais d'Angleterre un message portant sur cette législation et ses résultats.

D. Je parle d'une législation qui existe depuis vingt-cinq ans; de la loi sur l'assurance-chômage qui est en vigueur depuis vingt-cinq ans. Elle a toujours eu comme base, depuis son adoption, une contribution de la part de l'employeur et de l'employé.—R. Oui.

D. Et ceci s'applique aussi à la nouvelle législation de sécurité sociale aux Etats-Unis?—R. Oui.

D. Voulez-vous dire que ce devrait être une garantie sans contribution contre la perte d'emploi dans les chemins de fer?—R. Sans contribution de la part des employés?

D. Oui.—R. Nous n'avions pas en vue...

D. Qu'est-ce que vous aviez en vue?—R. Nous n'avions pas en vue, à strictement parler, monsieur Biggar, un plan de chômage.

D. Mais c'est de la compensation.—R. Oui; mais de la part de l'industrie tel que proposé au bas de la page 29, dans le paragraphe que j'ai lu.

D. Mais sans contribution?—R. Certainement.

D. Si je comprends bien, ceci s'applique également en cas de coopération et d'unification?—R. Oui.

D. Et, comme vous le savez, la coopération et l'unification ont toutes deux pour but de faire disparaître le gaspillage et le double emploi?—R. En grande partie, oui.

D. Je ne vois pas très bien comment vous pouvez réclamer une compensation en faveur des employés des chemins de fer et non en faveur des autres employés;

[M. W. L. Best.]

à la page 14, en effet, en traitant du transport par route vous dites: "...la concurrence injuste et non réglementée entre les chemins de fer et les exploitants de la route est dommageable et cause du gaspillage et une duplication de service." Or, s'il faut accorder des compensations aux employés de chemins de fer et prendre soin d'eux, ne devrait-on pas appliquer le même principe aux employés du transport par route?—R. Nous ne nous y opposons pas du tout.

D. Vous ne vous y opposez pas?—R. Non.

D. Si tout le monde tombe sous un plan de cette nature, vous ne pouvez le limiter à une classe d'employés en particulier?—R. Voici comment je crois devoir répondre à votre question, monsieur Biggar: les treize ou quatorze premières pages de notre mémoire ont pour but de vous faire voir que toute l'industrie du transport est entachée du même défaut.

D. Je le sais, mais je n'en suis pas à ce point-là.—R. Je le sais. Mais, avec ces nouvelles formes de concurrence non soumises aux règlements qu'on impose aux chemins de fer et à leurs employés, on a tout détruit ce qui avait été fait.

D. Mais vous ne voudriez pas prétendre qu'il n'y a pas gaspillage et double emploi dans les chemins de fer, même avec les règlements qu'on leur impose?—R. Non, je ne dirais pas cela.

D. Voici ce à quoi je veux en venir. Vous vous opposez au gaspillage et au double emploi dans le transport par route, mais vous ne dites pas qu'il devrait y avoir compensation; mais quand il s'agit de gaspillage et de double emploi dans les chemins de fer, vous prétendez qu'on ne peut y remédier qu'en indemnisant les employés?—R. Nous ne sommes pas autorisés à parler au nom des ouvriers employés aux autres moyens de transport.

D. C'est très juste, me semble-t-il. Vous vous occupez, de fait, des employés de chemins de fer et vous n'allez pas plus loin?—R. C'est juste.

L'hon. M. Hugessen:

D. Et vous vous basiez jusqu'à un certain point, monsieur Best, sur les clauses de l'article 179 de la Loi des chemins de fer, donc sur un principe admis?—R. Oui, le principe est admis.

L'hon. M. Calder:

D. Mais, monsieur Best, si l'on admet ce principe pour les employés de chemins de fer, pouvez-vous me dire comment le Parlement va éviter de l'appliquer à toutes les classes d'employés au Canada? Si, à cause de conditions nouvelles, du développement d'une nouvelle machine, par exemple, ou de toute autre invention, la vie industrielle du Canada venait à changer et que des hommes seraient mis à pied ce qui serait inévitable, n'arriverions-nous pas à un point où l'Etat devrait se charger d'indemniser tous ceux qui perdraient ainsi leur emploi? Tout ceci ne se résume-t-il pas à dire qu'il nous faut l'assurance chômage? C'est à quoi ceci se résume.—R. La première partie de votre hypothèse est déjà réalisée, monsieur le sénateur; nous avons atteint ce stage où l'industrie, à cause des progrès techniques, se refuse à supporter sa part du fardeau. C'est ce que nous avons essayé de dire au Comité tout en lui montrant qu'un jour ou l'autre quelqu'un au nom de l'Etat devra faire face à cette situation.

D. Je l'admets.—R. Comme tout contribuable et citoyen responsable, je me rends compte que nous allons de mal en pis et que plus la technique fait de progrès pires en sont les résultats. Qui en profite? L'Etat? Ou qui d'autre? La locomotive qui aujourd'hui traîne le transcontinental a une puissance de traction égale à celle qu'avaient dix locomotives quand j'ai débuté comme chauffeur, il y a quarante-huit ans.

M. BIGGAR: Je l'admets.

L'hon. M. CALDER: Personne, je crois, ne soutient le contraire.

Le TÉMOIN: Nous avons surveillé ces développements au cours des années. Je ne dis pas, remarquez bien, que les progrès techniques n'ont pas donné du

travail. Nous savons tous que les moyens les plus modernes de transport ont créé des centaines et des millions de dollars. Nous le concédons.

M. Biggar:

D. Mais votre raisonnement ne prétend-il pas qu'il faudrait empêcher les progrès techniques de causer du chômage ou alors que l'industrie devrait en supporter la part qui lui revient?—R. Parfaitement.

D. Autrement dit, vous défendez en réalité la sécurité sociale?—R. Oui.

L'hon. M. Calder:

D. En autant que je puis voir, monsieur Best la situation est celle-ci. Supposons,—c'est une pure hypothèse—que le Comité à l'unanimité, se déclare en faveur de l'unification et que l'unification ait lieu. Il s'ensuivrait que des centaines, des milliers peut-être, d'employés des chemins de fer seraient mis à pied. Vous voulez prouver que cette mesure ne devrait pas être prise à moins que ces employés mis à pieds ne reçoivent une protection adéquate?—R. Oui, c'est en partie mon raisonnement.

D. C'en est le fond même?—R. Oui.

D. La difficulté pour nous vient de ce que la même situation existe à propos de toutes les industries au Canada. Arrive une crise et l'industriel qui emploie 2,000 hommes en renvoie 1,000 et il n'y a pas moyen de leur venir en aide adéquatement. D'après moi, tout ceci revient à dire qu'il n'y a qu'un moyen de faire face à cette situation et c'est de recourir au moyen qu'emploient les Etats-Unis et, je suppose, la Grande-Bretagne. Il nous faut l'assurance-chômage pour faire face à une situation qui naît de ces conditions. Vous ne voudriez pas prétendre que les progrès doivent cesser?—R. Non.

D. Ou qu'il faille permettre au gaspillage et au double emploi de continuer? Un homme intelligent ne peut défendre une telle opinion. Mais vous soutenez, et avec raison, que lorsque de nouvelles conditions surgissent qui causent la mise à pieds des employés, il faut venir en aide à ceux-ci?—R. Oui. Tout citoyen canadien, je crois, monsieur le sénateur, voudrait voir au travail autant d'hommes que possible. Aussitôt qu'un homme a cessé de compter sur lui-même, il lui est difficile de retourner à son état d'esprit primitif; il accepte plus facilement de laisser porter son nom sur la liste des secourus et il continue plus volontiers à toucher les allocations après avoir appris à compter sur tout autre que lui-même. A mon point de vue, ce qui va être désastreux pour nos enfants et nos petits-enfants au Canada c'est qu'il y aura un nombre toujours grandissant de gens qui ne compteront pas autant sur eux-mêmes que vous et moi avons eu à le faire lorsque nous avons dû commencer à gagner notre vie à l'âge de quatorze ou quinze ans. C'est la situation qui existe actuellement et nous la favorisons en permettant l'état de choses qui existe au Canada aujourd'hui.

L'hon. M. Black:

D. Nous acceptons tous vos avancés monsieur Best; mais pourriez-vous nous conseiller un moyen de faire disparaître le chômage qui existe au Canada?—R. Voici; aux grands maux les grands remèdes. Je ne prétends pas que les employés de chemins de fer ou le travail organisé en général aient toujours pu offrir tous les remèdes, mais depuis un demi siècle et plus ils proposent certaines mesures qui n'ont pas encore été adoptées. Si quelques-unes d'entre elles avaient été adoptées nous serions peut-être dans une meilleure situation que nous ne le sommes aujourd'hui. Je dis, avec la conscience des responsabilités qui pèsent sur moi et sur mes collègues, que le peuple en général ne peut estimer ni par conséquent apprécier à sa juste valeur ce que nous avons fait pour apaiser un mouvement qui était inévitable sur ce continent, pas seulement au Canada, mais sur tout ce continent de l'Amérique du Nord. Si les Etats-Unis n'avaient pas adopté certaines mesures, rien au monde n'aurait pu empêcher ce qui aurait pu devenir une révolution sanglante au Canada. Ceci, plusieurs hommes d'Etat

[M. W. L. Best.]

l'ont reconnu. Nous tenons ces renseignements de leurs sources primitives, non seulement des sources accessibles au public en général, mais de nos relations avec les hommes et les femmes de ce pays et de la connaissance qu nous avons des conditions dans lesquelles ils vivent. Ce sont des choses que vous ne pouvez pas oublier en étudiant l'état financier des chemins de fer qui ne sont qu'un des plus grands employeurs du Canada. Ce qui touche à nos chemins de fer touche à notre industrie et ce qui touche à notre industrie touche à nos chemins de fer et par là à tout notre régime économique national.

M. Biggar:

D. Personne, je crois, ne voudrait vous contredire à ce sujet, monsieur Best. La difficulté vient, n'est-ce pas, de l'application pratique de ces principes? Je suis porté à croire que vous n'avez pas fait ressortir d'une manière assez frappante le contraste entre le transport par eau et par route et le transport par rail; nous trouvons à la page 866 du compte rendu un calcul approximatif des sommes que l'Etat a placées dans ces divers moyens de transport. Le chiffre pour le transport par eau est, en chiffre rond, de 1,300 millions de dollars, pour les chemins de fer de 4,500 millions et pour les routes de 900 millions. Vous ne voudriez pas prétendre que nous devrions considérer de la même manière les \$4,500,000,000 placés dans les chemins de fer et l'argent qui a été placé dans le transport par eau, sans chercher à en retirer des bénéfices?—R. Je crois qu'une bonne partie devra être regardée de la même façon.

D. Où établissez-vous la ligne de démarcation entre ce qui sera considéré de la même façon et entre ce qui sera considéré d'une autre façon?—R. C'est une question à laquelle il m'est très difficile de répondre, monsieur Biggar. Une réponse précise demanderait peut-être de savants calculs.

D. Ne pensez-vous pas que la perte des \$4,500,000,000,—si c'est une perte—d'économies placées dans les chemins de fer aura un effet social non moins grand que l'effet social qui résulterait du fait que quelques employés de chemins de fer perdraient leur emploi; nous parlons maintenant au point de vue général?—R. Comme vous posez votre question, monsieur Biggar, je ne vois pas exactement où vous voulez en venir.

D. On nous dit que l'argent placé dans nos réseaux de chemins de fer s'élève à quelque \$4,500,000,000. Vous me dites qu'une partie de ce montant ne devrait pas rapporter de bénéfices et qu'une partie devrait en rapporter. Je vous demande quelle somme vous attribuez à chacune de ces parties et vous me dites que vous ne pouvez répondre.—R. Je ne puis répondre parce que...

D. Supposons qu'il n'y ait pas de bénéfices du tout. Ne pensez-vous pas que la perte par nos chemins de fer de quelque \$4,500,000,000 pourrait avoir des conséquences aussi désastreuses pour la société que la perte de leur emploi par un certain nombre d'employés de chemins de fer si de cela doit dépendre la disparition du gaspillage et du double emploi?—R. Je n'irais pas jusque là.

D. Vous n'iriez pas jusque là?—R. Non. Si pour garder des hommes à l'ouvrage et leur permettre d'acheter ce qu'ils peuvent se procurer avec leurs salaires, il devient nécessaire, avec la liberté de concurrence qui existe présentement dans l'industrie des transports, de subventionner et de continuer à subventionner nos chemins de fer même jusqu'à concurrence de quarante millions par année, je crois qu'il vaut mieux, dans l'intérêt général, accorder cette subvention. Si un dollar change de main vingt fois par année, comme l'a dit un témoin, je crois, on peut se faire une idée de ce que signifie pour une localité le fait que des citoyens dépensent l'argent dont ils seraient privés autrement. La question se pose tout de suite: d'où viendrait l'argent si vous enleviez 5,000 milles de chemins de fer et mettiez à pied un autre 50,000 employés?

D. Nous parlons pour le moment de faire disparaître le gaspillage et le double emploi et sir Edward Beatty a fait remarquer qu'avec l'unification ce serait surtout les employés des bureaux d'administration et de surveillance qui seraient mis à pied.—R. Oui, mais comme vous le savez, nous n'avons pas

attendu que la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien nous y force pour permettre aux chemins de fer de coopérer. Par exemple, la mise en commun des services à Ottawa, à Saint-Jean, Halifax, Régina et Toronto est bien antérieure à cette loi.

D. Je n'ai pas l'intention de vous serrer de trop près sur une question à propos du capital, mais vous citez un passage dans lequel vous dites que les employés doivent continuer à toucher leurs salaires et que les profits doivent diminuer; en d'autres termes, que les gens qui ont fait des économies ne devraient pas en retirer de bénéfices.—R. Ce passage ne se rapportait pas aux bénéfices en ce sens. Il se rapportait uniquement à ce qu'on reconnaît comme une charge légitime imputable aux frais d'exploitation.

D. Votre mémoire parle d'un bout à l'autre de l'inconséquence des économies et même à la page 28 vous employez l'expression "économies inconsidérées". Vous voulez dire par là des économies qui ont leur raison d'être au point de vue des chemins de fer, mais qui n'ont plus cette raison d'être au point de vue des employés. Est-ce bien là le sens de cette expression?—R. Nous avons essayé de prouver bien clairement qu'il était injuste de renvoyer des employés dans le seul but de payer des dividendes.

D. Ne serait-il pas sage alors de doubler la somme que nous payons pour les chemins de fer et d'améliorer les services. Ce serait un moyen d'accommoder davantage le public et de donner plus d'emploi. Pourquoi ne serait-ce pas sage?—R. Ce serait peut-être un moyen d'augmenter le chiffre de transport.

D. Je l'admets. Mais quelle distinction établissez-vous entre cette manière d'agir et celle qui consiste à garder les choses où elles en sont aujourd'hui? Pourquoi devons-nous faire exactement ce que nous faisons aujourd'hui, ni plus ni moins?—R. Il est bien difficile de répondre à votre question par un oui ou un non. Nous avons démontré clairement, je crois,—c'est du moins ce que nous avons tenté de faire—l'erreur qu'on commettrait au point de vue économique en congédiant un plus grand nombre d'employés.

D. Vous ne croyez pas suffisante, n'est-ce pas, cette déclaration que faisait à ce sujet sir Edward Beatty? Vous en parlez comme d'une "proposition vague". Parlez-vous de ce passage de son témoignage devant le Comité, page 569, où il dit: "Il me plairait beaucoup de faire une promesse définie au sujet de l'indemnité qu'on devra accorder dans ce cas," et ainsi de suite; il conclut en disant: "Pour ma part je ne consentirais à aucun plan d'unification qui ne contiendrait pas la solution du problème." Ceci ne vous satisfait pas?—R. Non.

D. Pourquoi?—R. Il n'y a rien de défini. Nous ne pouvons juger...

D. Que considéreriez-vous une proposition définie?—R. Il nous faudrait un plan dressé de façon à montrer la manière dont on indemniserait les employés mis à pied.

D. Pourriez-vous donner au comité une idée du plan...?—R. Non, ce n'est pas nous qui l'avons proposé.

D. Je vous demande si vous pourriez donner au Comité une idée du plan qui ferait votre affaire?—R. Nous l'avons dit assez clairement, je crois; il faudrait accorder une compensation adéquate aux employés mis à pied.

D. C'est ce que dit sir Edward Beatty. D'où vient que vous n'êtes pas d'accord?—R. Nous gardons toujours des doutes, et les employés des deux réseaux gardent des doutes, malgré l'assurance qu'on nous donne. Si tant d'employés ont été mis à pied pour diverses raisons dans les années qui ont suivi 1920 et même 1923...

D. Oui, mais nous parlons maintenant de l'avenir. Ne revenez pas sur l'histoire ancienne. Le fait est que sir Edward Beatty a dit qu'il n'accepterait rien qui ne comporterait pas une compensation adéquate pour les employés mis à pied. Vous venez de me dire que vous voulez une compensation adéquate pour ces employés mis à pied. D'où vient la différence?

L'hon. M. MURDOCK; Ne pensez-vous pas qu'il faudrait lire le passage précédent où sir Edward Beatty dit:

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.

C'est cela sa proposition.

M. BIGGAR: Il a dit à la dernière ligne qu'il n'accepterait aucun projet qui ne comporterait pas une compensation adéquate; M. Best nous dit qu'il devrait y avoir compensation adéquate. Je veux savoir d'où vient la divergence d'opinion entre les deux.

L'hon. M CALDER: La différence vient peut-être d'une conception différente du mot "adéquate".

Le TÉMOIN: C'est ce que j'allais répondre. La direction de l'un et de l'autre réseau donnerait, j'en suis sûr, à l'expression "une compensation adéquate aux employés mis à pied" une interprétation tout à fait différente de la nôtre. Nous devons à ce sujet considérer nos divergences d'opinion dans le passé et depuis la date de l'adoption de la loi.

L'hon. M. Dandurand:

D. La loi de 1933?—R. Oui. On n'a rien proposé en ce sens jusqu'à aujourd'hui. Et pourquoi? C'est ce que nous demandent les gens qui autrefois travaillaient et qui aujourd'hui doivent, eux et leur famille, vivre de secours,—pourquoi cette promesse aujourd'hui? Ils craignent que ces projets d'unification qui leur ont déjà causé tant de soucis ne mettent un plus grand nombre d'entre eux sur le pavé. Ils disent: "Si on ne nous rétribue pas, allons-nous nous soumettre aujourd'hui?" C'est ce qu'ils nous disent en termes énergiques.

D. Sir Edward Beatty s'est fortement opposé, vous vous rappelez, à la loi de 1933. Elle n'est pas le fait du Pacifique-Canadien. Je suppose donc que vos attaques sont dirigées contre ceux qui ont passé la loi dans sa forme actuelle. Est-ce bien cela?—R. Je ne voudrais pas qualifier d'attaques notre manière d'agir. Nous restons sur la défensive. Nous n'attaquons rien ni qui que ce soit.

L'hon. M. Haig:

D. Prenez la division du Manitoba. Laissez-moi vous rappeler qu'en Grande-Bretagne lors de l'adoption de la loi sur l'unification en 1923 on a déclaré que 70 p. 100 des employés étaient permanents et que 30 p. 100 étaient ce que vous appelleriez temporaires; on a rétribué complètement les 70 p. 100 et donné quelque chose aux 30 p. 100. Au Manitoba vous nous avez dit qu'il y avait à peu près 1,000 mécaniciens et à peu près 1,000 chauffeurs qui avaient les qualifications d'ingénieur mais qui normalement étaient des chauffeurs.—R. Ce n'est pas du tout ce que je voulais dire. Je voulais dire qu'il y avait à peu près 1,000 employés de locomotives sur la liste d'ancienneté dont la moitié environ étaient des mécaniciens et l'autre moitié des chauffeurs.

D. Ils avaient le titre d'ingénieurs?—R. Pas du tout.

D. Mais combien y avait-il de mécaniciens en titre?—R. Il y en avait 666 en 1928 et 531 en 1938.

D. Oui; et combien de chauffeurs?—R. Je n'ai pas le chiffre des chauffeurs, monsieur.

D. De ces 531 mécaniciens combien travaillent en cette qualité?—R. Je ne sais pas.

D. Voici où je veux en venir. Vous dites que lors de l'accord de 1933 les employés et vous-même aviez compris que si la coopération devait entraîner une diminution de la main-d'œuvre, les employés mis à pied seraient rétribués; et maintenant vous craignez l'unification telle que la propose sir Edward Beatty

parce que, le même principe étant compris dans l'autre mesure vous êtes alors restés sans protection et vous craignez de le rester encore une fois. Mais supposons qu'il soit possible de faire entrer dans la loi les mots voulus pour protéger adéquatement l'employé des chemins de fer...

Le très hon. M. MEIGHEN: Comme on a fait en Angleterre.

L'hon. M. Haig:

D. ...comme on a fait en Angleterre; combien d'employés de la division du Manitoba pourraient en bénéficier? La moitié des mécaniciens et des chauffeurs ne travaillent pas aujourd'hui. Dans quelle catégorie tomberaient-ils? Supposons que l'unification permette de renvoyer 20 p. 100 des employés et supposons que nous puissions faire des lois aussi parfaites qu'en Angleterre; si sir Edward Beatty est juste, nous protégerions les hommes qui travaillent actuellement; mais que ferions-nous des hommes qui ne travaillent pas?—R. Nous serions plus en mesure de vous répondre si nous avions un plan devant nous.

D. Mais supposons que vous et moi ayons à dresser ce plan; laissons sir Edward Beatty complètement de côté. Faites ce plan aussi rigide que vous voudrez. Que feriez-vous de ceux qui chôment actuellement? Supposons que le Pacifique-Canadien ait 500 mécaniciens ou chauffeurs à l'ouvrage dans sa division du Manitoba et que l'unification réduise ce nombre à 400; je puis très bien rédiger une loi pour protéger les cent autres, mais que faire des 500 qui tout en étant sur la liste d'ancienneté ne travaillent pas aujourd'hui?—R. Vous avez peut-être tiré de ce que j'ai dit l'impression que ces hommes sont sans travail d'une année à l'autre. Ce n'est pas tout à fait juste. Bon nombre d'entre eux sont saisonniers.

D. Vous voulez dire qu'ils travaillent trois mois par année?—R. Ils travaillent un peu toute l'année quand il y a assez de transport pour employer leurs services.

L'hon. M. Calder:

D. Si nous avons une bonne récolte ils seraient tous remis au travail?—R. Comme l'a dit M. Fairweather, toutes nos difficultés disparaîtraient si nous avions une récolte comme celle de 1915. Tout notre outillage serait passablement pris jusqu'à la fin de la navigation.

L'hon. M. Haig:

D. Les Anglais ne se sont pas préoccupés de ces employés. Ils ont protégé les 70 p. 100 qui travaillaient toute l'année. Voulez-vous protéger 100 p. 100 des employés pendant douze mois de l'année?—R. Tout ce que je puis dire c'est que nous sommes très prudents quand il s'agit de calculs estimatifs. Il nous faut nous guider sur ce qui s'est fait dans le passé. Quand nous constatons d'une période à l'autre un déplacement de 50,000 hommes, en ma qualité, non seulement de représentant du travail organisé, mais en ma qualité de Canadien je demande: "Où sont-ils allés?" En 1928 ou 1929 nous comptions 178,000 employés et d'après le Bureau de la statistique la moyenne mensuelle n'était que de 125,300 en 1937,—125,103, je crois, pour être exact. Alors que sont devenus les autres?

L'hon. M. CALDER: Il y a eu élimination naturelle d'un certain nombre. Vous parlez d'une période de dix ans et au cours de cette période un certain nombre sont disparus naturellement.

L'hon. M. Haig:

D. Je voudrais savoir ce que vous nous conseillez de faire pour ces temporaires.—R. Je n'ai rien à dire pour le moment. Je ne voudrais pas affirmer que les citoyens anglais sont absolument satisfaits de la loi qu'ils ont.

[M. W. L. Best.]

L'hon. M. MURDOCK: Pourquoi forcer ces gens à donner leur opinion sur un projet futur alors que les présidents des deux réseaux nous ont dit à plusieurs reprises que sur certaines questions ils ne pouvaient donner de détails.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Que M. Best nous dise qu'il n'est pas autorisé à répondre ou qu'il ne veut pas répondre et tout le monde sera satisfait, je crois.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je serais trop heureux de répondre si je le pouvais, mais il serait peu sage de tenter au nom de notre groupe de donner des chiffres; nous ignorons ce que l'avenir nous réserve.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Vous ne pouvez pas en dire davantage en réponse à la question que vous a posée le sénateur Haig?—R. Non, monsieur. Je serais enchanté de le faire si je le pouvais.

L'hon. M. CALDER: On nous a parlé des tentatives faites ces deux ou trois dernières années pour arriver à une plus étroite collaboration. Les accords conclus ont eu leur répercussion sur la main-d'œuvre. M. Best est sans doute au fait de ces questions et pourra nous dire ce qu'on a fait pour protéger les employés mis à pied. J'aimerais, pour ma part, savoir comment les choses se sont passées.

M. BIGGAR: Pouvez-vous répondre à cette question, monsieur Best?

L'hon. M. DANDURAND: Quels ont été par exemple, les effets de la mise en commun des services entre Montréal et Québec, et des autres encore?

L'hon. M. Calder:

D. L'exemple est bien choisi. On a mis en commun les trains entre Montréal et Toronto, par exemple.—R. On a commencé par le service entre Ottawa et Toronto.

D. Plusieurs personnes ont dû perdre leur emploi. Qu'a-t-on fait pour eux?—R. D'après les renseignements que je possède 135 hommes,—on m'a dit qu'ils étaient plus nombreux,—ont été mis à pied. Ces gens sont restés sans emploi excepté quand, par la suite, il s'est présenté des travaux temporaires tels que le déplacement des trains en circulation avant la mise à exécution de cet accord.

D. Autrement dit, on a simplement mis leurs noms sur la liste des employés disponibles pour les demander au besoin?—R. Ce serait probablement le cas d'un certain nombre, oui.

D. Et quant à les indemniser, on n'en fit rien?—R. Non; il n'y a pas de clause à ce sujet. Si je suis bien renseigné nous nous sommes contentés de faire remarquer que l'accord n'avait pas été fait dans ce que au moins nous croyions être l'esprit et la lettre de l'article 16 en vertu duquel il aurait fallu consulter les employés avant de s'adresser à la Commission des chemins de fer pour obtenir l'approbation de la mesure qu'on voulait adopter.

M. Biggar:

D. C'est une question sur laquelle je voulais attirer votre attention. Il semble que les deux chemins de fer ont déjà beaucoup de difficultés à s'entendre sur l'à-propos de certaines mesures d'économies qui leurs sont présentées. Supposons, maintenant, qu'un de vos représentants assiste à leurs délibérations. Supposons que vous ayez assisté à la séance du Comité mixte de coopération lorsque les hauts fonctionnaires et les directeurs du trafic des deux compagnies sont venus dire que, d'après eux, il y avait moyen de supprimer certains trains et qu'il valait mieux mettre ces services en commun. Quelle aurait été votre attitude concernant les employés mis à pied? Qu'auriez-vous pu dire alors que vous n'avez pu dire par la suite?—R. En droit, je pense bien que je n'aurais pas pu dire grand'chose. Nous n'avons aucun droit juridique à la compensation.

D. Mais je veux dire en pratique, ne leur auriez-vous pas dit: "Ne mettez pas ces services en commun, vous allez mettre à pieds 135 hommes". Qu'auriez-vous dit?

L'hon. M. HUGESSEN: Je pense pouvoir répondre pour M. Best, monsieur Biggar. La réponse se trouve dans son mémoire au bas de la page 40:

Si, de l'avis de ceux qui détiennent l'autorité de nouvelles mesures de coopération doivent être prises, il ne faudrait pas les mettre en vigueur sans des dispositions propres à protéger la main-d'œuvre et à compenser ses pertes. Pour la préparation de pareilles mesures, les travailleurs des chemins de fer seront tout prêts à siéger auprès des autres personnes intéressées pour étudier dans un esprit sympathique toutes les propositions pratiques et humanitaires qui seraient soumises.

M. Biggar:

D. C'était justement sur ce passage du mémoire que je voulais une explication. Qu'entendez-vous au juste par sympathie? Quelle aurait été l'attitude des représentants du syndicat des employés de chemins de fer en face de cette situation, si les chemins de fer avaient décidé de mettre ces trains en commun?—R. Je vous dirai ceci en toute franchise. Vous parlez, si je comprends bien, de ce qui a eu lieu...

D. Je vous donne ceci comme exemple.—R. Vous parlez de ce qui a eu lieu dans le passé. Etant donné que la loi n'accordait aucune protection aux employés intéressés, si l'on avait permis aux représentants des ouvriers de prendre part aux délibérations des administrateurs des chemins de fer lorsque ceux-ci ont décidé d'adopter une mesure comportant le renvoi d'une centaine d'hommes, il n'y aurait eu pour ces représentants qu'une ligne de conduite logique à suivre.

D. Et c'eût été?—R. De dire: "Ne l'adoptez pas". Nous n'aurions pas hésité à le dire.

D. Alors la sympathie dont parlait le sénateur Hugessen en lisant votre mémoire se résume à ceci: "Ne le faites pas"?

L'hon. M. HUGESSEN: Non; mais à ceci: "Indemnisez-nous".

Le TÉMOIN: Je puis dire qu'à l'avenir nous serons toujours prêts à favoriser toute mesure qui tiendra compte des droits de la personne humaine. Mais si on a les yeux tellement fixés sur les dollars qu'on oublie l'élément humain, alors, très bien, nous allons probablement nous y opposer.

L'hon. M. Calder:

D. La crise a commencé en 1929 et n'a fait que s'aggraver par la suite. Ce n'était pas par esprit de collaboration, mais n'empêche que les deux compagnies ont dû renvoyer des employés par milliers. Auriez-vous l'intention de prétendre qu'il faudrait les indemniser aussi dans ces circonstances? Et la même chose s'est produite dans toutes les industries du Canada. Il n'y a pas une industrie au Canada qui n'a pas dû recourir à ce même procédé au cours des années 1930, 1931 et 1932. En fin de compte, le Parlement en tant que Parlement ne peut faire de distinction pour une classe de la société. Il nous faut placer toute la population du Canada sur un pied d'égalité. Nous voici en face d'une situation réelle. Je vous concède volontiers que rien n'a été fait pour y remédier. Mais quand le Parlement aborde un problème il lui faut tenir compte de toutes les circonstances. Nous ne pouvons l'aborder pièce par pièce. Vous avez parfaitement raison de défendre votre point de vue, mais il y a aussi d'autres points de vue à considérer.

L'hon. M. Haig:

D. Il y a un autre point qui m'embarrasse et sur lequel je pensais vous voir insister davantage. Que dites-vous de l'habileté requise pour remplir ces posi-

[M. W. L. Best.]

tions? Pas tous vos hommes, mais bon nombre d'entre eux, connaissent leur métier et après avoir passé vingt ou vingt-cinq ans de leur vie à faire la même chose ont-ils les aptitudes requises pour faire n'importe quelle sorte de travail?—R. Dans certains cas, oui; mais quand un homme a passé vingt-cinq ou trente années de sa vie comme employé sur les locomotives, comme télégraphiste ou comme chef du mouvement des trains, il est plutôt apte exclusivement à ce travail. Dans certains cas il peut encore avoir les aptitudes voulues et pourra encore s'adapter à un autre genre de travail.

D. C'est un travail spécialisé?—R. Oui et de plus les autres avenues lui sont maintenant fermées.

D. Vous n'en avez pas fait mention et je me demande pourquoi; c'est une chose qui me frappe.—R. Nous ne voulions pas trop surcharger notre mémoire. Nous l'avons fait aussi compréhensif que possible. Il renferme, je crois, beaucoup de renseignements précieux pour le Comité. Nous cherchions à nous rendre utiles au Comité et nous avons donné nombre de renseignements utiles qui se trouvent déjà à la portée du public mais qui me semblaient se rapporter à la question que vous êtes chargés d'étudier. Nous avons consacré beaucoup de temps à certains sujets sur lesquels nous croyions devoir insister et c'est pourquoi nous avons pu passer sous silence des questions qui auraient mérité d'être signalées.

Le très hon. M. Meighen:

D. J'espère que vous allez essayer de me suivre, monsieur Best. Sir Edward Beatty a déclaré que sa compagnie n'accepterait aucun projet d'unification qui n'assurerait pas une protection adéquate aux employés mis à pied. Chacun des membres du Comité tient beaucoup à leur accorder une protection aussi adéquate que possible. Mais vous craignez qu'elle ne soit pas suffisante. Mais pensez-vous que les ouvriers que vous représentez devraient être traités autrement que les autres ouvriers, que les autres classes d'ouvriers? Le pensez-vous?—R. C'est une question très pertinente, monsieur Meighen.

D. C'est une question excessivement importante que vous me semblez parfois oublier.—R. Non, nous ne l'oublions pas. Mais nous avons nos responsabilités, non seulement comme citoyens canadiens, mais aussi comme membres de notre association.

D. Même s'il est impossible d'accorder à tous ceux qui se trouvent dans la même situation la même protection que vous nous demandez d'accorder à vos ouvriers, persistez-vous à réclamer cette protection pour votre groupe?—R. Nous n'avons pas encore admis que c'était impossible.

D. Je vais vous donner un exemple. L'Alberta et la Saskatchewan ont adopté des lois qui enlèveraient le travail à, j'oserais dire 75 p. 100 des avocats de ces provinces. Il n'y a plus rien à faire pour eux. Quelle protection leur a-t-on accordée? Aurait-on pu leur en accorder ou aurait-il été juste de le faire? Absolument pas. Il leur a fallu se débrouiller du mieux qu'ils pouvaient. Et maintenant croyez-vous qu'il soit juste pour vous de réclamer, comme vous le faites, une compensation totale pour vos ouvriers alors que pas un seul ouvrier ni au Canada ni ailleurs ne l'obtient? Je n'ai cité qu'un exemple. Je pourrais en citer bien d'autres. Vous avez parlé du terminus de division de Big-Valley et vous prétendez qu'il aurait fallu accorder une compensation adéquate aux ouvriers qui ont été mis à pied lors de la désaffectation en tout ou en partie de ce terminus. Et pour quelle raison, je vous le demande? A-t-on indemnisé les marchands qui y avaient ouvert des magasins? A-t-on indemnisé ceux qui y avaient établi des services, les médecins par exemple? Ne devrait-on pas les indemniser au moins en partie s'il faut indemniser totalement les employés de chemins de fer?—R. Nous pensons que oui.

D. Vous pensez que oui?—R. Oui.

D. Oseriez-vous pour un instant, monsieur Best, prétendre que le Canada pourrait commencer à le faire sur toute son étendue? Pensez-vous qu'il pourrait le faire?—R. Je crois qu'il pourrait commencer.

D. Il pourrait commencer, vous croyez?—R. Oui.

D. Vous croyez qu'il faudrait les indemniser totalement? Voyons, sérieusement, monsieur Best, pouvez-vous nous regarder bien en face et dire que la chose est possible? Vous êtes trop intelligent pour cela.—R. Peut-être pas tout à fait.

D. On ne peut y arriver même ici. Nous n'avons même jamais essayé. Nous voulons essayer avec vous mais vous nous dites: "Si vous ne vous rendez pas à toutes nos demandes, si vous ne nous dorloitez pas, nous nous opposerons à vous et à tous vos projets d'économies." C'est ce que vous faites, n'est-ce pas?—R. Je ne suis pas prêt à accepter votre théorie du "pas possible".

D. J'aimerais vous voir le faire. C'est cette tâche qui nous incombe à nous.—R. Oui.

L'hon. M. Horner:

D. Lors de la construction des chemins de fer il y eut aussi un fort déplacement de la main-d'œuvre. La lutte pour la vie a été dure pour beaucoup. Ces gens avaient leurs maisons et leur outillage, mais ils n'ont pas reçu une pièce de cinq sous comme indemnité; ils ont tout accepté comme prix du progrès.—R. Mais alors ces gens, ceux qui étaient employés à la construction, voyaient s'ouvrir devant eux de nouvelles avenues qui sont maintenant fermées; ils entrevoient des chances de succès qui n'existent plus aujourd'hui.

Le très hon. M. Meighen:

D. Et savez-vous, monsieur Best, pourquoi ces avenues sont fermées et ces chances de succès sont disparues? Parce que nous sommes allés si loin dans cette voie où vous voulez nous enfoncer encore davantage que l'industrie est écrasée sous le poids des impôts et que les gens ne peuvent plus se trouver d'emploi parce que les emplois n'existent plus. Alors que vous réclamez à grands cris la protection de l'élément humain vous pressurez une autre partie de ce même élément humain. Les autres ouvriers ne peuvent plus se trouver d'emploi. C'est ce que vous faites, vous réduisez à la famine le reste de la population.—R. Je ne peux pas voir comment.

D. C'est là la difficulté; vous ne pouvez pas voir comment, mais c'est un fait.—R. Nous cherchons à le voir.

D. L'élément humain, on le trouve aussi dans ces dizaines de mille chômeurs qui ne peuvent se trouver un emploi parce que le gouvernement en distribuant ici, là et partout ses faveurs, et par d'autres erreurs encore, a porté les impôts à un niveau qui ne permet plus à l'industrie de reprendre son activité.

L'hon. M. Horner:

D. En ma qualité d'expéditeur et donc indirectement d'homme qui aide à payer les salaires des employés de chemins de fer, j'ai étudié et surveillé cette question d'assez près depuis nombre d'années. Dans ma province, pas une classe de gens ne paie autant pour le transport de marchandises que celle que je représente. Durant les années de bonnes récoltes que gagnait le fermier de l'Ouest? Pas un seul sou, dans bien des cas. J'ai même connu un fermier qui après avoir expédié un plein wagon d'orge se vit dans l'obligation de payer de sa poche une partie du transport; le prix de l'orge ne suffisait pas pour défrayer le coût du transport. Quelle indemnité a-t-il reçue? Que lui restait-il pour payer les employés qui avaient travaillé le soir quatre heures après que l'employé de chemins de fer avait regagné son logis? Je vais, monsieur Best, vous donner ce conseil d'ami; je sais que vos chiffres viendront corroborer ce que je vais vous dire. Ceci ne correspond pas aux taux de paye, je le sais, mais les enveloppes de paye de vos employés démontrent une chose. Il y a actuellement des milliers de gens

[M. W. L. Best.]

qui attendent patiemment un emploi des chemins de fer, alors que les chemins de fer n'ont pas d'emploi pour eux. Si vous voulez, je vais exposer ainsi la situation. Il est vrai, comme vous l'avez dit, que nous comptons aujourd'hui sur une augmentation de la population. Mais le commerce du Canada ne peut suffire qu'à payer le salaire d'un certain nombre d'employés de chemins de fer. Autrement dit, supposons que je m'occupe d'industrie laitière et que j'établisse des conditions de travail beaucoup plus avantageuses pour mes camionneurs que pour mes employés de ferme, que je les paie cinq fois plus, que je leur crée un fonds de pension, que je réduise leur journée de travail à huit heures alors que mes employés de ferme travaillent dix heures pour le quart des salaires des autres; naturellement chacun voudra conduire un camion et il ne restera personne pour gagner la subsistance des employés de chemins de fer. Les gens n'ont plus l'esprit de pionniers qu'avaient nos pères. Il y a encore des fermes qu'on peut occuper et cultiver, mais il ne tente plus aux gens d'abandonner leur emploi aux chemins de fer et de se faire pionniers. Ils devraient être fiers de contribuer à la richesse de la nation plutôt que d'en jouir en parasites. Les taux de salaires et les pensions de retraite des employés de chemins de fer sont hors de proportion avec ce que l'on paie dans les autres branches de l'industrie au Canada.

Une voix: Où est votre question?

L'hon. M. Horner:

D. Ne croyez-vous pas, monsieur Best, que s'il y a tant d'employés de chemins de fer, que s'il y en a tant qui attendent pour le devenir, c'est parce que les conditions de travail y sont beaucoup plus avantageuses que partout ailleurs? —R. Il n'y a pas que les chemins de fer dans cette situation, monsieur le sénateur. Si les fermiers et leurs employés sont exploités ce n'est pas la faute des employés de chemins de fer. J'ai été élevé sur la ferme, moi-même. Blâmez qui vous voudrez pour l'exploitation des employés de la ferme, mais pas nous.

D. Je sais que les chemins de fer ont pu faire le transport de millions de pieds de bois d'œuvre et de milliers de cordes de bois uniquement parce que des gens se contentaient de travailler à des salaires de famine pour produire des revenus aux chemins de fer. C'est la seule manière d'y arriver.

L'hon. M. Gordon:

D. Nous sommes de vieux amis, monsieur Best.—D. Oui, monsieur le sénateur.

D. Il est parfois difficile, n'est-ce pas, de reconnaître les vrais amis des travailleurs. Voici une hypothèse: je suppose que voici deux manufacturiers qui produisent côte à côte une certaine marchandise; tous deux s'aperçoivent qu'ils perdent de l'argent et qu'ils marchent vers la faillite. Disons que chacun emploie 1,000 hommes. S'ils font faillite, 2,000 hommes se trouveront sans emploi. Mais voici qu'un des manufacturiers trouve un moyen de donner de l'emploi à 1,700 hommes et de sauver les deux entreprises. Ne vaut-il pas mieux garder ces 1,700 hommes à l'ouvrage que de renvoyer les 2,000? La présente situation me paraît à peu près semblable. Nous avons une compagnie de chemins de fer qui est en faillite, il n'y a pas de doute là dessus, et l'autre propose un moyen de garder des milliers de gens à l'ouvrage. Avec l'état de choses qui existe aujourd'hui nous nous dirigeons vers la faillite des deux compagnies et peut-être vers celle du pays tout entier. Alors, quel est le véritable ami de la classe ouvrière, celui qui cherche à garder des milliers d'employés à l'ouvrage ou celui qui se laisse aller à la nécessité de les renvoyer tous? C'est là le nœud de la question.

L'hon. M. CALDER: Je répondrais à votre question, monsieur Gordon, en vous rappelant que les ouvriers se sont rendu compte de cette situation et ont accepté pendant des années une diminution de salaires de 20 p. 100.

Le TÉMOIN: Monsieur Gordon, à la réponse du sénateur Calder j'ajouterai, comme nous l'avons fait remarquer, je crois, dans notre mémoire, que nous avons

jugé nos revendications légitimes car les employés de chemin de fer ont fait de grands sacrifices au cours des années de crise et nulle classe de la société n'a plus fait qu'eux pour partager le travail entre tous les ouvriers. Ils ont donc, dans une certaine mesure, évité à un certain nombre de vivre de secours directs et, dans la même mesure, ils ont épargné de fortes sommes aux contribuables canadiens.

J'ajouterai aussi, monsieur Gordon, que la même remarque s'applique à un grand nombre de chefs d'industrie. Ils ont gardé leurs employés dans l'espoir que la prospérité était proche et parce qu'ils ne voulaient pas les perdre. Ils ont beaucoup mérité en gardant ainsi leurs employés même s'il leur fallait pour les payer puiser dans leur compte d'épargnes. Mais il s'agissait là pour les patrons de collaborer avec les ouvriers pour essayer de maintenir le pouvoir d'achat. C'est encore là l'économie la plus sage qu'ont ait tentée parce qu'il s'agissait de restaurer la faculté d'achat, car, en fin de compte, c'est la diminution du pouvoir d'achat qui est à la base, non seulement de nos difficultés ferroviaires, mais de tous nos maux. J'ignore si cet état de chose va continuer. Nous avons notre opinion. Chose certaine, c'est qu'il nous faut un plus grand pouvoir d'achat. Et si ce pouvoir d'achat se concentre dans les mains d'un petit nombre, alors il n'y a plus qu'une chose à faire, subventionner nos chemins de fer ou distribuer des secours. Nous ne demandons pas d'allocations de chômage. Je prétends qu'il vaut mieux subventionner nos chemins de fer et garder cet argent en circulation que de le donner à deux ou trois personnes.

L'hon. M. Black :

D. Monsieur Best, j'ai suivi votre raisonnement et je ne m'oppose pas à ce que vous dites. Je crois naturel pour les syndicats ouvriers de soutenir leurs revendications. Mais vous avez dû songer, monsieur Best, qu'un jour viendra où les autres moyens de transport auront tellement réduit les recettes des chemins de fer qu'il sera impossible à ces derniers d'employer autant d'hommes qu'ils le font aujourd'hui. Alors, et ce peut être plus tôt que nous le pensons il faudra que les employés mis à pied se trouvent du travail ailleurs ou que l'Etat se charge de leur subsistance par une forme quelconque de subvention ou de pension de vieillesse. C'est une chose que vous pouvez prévoir. Supposons, par exemple, que le chiffre de transport des deux compagnies tombe de 50 p. 100 au cours des dix prochaines années. Ce n'est pas du tout impossible. Supposons que cette baisse se produise; les chemins de fer ne pourront plus employer autant d'hommes qu'ils le font aujourd'hui. Si malgré tout, ils persistent à le faire, alors ce sera la faillite du Pacifique-Canadien. Quant au National-Canadien, notre réseau, il est en faillite depuis nombre d'années mais nous le maintenons en comblant ses déficits. Vous ne pouvez oublier, monsieur Best, qu'un jour viendra peut-être où les chemins de fer ne pourront employer tous les ouvriers qu'ils ont aujourd'hui. Vous l'admettez, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur Black...

D. Mais vous cherchez une clause qui, ce jour venu, nous forcera à indemniser ces gens soit par une pension, soit par d'autres mesures jugées satisfaisantes?—R. Ce que vous venez de dire est ce qui se passe depuis vingt-cinq ans.

D. Vous ne pouvez en jeter le blâme sur les chemins de fer.—R. Sur les progrès techniques. Nous ne voulons pas nous opposer à ces progrès, mais n'empêche qu'il en résulte un état de choses. Ce dont on a parlé si souvent est ce qui est arrivé en Angleterre. Nous avons fait certaines études de ce qui se produisait en Angleterre.

D. Moi, de même.—R. Mais le Canada et l'Angleterre ont adopté des manières d'agir tout à fait différentes. En Angleterre, on a adopté une loi qui permet de dire à toute compagnie de transport: "Vous ferez telle chose et de telle façon"; tout comme nous pouvons le dire à nos chemins de fer depuis l'adoption de la Loi des chemins de fer en 1904 et 1906. L'Etat a fait la même chose en Suisse ou en d'autres pays d'Europe. Le gouvernement suisse, par exemple, peut dire à une compagnie de transport par autobus: "Vous ne porterez pas concu-

[M. W. L. Best.]

rence aux chemins de fer parce que ces derniers donnent un bon service à la région". Nous ne pouvons pas faire la même chose ici. Et pourquoi ne le pouvons-nous pas? Parce que chacun reste assis dans son petit coin et dit: "Les Pères de la Confédération ont signé un pacte en 1867. Quoi que vous fassiez, n'y touchez pas". C'est comme la loi des Mèdes et des Perses. Il ne faut pas donner au Fédéral le droit de légiférer sur des questions d'intérêt national. Par conséquent, le Parlement fédéral ne peut s'occuper de cette question.

D. Je n'en étais pas là-dessus. Je veux, ou du moins je pense vouloir, vous faire admettre que d'après votre raisonnement, à mesure que diminuera le nombre d'employés de chemins de fer, en supposant qu'il vienne à diminuer, il faudra accorder une indemnité convenable à ces derniers. Vous ne voudriez pas vous présenter devant les autorités des chemins de fer et leur dire: "Il se peut que vous n'ayez besoin que de 1,000 hommes mais il vous faut tout de même en employer 5,000? Vous ne voudriez pas faire cela, n'est-ce pas?—R. Nous avons exposé bien clairement notre demande d'indemnité.

D. Dans votre réponse au colonel Biggar vous m'avez semblé bifurqué dans le sens contraire; vous n'aviez aucunement l'intention de le faire, n'est-ce pas?

M. BIGGAR: Oui. J'avais cru que M. Best s'exprimait ainsi: en temps de crise comme celle que nous traversons aujourd'hui, le meilleur moyen de s'occuper des chômeurs est de les placer dans des compagnies telles que les chemins de fer.

L'hon. M. BLACK: Oui.

L'hon. M. Black:

D. J'avais cru qu'en répondant au colonel Biggar vous n'aviez pas dit ce que vous vouliez dire. Vous ne voulez pas dire, je crois que même si les chemins de fer n'avaient de l'ouvrage que pour 1,000 hommes, ils devraient continuer à en employer 5,000. Ce n'est pas du tout ce que vous voulez dire, n'est-ce pas?—R. Non, mais avant d'aller plus loin, permettez-moi d'ajouter ceci: nos conditions climatiques et les variations dans notre production agricole constituent deux facteurs très puissants en faveur de la continuité même à perte, de nos services de chemins de fer dans plusieurs parties du pays. C'est un fait qui doit être reconnu, je crois, comme indéniable.

D. Nous ne discuterons pas là-dessus.—R. Et maintenant, quant aux autres facteurs qui permettraient aux chemins de fer de faire assez de transport pour réaliser des profits toute l'année durant... Si nos concurrents peuvent réussir à travailler de cinq à sept mois par année, suivant les climats, plus longtemps ils pourront le faire sans être réglementés, plus diminueront les recettes des chemins de fer. C'est évident.

M. Biggar:

D. Un autre point. C'est à propos de ce qui se trouve aux pages 42 et 43 de votre mémoire. Dans votre recommandation numéro 7, vous vous déclarez, au nom de ceux que vous représentez, opposé à ce qu'on a appelé la coopération obligatoire?—R. Oui.

D. Et au numéro 3 vous dites que dans le cas de coopération comme dans le cas d'unification il faudrait qu'il y ait indemnité?—R. Permettez-moi de répondre d'abord à votre première question, monsieur Biggar.

D. Je veux attirer votre attention sur ces trois passages. Au numéro 6 vous vous dites opposé à l'unification même avec indemnité parce que, dites-vous, ce serait contraire aux intérêts des individus et de la société. Voici ce que je voulais savoir: quelle distinction établissez-vous entre les économies provenant de la coopération et les économies provenant de l'unification?—R. Nous ne cherchons pas à établir de distinction.

D. Vous êtes opposé aux économies réalisées de l'une et l'autre manière?—R. A moins qu'il y ait indemnité.

D. C'est la raison pour laquelle j'ai posé ma question comme je l'ai fait. Au numéro 3 vous dites que vous êtes opposé à la coopération et à l'unification sans indemnité et au numéro 6 vous dites que vous vous opposez à l'unification parce qu'elle est contraire aux intérêts des individus et de la société. Je voudrais savoir quelle distinction vous établissez entre les économies provenant de la coopération et les économies provenant de l'unification.—R. Nous n'établisons pas de distinction parce que, à la lecture du compte rendu, je constate que la plupart des témoins ont dit qu'il n'y avait pas de différence entre les deux.

D. C'est la raison pour laquelle je voudrais savoir pourquoi au paragraphe 6 vous ne vous êtes pas opposé aux économies qu'on pourrait réaliser par la coopération tout aussi bien qu'à celles qu'on pourrait réaliser par l'unification. Vous avez donc fait un oubli au numéro 6. De fait, vous êtes opposé aux unes et aux autres?—R. Au numéro 6 nous parlons du maintien des deux réseaux, tout comme nous l'avons fait en 1932.

D. Je veux savoir pourquoi vous faites cette distinction; sir Edward Beatty a dit en effet, à la page 564, que si l'on poussait la coopération à sa limite on arriverait à l'unification, avec cette exception qu'il y aurait deux personnels de surveillance. Autrement dit, la main-d'œuvre subirait les mêmes inconvénients mais le personnel de surveillance ne serait pas atteint.—R. Si cette question n'est pas étudiée au paragraphe 3 elle l'est, je crois, aux paragraphes suivants. Le numéro 3 traite de toute cette question.

D. Ni coopération, ni unification sans indemnité, c'est entendu; mais pourquoi ne parlez-vous que de l'unification au numéro 6? Vous opposez-vous également à la coopération parce que contraire aux intérêts tant de l'individu que de la société?—R. Tout dépend.

D. De quoi?—R. Des mesures que l'on voudrait adopter. Certaines mesures coopératives peuvent être nécessaires.

D. L'unification pourrait-elle aussi comporter certaines mesures contre lesquelles vous n'auriez rien à dire?—R. Il s'agit là du principe même.

D. Quelle est votre raison, dites-moi?—R. C'est que les chemins de fer constituent une entreprise trop considérable pour une seule direction. Vous perdriez là un de vos actifs les plus précieux. Les employés supérieurs seraient trop éloignés des ouvriers; de fait, ils le sont déjà actuellement; et les relations qui existent entre les divers employés des chemins de fer au Canada sont les meilleures qu'on puisse trouver.

D. Pensez-vous que la différence soit bien grande,—l'intimité entre sir Edward Beatty ou M. Hungerford et les membres des syndicats?—R. Après mûres réflexions les membres des syndicats sont venus à la conclusion que placer 42,000 ou 43,000 hommes sous une seule direction ferait perdre aux chemins de fer leur plus puissant actif. Ce serait détruire le moral des employés.

D. Avez-vous d'autres raisons d'établir une distinction entre la coopération et l'unification?—R. Je ne sais pas. Je n'en ai pas d'autres par écrit.

D. Vous n'en voyez aucune?—R. Pas pour le moment. Mais, monsieur Biggar, je voulais donner la raison pour laquelle au numéro 7 nous avons fait cette déclaration à propos de...

D. La coopération obligatoire?—R. Oui. Aucun gouvernement ne devrait être revêtu de l'autorité nécessaire pour imposer arbitrairement à un chemin de fer une mesure de coopération ou d'unification ou une désaffectation de ligne proposée par un autre réseau. Quand vous en êtes rendu à ce point ce n'est plus de la coopération.

D. Je comprends très bien. Merci, monsieur Best.

Le Comité s'ajourne à huit heures du soir.

La séance est reprise à 8 h. 15 du soir.

[M. W. L. Best.]

M. BIGGAR: Monsieur le président, M. Mosher est ici et il veut présenter un mémoire au nom de la Fraternité des employés de chemins de fer du Canada. Il y des exemplaires de ce mémoire pour tous les membres du Comité, je crois.

M. A. R. MOSHER, président de la Fraternité des employés de chemins de fer du Canada, est appelé.

M. Biggar:

D. Voulez-vous lire votre mémoire, s'il vous plaît, monsieur Mosher?—R. Oui, (lisant):

Honorables sénateurs,

Nous voulons, au nom de la Fraternité des employés de chemins de fer du Canada et des nombreux ouvriers qu'elle représente, vous remercier de nous avoir permis d'exposer leur point de vue sur la situation ferroviaire au Canada. L'industrie des chemins de fer constitue l'un des principaux débouchés pour la main d'œuvre de ce pays en même temps qu'elle permet indirectement à un grand nombre d'ouvriers de trouver de l'emploi en dehors de son sein; de plus elle constitue l'un des principaux facteurs dans le maintien et le développement de tout le régime industriel du Canada. Pour ces raisons, les employés, en général, suivent avec un vif intérêt toute mesure et toute proposition de nature à modifier profondément les relations qui existent présentement entre les deux réseaux ou les services qu'ils rendent à toute la population.

On comprendra que le point de vue des employés dont nous nous faisons le porte-paroles diffère naturellement de celui des individus ou des groupes d'individus qui n'y voient surtout que des questions d'argent et dont les propositions visent à diminuer les dépenses quelles qu'en soient les conséquences. Les ouvriers qui ont consacré leur vie à l'industrie des chemins de fer et pour qui cette industrie constitue le seul débouché et la seule source de revenus envisagent ce problème d'un point de vue tout à fait pratique. Ils ont vu leur nombre diminuer de plus de 40 p. 100 au cours des derniers dix ans; ils ont vu les listes de paye diminuer à mesure qu'augmentait l'efficacité des moyens d'exploitation. Ils ont conscience de servir fidèlement et efficacement le public et ne peuvent voir de raison valable pour que le champ d'action de leur industrie soit restreint et leurs moyens de subsistance sacrifiés.

Ces travailleurs considèrent l'industrie des chemins de fer comme partie intégrante d'un système économique, plutôt que comme entité distincte qu'on peut étudier en l'isolant du tout dont elle fait partie. Si l'on divise l'économie de la nation en travaux de production et travaux de distribution, l'activité ferroviaire tombe dans cette dernière catégorie; mais il est évident que la solidité et la stabilité des chemins de fer dépendent de la solidité et de la stabilité du système économique tout entier. Les chemins de fer font le transport des marchandises et des passagers selon la demande qui existe pour ces services et, en général, leur succès dépend de la manière dont fonctionne le système économique tout entier. Les cheminots sont donc d'avis qu'une étude de la situation des chemins de fer devrait tenir compte de la situation de l'industrie en général et qu'il ne faudrait pas jeter le blâme sur les chemins de fer pour un état de choses sur lequel ils n'exercent aucun contrôle.

Au point de vue du peuple, le but d'un système économique est de lui fournir la nourriture, le vêtement et l'abri dont il a besoin et de maintenir le plus haut niveau de vie auquel les ressources naturelles, l'outillage mécanique, le développement technique et la main-d'œuvre du pays lui permettent d'atteindre. L'industrie du pays devrait fournir du travail à tout citoyen capable de travailler de sorte que chacun puisse donner à lui-même et aux siens le bien-être auquel les ressources matérielles et humaines du pays lui donnent droit. Il faut aussi que le niveau de vie s'élève et que le travail augmente en proportion de la population.

A la lumière de ces faits, les employés doivent s'opposer par tous les moyens à leur disposition à toute pratique qui aurait pour but de diminuer l'emploi, réduire le pouvoir d'achat et restreindre plutôt que d'augmenter les services auxquels un peuple bien né a droit. Personne ne voudrait soutenir que le Canada ne peut maintenir élevé le niveau de vie d'une population peu nombreuse en comparaison de ses richesses immenses et de ses industries si développées. Le peuple canadien a droit de regarder l'avenir avec courage et optimisme, et il est regrettable que tant de chefs d'industrie et d'hommes publics semblent avoir perdu confiance dans leur pays et en eux-mêmes.

Les ouvriers ne voient aucune raison de craindre pour l'avenir du Canada et ils refusent d'adopter cette attitude défaitiste qu'on trouve chez ceux qui devraient nous diriger dans la voie qui conduit à la sécurité économique et au bonheur de tout citoyen canadien. Ils croient cette sécurité et ce bonheur possibles le jour où nous aurons au pays un système économique bien dirigé et bien organisé; ils ne croient pas que le problème qui se pose aujourd'hui soit d'abord et surtout un problème ferroviaire, puisqu'il comprend toutes les industries du Canada. Si l'on pouvait arriver à prouver que toutes les autres industries ont atteint leur plus haut degré d'efficacité, qu'elles ont fait disparaître tout gaspillage et tout double emploi; qu'elles donnent du travail à tous ceux qui naturellement se tournent vers elles dans l'espoir d'y trouver de l'emploi; si l'on arrivait à prouver que seule l'industrie des chemins de fer a négligé de se tenir au courant des progrès modernes et qu'elle constitue un fardeau insupportable pour l'industrie en général, alors personne ne pourrait s'opposer à ce qu'on l'étudie à part et qu'on adopte toute mesure jugée nécessaire pour supprimer les défauts.

Mais de fait, les chemins de fer au Canada nous apparaissent comme l'une des industries les plus efficaces au pays; ils sont exploités avec grand soin et beaucoup de savoir-faire; ils servent les autres industries et la population de façon exemplaire. On peut se demander s'il existe au pays une industrie qui donne un meilleur service à meilleur compte; s'il en est une qui soit mieux outillée pour le service qu'elle doit rendre et qui ait un personnel plus loyal et plus compétent. Si les autres industries avaient, au même point que les chemins de fer, fait disparaître la concurrence ruineuse et fourni un service convenable, le peuple canadien jouirait aujourd'hui d'une sécurité économique et d'une prospérité sans égales dans l'histoire de l'humanité.

Les travailleurs que nous représentons s'opposent donc à toute intervention dans l'organisation actuelle des chemins de fer par tout procédé que ce soit, coopération obligatoire, fusion, unification, direction commune ou autre. Ils croient qu'au lieu d'enlever des lignes, de supprimer des moyens de communication et de mettre à pied des milliers d'employés, les chemins de fer devraient plutôt s'étendre dans les régions où ces services font défaut, s'améliorer au point de vue matériel et donner plus de travail. La politique qu'il faut au Canada est une politique de construction plutôt que de destruction; de progrès plutôt que de régression; de confiance inébranlable dans l'avenir plutôt que de défaitisme et de découragement.

Le véritable problème qui se pose au Canada est, comme on l'a dit déjà, celui de faire fonctionner notre système économique dans l'intérêt de tous et c'est en ce sens qu'il vous faudrait poursuivre votre enquête et arriver à quelque chose. En 1928, alors que le commerce était à un niveau élevé, les chemins de fer ont prouvé qu'ils pouvaient réaliser des bénéfices suffisants sur leurs mises de fonds, et ce malgré le fait que dans certaines régions les chemins de fer avaient été établis dans un but de colonisation, que les tarifs sur les marchandises en vrac avaient été, de propos délibéré, baissés à un niveau très bas pour favoriser le commerce d'exportation et que les concurrents des chemins de fer étaient subventionnés de façon injuste et n'étaient pas soumis à un contrôle suffisant.

De l'avis de la main-d'œuvre, il n'y a donc rien d'essentiellement répréhensible dans les conditions matérielles des chemins de fer ni dans les principes d'administration de ces derniers. Les chemins de fer seraient prospères et rémunérateurs si tout notre régime économique fonctionnait convenablement. Mais il existe un certain nombre d'aspects de la situation sur lesquels nous désirons retenir l'attention; nous y viendrons dans la suite de ce mémoire.

Nous permettra-t-on de déclarer, pour terminer cette introduction, que nous avons confiance que l'enquête que vous poursuivez aura des résultats très heureux si elle permet à la population du Canada de mieux comprendre l'importance des chemins de fer pour le bien-être de la nation et de mieux saisir la portée des difficultés qu'ils sont appelés à résoudre.

RAPPORT ENTRE LES TARIFS-MARCHANDISES ET LA SITUATION
FINANCIÈRE DES CHEMINS DE FER

Une bonne partie de l'argumentation apportée en faveur de l'unification des chemins de fer visait à créer l'impression que l'on pouvait traiter les chemins de fer comme une entreprise commerciale ordinaire sans tenir compte du fait que les entreprises commerciales ordinaires contrôlent virtuellement leurs prix ou leurs charges. On affirme continuellement que les subventions de l'Etat en vue d'honorer les intérêts des immobilisations dans le N.-C. constituent un fardeau inutile à imposer au contribuable, alors que l'on oublie toujours d'ajouter que les tarifs canadiens de transport de marchandises sont les plus bas au monde.

Après la guerre, quand plusieurs chemins de fer particuliers se sont vus acculés à la faillite, l'Etat avait à choisir entre autoriser un relèvement des tarifs de chemins de fer pour permettre aux chemins de fer insolubles de demeurer des entreprises particulières ou les prendre en mains et en faire une entreprise publique, assumant ainsi la responsabilité d'honorer les intérêts de certaines valeurs dont plusieurs étaient protégées par des garanties publiques. Le gouvernement et le Parlement ont décidé de prendre en mains les chemins de fer insolubles pour des raisons que le peuple en général a approuvées à l'époque. A cette phase d'initiative publique nous pouvons attribuer quelques-uns des embarras actuels des chemins de fer mais pas tous. Le P.-C., dans les années immédiates d'après-guerre, put fonctionner avec les bas tarifs de transport d'alors parce que la situation économique des régions qu'il desservait se maintenait à un niveau relativement satisfaisant et se montrait rémunératrice. Plus récemment, à cause de l'affaïssement du commerce dû à la crise, de la sécheresse et d'un fléchissement à peu près général de la vie économique, le P.-C. s'est trouvé embarrassé des bas tarifs que le public exigeait.

Les tarifs de transport ferroviaire au Canada sont bas si on les compare à ceux d'autres pays. Le *Wall Street Journal* publiait récemment le chiffre moyen des tarifs par tonne-mille dans tous les pays en 1936. Le tarif moyen par tonne-mille au Canada fut de 0.99 cent, soit moins d'un cent. En Grande-Bretagne il était de 2 cents 73, soit deux fois et trois quarts celui du Canada. Dans les pays d'Europe, il était de 2 cents 68, soit plus des deux tiers que les nôtres. En Australie, 2 cents 50, soit plus que deux fois et demi plus élevé qu'au Canada. En Argentine, 1 cent 74, soit tout près de 80 p. 100 plus élevé qu'au Canada. Au Mexique, 1 cent 77, soit environ 80 p. 100 plus élevé qu'au Canada. Aux Indes britanniques, 1 cent 08, soit plus de 8 p. 100 plus élevé qu'au Canada; enfin en France, 3 cents 48, soit trois fois et demie plus élevé qu'au Canada.

L'hon. M. Hugessen:

D. Quel était-il aux Etats-Unis?—R. Je n'ai pas les chiffres sous la main mais je les crois à peu près les mêmes qu'au Canada; ils les dépassent même parfois légèrement; parfois aussi ils sont plus bas.

L'hon. M. Dandurand:

D. Le tarif des grains aux Etats-Unis est de 25 p. 100 plus élevé que le nôtre?—R. En effet.

Si l'on enlevait les chemins de fer canadiens de la sphère politique et si on leur permettait d'établir des tarifs de transport sur un pied d'affaires dont l'un des principes consiste à demander un tarif aussi élevé que le commerce peut le supporter, ils pourraient élever les tarifs au niveau de ceux de l'Argentine et même de l'Australie. Au point de vue économique ces deux pays peuvent se comparer assez bien au Canada, et les conditions de transport ferroviaires y sont plus favorables. En Australie et en Argentine la proportion des terrains plats est beaucoup plus grande qu'au Canada, et les chemins de fer y franchissent bien moins de rivières. Ces deux pays n'ont pas les hivers rigoureux qui ajoutent beaucoup aux frais d'exploitation des chemins de fer au Canada.

Supposons que les chemins de fer canadiens eussent pu l'an dernier établir un tarif par tonne-mille égal à celui de l'Argentine pour le transport des denrées. Le N.-C. eût alors encaissé une recette nette d'environ \$105,000,000 au lieu de \$11,000,000. Avec le tarif argentin tous les chemins de fer canadiens eussent encaissé une recette nette d'environ \$250,000,000 au lieu de \$53,000,000. Si le N.-C. eût pu imposer l'an dernier le tarif moyen de l'Australie par tonne-mille, il eût pu encaisser une recette nette d'environ \$195,000,000 au lieu de \$11,000,000. Si tous les chemins de fer canadiens eussent eu le tarif australien, leurs recettes nettes eussent été d'environ \$450,000,000 au lieu de \$53,000,000.

Les chemins de fer canadiens seraient prospères s'ils pouvaient imposer les tarifs par tonne-mille en vigueur en Argentine ou en Australie. Personne cependant n'a suggéré de leur permettre de résoudre leurs embarras financiers par le relèvement de leurs tarifs de transport. L'ensemble de l'économie canadienne fut établi sur un bas tarif de transport de marchandises; pour le grain à l'ouest des Grands Lacs le tarif moyen par tonne-mille est à peine d'environ un demi-cent. Le relèvement du tarif disloquerait toute l'industrie et ruinerait peut-être quelques entreprises. Toutefois, le relèvement tarifaire comporte la solution possible des embarras financiers des chemins de fer canadiens dont il importe de tenir compte. Aux Etats-Unis les chemins de fer ont récemment obtenu un relèvement tarifaire sur un certain nombre de denrées et ils ont demandé une hausse générale de 15 p. 100. En Grande-Bretagne les chemins de fer ont récemment obtenu une hausse tarifaire générale de 5 p. 100 pour les marchandises et davantage pour une catégorie donnée de denrées. En France le gouvernement a dernièrement autorisé un relèvement tarifaire atteignant jusqu'à 25 p. 100. Dans l'Afrique-Sud où les chemins de fer de l'Etat ont encaissé des surplus considérables, la Chambre de Commerce de Johannesburg a protesté tout dernièrement contre l'idée de réduire les tarifs sur les produits d'exportation. En fait elle a prêché l'abandon du principe de l'octroi de tarifs spéciaux pour la marchandise d'exportation en déclarant que si les industries d'exportation avaient besoin de l'appui de l'Etat, ce dernier devrait le leur donner sous forme de subventions afin que la population puisse connaître la nature de cet appui.

Au Canada peu de gens s'élèveraient contre le principe de tarifs d'exportation, sur les grains par exemple, vu que ces tarifs contribuent beaucoup à permettre aux grains canadiens de faire face à la concurrence qu'ils rencontrent sur les marchés mondiaux. Cependant l'avantage pour le pays de tarifs spéciaux d'exportation, et de bas tarifs en général, doit trouver sa contrepartie dans les récriminations à l'effet que les chemins de fer de l'Etat constituent un fardeau pour le contribuable. Les propagandistes du monopole des chemins de fer oublient d'en tenir compte. Le contribuable en général possède des intérêts dans les industries productrices avantagées par les bas tarifs ferroviaires. Si l'on oublie ces deux points de vue, la situation des chemins de fer semble peu favorable. On blâme les chemins de fer à propos de la situation créée par l'initiative de l'Etat de subventionner l'industrie et l'agriculture en imposant de bas tarifs de

transport ferroviaire. Si l'on prétend que l'écart entre le tarif moyen par tonne-mille,—en tenant compte de la qualité du service donné,—au Canada, en Argentine ou en Australie, repose dans la subvention octroyée à l'industrie et à l'agriculture canadiennes, une telle opinion n'est pas plus tirée par les cheveux que certaines prétentions sur lesquelles repose la propagande en faveur du monopole ferroviaire. A tout événement, que l'on appelle subventions ou autrement ces écarts dans les tarifs par tonne-mille, le fait demeure que l'industrie et l'agriculture canadiennes ont bénéficié l'an dernier d'un transport ferroviaire en dépensant environ \$200,000,000 de moins qu'elles ne l'eussent fait avec le tarif argentin, et \$400,000,000 de moins qu'elles n'eussent eu à payer avec le tarif australien. La contribution de l'Etat au paiement des intérêts des valeurs du N.-C. se compense et de beaucoup par l'écart entre les frais de transport de denrées au Canada et ceux des pays de vie économique identique où les conditions de transport ferroviaire sont plus favorables.

Comme le dit l'*Ottawa Journal*, la grande raison pour laquelle les chemins de fer canadiens encaissent moins de bénéfices que beaucoup d'autres vient de ce que nous bénéficions des tarifs les plus bas au monde. Il ajoute avec raison que les déficits subis par le N.-C. se contrebalancent par l'avantage dont jouit le commerce en général du chef des bas tarifs de transport de denrées.

Les producteurs de base et l'industrie lourde sont les principaux bénéficiaires des bas tarifs de transport. Ils ont peut-être autant de droits à une subvention sous cette forme que les manufacturiers en ont à une barrière tarifaire élevée qui leur permet de demander des prix plus élevés pour leurs produits, ce qui leur serait impossible autrement. Le rapport récent du juge Turgeon sur les textiles et les tarifs peut faire croire au Comité que l'économie pour le consommateur canadien qui pourrait s'effectuer sous un régime de contrôle plus unifié des industries manufacturières protégées dépasse de beaucoup toute économie d'obtention possible par l'unification des chemins de fer en faveur des détenteurs non canadiens de valeurs de chemins de fer.

EFFETS SUR LA MAIN-D'ŒUVRE DES CHEMINS DE FER

Une bonne partie de l'argumentation en faveur de l'unification des chemins de fer comporte des pronostics sur les conséquences futures à l'endroit de la main-d'œuvre des chemins de fer, pronostics selon moi sans fondement. Dans une causerie devant le *Regina Board of Trade* sir Beatty a déclaré :

On me dit que je me propose de jeter sur le pavé des milliers d'employés. Je répète... que la protection de la main-d'œuvre fait partie intégrante de mon plan, et que les économies à effectuer sur ce point doivent s'effectuer graduellement, sagement et après mûre considération et sans occasionner de désagréments à ceux qui présentement tirent leur subsistance des chemins de fer.

Dans une autre causerie (publiée en opuscule sous le titre "La question des chemins de fer au Canada et sa solution"), sir Edward a dit :

Puis vient cette autre objection à l'effet que l'union des chemins de fer amènera le dédain pour l'élément humain en ce qu'elle comportera une réduction du personnel. Il est exact que tel peut en être le résultat, cependant une telle réduction est inévitable à moins d'un retour à une prospérité très marquée. Mais les craintifs ignorent apparemment le renouvellement considérable du personnel des chemins de fer en temps normal. Des enquêtes instituées aux Etats-Unis ont démontré que le renouvellement normal à cause de départs occasionnés par la maladie, le décès, la mise à la retraite et les permutations volontaires varie entre 5 et 6 p. 100 du chiffre d'ensemble du personnel. Dans ce cas et si pour des raisons naturelles les vides ne sont pas remplis, le personnel des chemins de fer

canadiens tomberait en cinq ans de 25 à 30 p. 100, et il serait impossible de faire fonctionner les chemins de fer unifiés avec un personnel réduit de 75 ou 70 p. 100 du chiffre normal.

Les tenants de ce procédé de réduction du personnel des chemins de fer présument que les départs du personnel dans tous les compartiments de l'industrie ferroviaire seront en somme uniformes et proportionnels. Quelle garantie en avons-nous? Il peut sans doute se produire un certain déplacement d'employés d'une fonction à une autre—celui d'un préposé du dépôt des locomotives par exemple aux fonctions de chauffeur ou d'un chauffeur aux fonctions d'employé de train, et ainsi de suite. Mais les possibilités d'un tel déplacement sans accroc à l'efficacité du travail sont restreintes. Puis si l'on ne doit pas engager d'autres employés apprentis ou débutants, ce sera la dislocation de tout le système de promotions. L'employé d'un emploi secondaire promu à un emploi supérieur peut-il continuer à faire en même temps le travail d'un employé de classe inférieure et celui d'un employé supérieur? Et pourtant ne serait-ce pas nécessaire si l'on présume qu'il ne faut engager aucun autre employé pendant cinq ou six ans?

Certaines fonctions des chemins de fer ne peuvent s'exercer que par des employés de longue expérience non seulement dans le domaine technique mais aussi par la formation d'habitudes qui assurent la stabilité de caractère. Si pendant quatre ou cinq ans les chemins de fer cessent de former des apprentis pour la nombreuse série des travaux techniques nécessaires, il leur faudra faire venir des spécialistes de l'étranger. Et alors la réduction du nombre d'emplois à confier aux Canadiens n'atteindrait pas seulement 25 à 30 p. 100; et les emplois confiés à des personnes de l'étranger seraient perdus pour les Canadiens.

La théorie qu'une réduction "sans souffrance" du personnel des chemins de fer peut s'effectuer en n'engageant pas de jeunes gens pour les préparer à des emplois qui exigent une haute dose de savoir-faire est de toute évidence gratuite. Même si les chemins de fer pouvaient fonctionner normalement plusieurs années sans former de jeunes gens aux travaux de chemins de fer—ce que nous ne croyons pas—il ne serait pas de l'intérêt national qu'il en fût ainsi. Toute industrie qui néglige pendant plusieurs années d'offrir aux jeunes gens des accès aux travaux d'ordre technique négligerait de ce fait ses propres intérêts et se déchargerait de la responsabilité qu'elle a contractée envers la nation.

Une autre théorie veut qu'une réduction marquée du nombre d'employés de chemins de fer venant à se produire du chef de vacances causées par la mise à la retraite, etc., et non remplies constituerait un procédé "sans dommage" pour la main-d'œuvre canadienne. Elle néglige le fait que des employés de chemins de fer ou d'autres citoyens peuvent entretenir l'espoir d'assurer à leur progéniture un emploi sur les chemins de fer au cours des cinq années à venir. Or, la frustration de cet espoir ne se ferait pas précisément sans préjudice.

Les porte-paroles de l'Association des Manufacturiers Canadiens qui ont témoigné devant la Commission Rowell ont parlé du procédé "sans douleur" de réduction du personnel des chemins de fer comme d'une "conception d'amortissement automatique du problème du chômage qui se relie au fonctionnement unifié des chemins de fer." Cette théorie sonne bien au point de vue affaires. Amortir veut dire assurer le retour du principal et des intérêts à un créancier qui, s'il peut s'en passer pour l'instant, peut déposer le tout dans un coffret de sûreté jusqu'au jour où il pourra l'utiliser. Mais la faculté de travailler diffère de l'argent en ce qu'elle se relie à la personne du travailleur. Le procédé "sans douleur" de la réduction du personnel des chemins de fer ne serait pas un amortissement ni un procédé de retour; il ferait au contraire disparaître l'occasion pour un certain nombre de travailleurs de vivre convenablement sur leur salaire. Il ne créerait pas un fonds d'amortissement de la main-d'œuvre mais ferait dispa-

raître quelque 30,000 emplois et jetterait environ 120,000 personnes sur le sable mouvant du chômage entretenu aux frais de l'Etat.

La conception de l'amortissement automatique semblerait être un produit de la confusion de pensée ou pour le moins un mode de pensée qui ignore l'élément humain, partie intégrante du problème de l'exploitation unifiée des chemins de fer.

Les porte-paroles de l'Association des Manufacturiers Canadiens n'exprimaient probablement pas les sentiments de tous. A ce propos, on peut noter que M. Elmer Davis, ancien président de cette association, s'est prononcé carrément contre l'unification des chemins de fer. Il a même ajouté que les employés supérieurs du National-Canadien avaient été "muselés" ou empêchés de faire de la controverse comme ils eussent pu le faire s'ils n'avaient été influencés par la crainte de perdre leur emploi, advenant l'unification. La déclaration irrévérente de M. Davis occupait vingt-neuf lignes sur une page intérieure du *Montreal Star*.

Dans un système économique rationnel on peut attendre des chemins de fer et des autres industries qu'ils fournissent à l'ouvrier l'occasion de gagner sa subsistance, et cette occasion devrait se multiplier au moins au fur et à mesure que la population augmente. En 1920, le chiffre moyen des employés de chemins de fer au Canada fut de 185,177. Haussé en proportion de l'augmentation de la population depuis 1920, ce nombre eût dû être de 250,000 l'an dernier. Le Bureau fédéral de la statistique établit que ce nombre ne fut l'an passé (sous réserve de revision) que de 125,302. Les chemins de fer n'employaient donc que la moitié du nombre de personnes qu'ils eussent dû employer dans une économie rationnelle en les répartissant comme il convient.

On compte que par l'unification le personnel des chemins de fer peut se réduire de 25 à 30 p. 100 au-dessous du chiffre normal. 1930 passe pour une année normale. Le nombre moyen des employés est tombé de 35 p. 100 de 1928 à 1933, et depuis, la reprise fut faible. Mais en se basant sur le chiffre moyen désigné comme étant celui de l'an dernier, une réduction de 25 p. 100 de ce chiffre voudrait dire 31,000 employés de moins, et une réduction de 30 p. 100, 37,500 employés de moins. En supposant que l'unification pourrait permettre une économie de \$75,000,000 et en se souvenant que l'an dernier les salaires et émoluments constituaient 62 p. 100 de l'ensemble des frais d'exploitation des chemins de fer canadiens en général; en se souvenant aussi que le revenu moyen de chaque employé fut de \$1,396, la réduction du nombre d'employés atteindrait 33,000 hommes. Les chemins de fer emploieraient donc 92,000 personnes, soit moins que la moitié du chiffre de 1920, alors que les promesses du temps de guerre d'assurer à tous un emploi et une existence meilleure rententissaient encore à tous les échos du pays.

Trente-trois mille employés faisant vivre trois personnes chacune, cela équivaldrait à la population d'Ottawa au dernier recensement. Comment déduire qu'un procédé qui, s'il était applicable, enlèverait le pain de la bouche à 132,000 personnes peut être un procédé "sans souffrance"?

AVANTAGES DE LA CONCURRENCE

Les arguments apportés en faveur de l'unification considérée comme moyen d'éliminer la concurrence pourraient valoir dans une campagne destinée à jeter à bas la plupart des institutions démocratiques du pays. Si un parti politique se trouvait débarrassé de toute entrave en faisant disparaître l'autre parti, certaines économies deviendraient de ce chef possibles, mais le parti survivant utiliserait probablement son pouvoir politique pour protéger les intérêts de ses adhérents aux dépens de la population. Douze ans passés, le président de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien exprima le doute "qu'il fût possible à une entreprise, même avec la direction la meilleure, les fonctionnaires les plus

loyaux et les plus entendus, avec enfin le conseil d'administration composé des personnes les plus sages et les plus patriotes et avec un personnel de 100,000 à 150,000 employés de se maintenir dans un état d'efficiencé élevé sans l'aiguillon de la concurrence." Et M. L.-S. Fournier, adversaire de l'étatisation et homme versé en matière de chemins de fer a déclaré que "la population du pays avait reconnu le fait que la rivalité qui en est résultée (entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien) avait servi au mieux les intérêts des deux réseaux et du public."

Bien que la concurrence exercée d'une certaine manière puisse constituer un encouragement au travail et une source d'avantages, elle peut par ailleurs occasionner du gaspillage. Mais qui va décider si la concurrence est bonne ou mauvaise? Une commission, de sept membres disons, dont trois se considèrent comme les gardiens de la propriété personnelle et trois, les gardiens de la propriété publique? La décision sortirait la plupart du temps du vote prépondérant du président, décision d'un seul homme. On peut trouver des raisons pour prétendre que l'administration unifiée existera sans une union réelle des deux réseaux ou constituera un mariage pour le pire ou le mieux sur un plan d'égalité de droits, mais un tel arrangement comporterait de toute évidence le danger de voir exercer des pouvoirs dictatoriaux par un seul homme. Et puis, les décisions sur ce qui constitue une concurrence bonne ou mauvaise, décisions prises dans des circonstances qui enchevêtrèrent l'exploitation de chemins de fer et dans la complexité des intérêts engagés ne devraient venir que d'un corps public.

Les embarras financiers des chemins de fer s'augmentent de la concurrence d'autres modes de transport. Si l'administration unifiée des chemins de fer est nécessaire pour faire disparaître la concurrence entre eux, en supposant qu'elle puisse s'éliminer sans trop de dommage à la population, l'administration unifiée du transport par véhicules moteurs ne devient-elle pas également nécessaire? Si une certaine concurrence par chemins de fer est mauvaise, il en est de même d'une certaine concurrence issue des véhicules moteurs, mais pas de toute concurrence. La concurrence de la part des véhicules moteurs a encouragé dans une large mesure la construction de trains profilés et plus rapides pour voyageurs. Les autobus ont enlevé une certaine proportion du transport de voyageurs aux chemins de fer, mais par ailleurs ils ont encouragé considérablement le déplacement de la population, déplacement qui n'aurait pas eu lieu autrement.

On a exprimé les avis les plus opposés sur les effets de la concurrence exercée par le camion automobile sur le transport des marchandises par les chemins de fer mais on ne peut douter qu'elle ait grandement contribué à la diminution des recettes des chemins de fer. Le camion automobile transporte les denrées les plus payantes mais non, si ce n'est dans des circonstances spéciales, la matière première en vrac. Ses frais sont réduits parce qu'il peut utiliser la route dont il ne paye qu'une partie du coût d'entretien. Les chemins de fer perdent ainsi non seulement le transport des denrées payantes aux mains du camion pendant une bonne partie de l'année, mais ils perdent encore par la réduction des tarifs de transport sur les denrées rémunératrices dans l'espoir de conserver ce transport. Ils se trouvent dans l'obligation de transporter en tout temps la marchandise lourde moins payante et de maintenir le service pendant tous les mois d'hiver où le camion ne peut ou ne veut maintenir son service routier. Certains embranchements de chemins de fer transportent peu ou point de marchandises de première classe si ce n'est dans les mois où les conditions atmosphériques empêchent le camion de circuler. Et pourtant le Canada ne possède que peu ou point de régions pour lesquelles le transport ferroviaire ne soit pas d'une nécessité absolue pendant plusieurs mois d'hiver. C'est là une autre raison importante de considérer le transport ferroviaire comme d'utilité publique et ayant droit à des égards particuliers.

Le camion est fortement subventionné en vue de concurrencer les chemins de fer pour le transport le plus payant de marchandises et d'une certaine pro-

portion du public voyageur à une époque de l'année où ce transport est le plus rémunérateur, et ce sans les obligations imposées aux services de transport en commun d'assurer un service régulier et de transporter toute marchandise qui se présente.

Une telle concurrence est passablement injuste et sa réglementation demande autant de doigté que celle de la concurrence entre les chemins de fer. L'administration unifiée de plusieurs compagnies de camionnage et de leurs personnels peut ne pas pouvoir s'envisager, mais il reste possible d'établir une réglementation publique régissant le mode d'exploitation, la nature du service à assurer et les tarifs, etc., ce qui réduirait au minimum les effets désavantageux de la concurrence entre le camion et le chemin de fer. Impossible d'arriver à rien de tangible par une enquête sur la situation des chemins de fer au Canada sans passer à la loupe les autres modes de transport.

EXCELLENCE DU TRANSPORT PAR LES CHEMINS DE FER

Les tenants du monopole des chemins de fer prétendent que les deux administrations des chemins de fer ont négligé de chercher à améliorer le service et à pratiquer des économies. Notons ici que le Bureau fédéral de la statistique a calculé que de 1920 à 1935 le rendement par employé et par heure au sein du personnel du service de transport de marchandises au Canada s'est amélioré pour le moins de 80 p. 100, rendement calculé par tonne-mille de transport de denrées. Dans le même temps, le volume de la production par tête dans les industries au Canada a haussé de 45 p. 100. Dans ces quinze ans il s'est produit une certaine réduction des heures de travail dans certaines industries manufacturières, de sorte que la hausse de productivité par tête et par heure peut avoir dépassé légèrement 45 p. 100 mais avoir difficilement atteint 50 p. 100. Ces chiffres valent naturellement pour l'amélioration moyenne dans toutes les industries manufacturières dont quelques-unes peuvent avoir obtenu un résultat plus favorable ou moins favorable.

Mais le fait demeure que la proportion dans l'amélioration du rendement par tête et par heure dans la partie la plus importante de l'industrie des chemins de fer a dépassé de beaucoup celle constatée dans les industries manufacturières prises globalement. En 1935, le salaire-heure moyen du personnel des trains de marchandises fut de 7.2 p. 100 plus élevé qu'en 1920, mais l'amélioration du rendement par dollar de salaires fut de 60 p. 100. De 1920 à 1935 le nombre d'employés des trains de marchandises a diminué d'environ 44 p. 100, et le nombre de tonne-milles, d'environ 25 p. 100.

De tels changements ne trahissent pas un manque de soin de la part des administrations de chemins de fer à améliorer le rendement et à pratiquer l'économie par tous les moyens possibles.

RÉDUCTION DES DÉPENSES ET DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER

La rationalisation adoptée pendant la crise a fauché dans les rangs de la main-d'œuvre des chemins de fer. De 1929 à 1933, les bordereaux de paye du P.-C. et du N.-C. au Canada ont fléchi d'au moins 46 p. 100; la perte en salaires et appointements a atteint de ce chef près de \$122,000,000. Comparaison faite entre l'année 1930 qu'on appelle normale, et 1937, les listes de paye ont fléchi de près de \$70,000,000, soit 28 p. 100.

La crise a diminué le nombre d'employés de 64,768, et même plusieurs de ceux que l'on considérait comme employés ont travaillé assez longtemps à temps partiel. En 1936, il y avait encore 47,373 employés de moins que dans l'année 1930 que l'appelle normale.

On peut se faire une idée de l'intensité de la rationalisation en comparant 1930 à 1936. Le trafic-marchandises en tonne-milles a fléchi de 8.9 p. 100. Par

ailleurs le nombre d'employés à diminué de 27 p. 100; quant au bordereau de paye, il a baissé de 32 p. 100. A noter que le déclin du bordereau de paye fut de \$79,200,000. Les frais d'exploitation entre 1930 et 1936 ont baissé de \$90,000,000, soit 26 p. 100. Près de 87 p. 100 des économies ainsi effectuées le furent aux dépens de la main-d'œuvre.

QU'ACCOMPLIRAIT L'UNIFICATION?

En soit l'unification ne garantit pas du tout la possibilité d'effectuer des économies sérieuses si ce n'est par la réduction des services, et les conséquences qui pourraient en découler seraient que les économies effectuées au mieux des intérêts des actionnaires dont la plupart ont leur domicile ailleurs qu'au Canada seraient compensées par les pertes essuyées par la population canadienne.

En Grande-Bretagne depuis la guerre, plusieurs chemins de fer se sont fondus en quatre réseaux régionaux et ont appliqué la rationalisation dans toute sa rigueur. Et pourtant, bien que ce pays ait joui pendant quelques années d'une prospérité sans précédent puisque la production industrielle a dépassé de 28 p. 100 celle de 1929, il ne semble pas que l'unification ait obtenu les économies attendues. En fait les chemins de fer d'Angleterre ont tout récemment obtenu de hausser de 5 p. 100 sur toute la ligne les tarifs ferroviaires et de relever leurs tarifs encore plus sur certaines denrées spécifiées. En France les chemins de fer se sont aussi unifiés mais apparemment sans en tirer les avantages prévus. En tout cas et comme on l'a dit, les chemins de fer y ont récemment obtenu de relever jusqu'à 25 p. 100 les tarifs.

PROPAGANDE DÉFAITISTE SUR LA SITUATION DES CHEMINS DE FER

L'idée de derrière la tête du propagandiste du monopole ferroviaire est que l'évolution de l'économie industrielle canadienne a atteint son apogée. Il parle comme s'il n'était plus permis d'espérer un plus gros chiffre d'affaires pouvant aider à relever le volume du transport à un niveau tel qu'il résoudrait la question financière des chemins de fer, augmenterait en même temps assez les chances d'emploi pour résoudre le problème du chômage et allégerait le fardeau des impôts, né des allocations de chômage. Il est particulièrement troublant de voir que l'Association des Manufacturiers Canadiens et la Chambre de commerce canadienne semblent avoir adopté ce point de vue pessimiste. Nous insistons sur le fait que, à notre avis, le pire résultat de la propagande partie de haut lieu et dont le Canada fut le champ de manœuvres ces dernières années est que cette propagande fut l'écho d'un esprit défaitiste. Les gens du commerce et de la politique de qui nous devrions attendre l'inspiration et l'encouragement ont fait preuve d'un manque déplorable de foi dans l'avenir du Canada. Ils ont déprécié le Canada, pratique maladroite qui, il n'y a pas si longtemps, se fût vu dénoncer comme antipatriotique.

L'esprit défaitiste qui s'est manifesté dans les années qui suivent 1930 est aussi surprenant que profondément troublant. La propagande sur les chemins de fer n'est pas son unique effort. Des conseils défaitistes obscurcissent l'horizon de la population pour tous les problèmes qui se présentent. Il n'y a pas que le moral des employés de chemins de fer qui ait été ébranlé. Les trompettes d'alarme et de découragement ont secoué toute l'armature morale de la nation et ont armé les forces et aggravé les émotions qui travaillent à la désunion nationale.

Empruntant les colonnes du *Free Press* de Winnipeg un "Canadien des provinces Maritimes" prend à partie la propagande en faveur du monopole des chemins de fer et déclare que si le gouvernement capitule devant elle la population des provinces Maritimes jugera cette capitulation comme

un avertissement que les provinces centrales dominantes en politique ont cédé devant les clameurs défaitistes des meneurs financiers... Ces propagandistes nous disent que l'espoir toujours déçu des provinces Maritimes à l'effet que la Confédération s'avérerait dans l'avenir une entreprise plus fructueuse que dans le passé doit attendre indéfiniment pour se réaliser. Et cet espoir toujours retardé finit par produire un état d'esprit dirigé contre l'objet qui constituait son appui.

Ce qui devrait en réalité faire l'objet de nos calculs est la mise sur pied d'un système économique fonctionnant à toute allure et assurant non seulement le transport exigé par les chemins de fer mais aussi la somme de travail nécessaire pour fournir à la masse de la population une certaine mesure de prospérité. Si les hommes d'Etat et les hommes d'affaires ne peuvent résoudre la question, la Confédération est devenue inutile et mérite à peine qu'on lui demeure fidèle.

L'hon. M. Haig:

D. Cette lettre émane d'un homme ou d'une femme qui n'a pas signé. La croyez-vous très précieuse pour le Comité?—R. Prenez-la pour ce qu'elle vaut. D. Mais elle ne vaut rien. Son auteur a eu honte de la signer.

Le TÉMOIN (il poursuit sa lecture):

Bien des gens croient que les provinces centrales ont bénéficié de la Confédération aux dépens de l'Est et de l'Ouest. Les raisons de cet état d'esprit peuvent se discuter mais elles sont une source de dissension qu'on est bien forcé de constater. L'Association des manufacturiers canadiens a son siège d'affaires dans les provinces centrales; elle a assez mal servi ses membres et le pays en se faisant partie à une propagande de pessimisme qui, si elle n'a pas délibérément l'intention d'affaiblir la loyauté de l'Est et de l'Ouest envers la Confédération, peut néanmoins obtenir ce résultat et aggraver la difficulté de développer un réel esprit d'unité nationale.

TRANSPORT EN VUE DE DONNER SATISFACTION PLUTÔT QUE D'ENCAISSER DES BÉNÉFICES

Les tenants de l'unification prétendent que l'on devrait appliquer la règle des profits et pertes au système de transport aussi sévèrement qu'à n'importe quelle entreprise particulière à direction unique. A ce sujet nous citons de nouveau le *Journal d'Ottawa*:

L'envisager (le transport) comme une simple entreprise commerciale soumise aux hasards des restrictions ou des expansions au gré des bénéfices ou des pertes, c'est folie. Le transport est une entreprise nationale; un service national tout comme le balisage des eaux est un service national; de même pour nos canaux, notre service postal, nos édifices ou nos travaux publics. Personne ne demande un bénéfice annuel à ces services. Personne non plus ne cherche à accumuler leurs pertes en les ajoutant à nos déficits.

A noter en passant que les dépenses de l'Etat sur les canaux, les ports et les balisages des eaux ont de beaucoup dépassé \$700,000,000. Si ces services de transport passaient aux mains d'un trust, la caisse de ce dernier accuserait un actif de plus de \$700,000,000 compensé par un passif égal au crédit de l'Etat. Le fait de ne pouvoir honorer les intérêts composés de sa dette à l'Etat serait-il considéré comme dette nationale? Et cependant il en serait ainsi en adoptant le système de comptabilité qui force le National-Canadien à subir un déficit de \$100,000,000 par année. Le coût de l'ancien Intercolonial qui aux yeux du public était probablement depuis longtemps effacé, persiste à passer pour un passif du National-Canadien sur lequel s'attendent à payer les intérêts ceux du

moins qui cherchent à faire de la question des chemins de fer le bouc émissaire des embarras de la nation ou des fautes des procédés politiques ou commerciaux.

Le très hon. M. Meighen:

D. Qui demande au pays de gagner les intérêts des immobilisations sur l'Intercolonial? Je ne vois aucun avantage à dresser ces chevaux de paille pour le plaisir de tirer dessus.—R. C'est là un mode de comptabilité.

D. Personne ne prétend que nous devons gagner les intérêts sur l'Intercolonial.—R. On l'a proposé tant et plus.

D. Je me demande qui l'a proposé. Ce montant n'est pas dans notre comptabilité pour cette fin.

L'hon. M. MURDOCK: Mais n'entre-t-il pas dans notre dette?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non. La dette contractée envers le public est celle des garanties du National-Canadien détenues par le public. Nous serions tous si aises de proroger le Parlement si seulement nous pouvions arriver à un moment où nous pourrions honorer la dette contractée envers le public.

Le TÉMOIN: On a dit et répété que le National-Canadien perdait annuellement \$100,000,000, et je déclare que c'est par le même mode de comptabilité que l'on en arrive aux faits énumérés ici.

L'hon. M. HAIG: Mais c'est inexact.

M. BIGGAR: En fait, une Pièce déposée ce matin, le N° 95, établit qu'il existe, compris dans la part de propriétaire mais complètement absent du bilan, \$388,000,000 en immobilisations sur les chemins de fer de l'Etat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nullement porté au compte capital.

L'hon. M. HUGESSEN: Il le fut jusqu'à l'an dernier.

L'hon. M. ROBINSON: Il n'y a pas si longtemps, j'entendais un représentant de la chambre de commerce déclarer que le changement de comptabilité avait été un crime.

L'hon. M. HAIG: Mais les \$100,000,000 n'ont rien à faire avec la dette de l'Etat.

L'hon. M. ROBINSON: Je ne vous comprends pas très bien. Mieux vaudrait permettre au témoin de continuer.

L'hon. M. HAIG: Mais je ne veux pas qu'on dise que j'aurai laissé passer le fait sans protester. Pourquoi lui laisser lire des choses fausses?

Le TÉMOIN: C'est affaire de comptabilité, et j'affirme que ce n'est pas une fausseté. Je prétends que si l'on adoptait la méthode utilisée par le National-Canadien et qui le force à accuser un déficit annuel de \$100,000,000...

Le très hon. M. MEIGHEN: Même alors on n'y inclurait pas l'Intercolonial.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur le président, puis-je proposer de faire venir demain l'employé compétent du Bureau fédéral de la statistique et le prier de mettre les choses au point?

Le très hon. M. MEIGHEN: Notre avocat peut le faire immédiatement.

L'hon. M. MURDOCK: A condition d'avoir sous la main les données nécessaires. Je croyais que nous portions encore une partie de cette ancienne dette à qui tout le monde avait dans son cœur dit adieu depuis longtemps.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas compris dans les \$100,000,000.

L'hon. M. CALDER: Ce ne l'a jamais été. L'ancien ministre des Chemins de fer, le sénateur Graham, le sait fort bien.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): De fait, j'ai dû faire un gros effort pour me taire. On m'a accusé chaque année à la Chambre des communes de n'avoir pas, bien que j'eusse un surplus, acquitté aucun intérêt sur l'Intercolonial.

[M. A. R. Mosher.]

Le TÉMOIN: Très bien.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est oublié.

Le TÉMOIN: On en parle encore à la Chambre des communes et au Sénat, mais je crois être exact en déclarant que le déficit est de \$100,000,000 et comprend l'ancien Intercolonial.

L'hon. M. HAIG: C'est inexact et je refuse, monsieur le président, de le reconnaître.

Le TÉMOIN: Parfait. J'accepte le chiffre du Bureau de la statistique.

L'hon. M. HAIG: Il vaudrait mieux.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Continuez, monsieur Mosher.

Le TÉMOIN: Passons à l'argument voulant que l'unification aura pour résultat d'appliquer des procédés stricts d'affaires à l'administration des chemins de fer. Les tenants de cette opinion présumant que l'administration des chemins de fer peut demeurer absolument étrangère aux réactions politiques ou publiques. Mais comment? De quelle façon le tarif douanier pourrait-il rester indépendant des réactions politiques ou publiques? En abolissant simplement tous les tarifs de protection. Le premier pas à faire pour dégager les chemins de fer de l'atmosphère politique serait de la libérer de la main-mise par l'Etat sur les tarifs de transport des denrées et des voyageurs. Ils pourraient ainsi fonctionner en appliquant le principe strictement commercial d'imposer le tarif le plus élevé que le public pourrait supporter et résoudre par là et très vite leurs embarras financiers.

Mais les tenants de l'application de méthodes strictement commerciales aux chemins de fer sont-ils prêts à en accepter les conséquences logiques? Se rendent-ils vraiment compte qu'en toute logique ils plaident ainsi en faveur d'un relèvement des tarifs de chemins de fer? Il est permis de douter qu'ils aient approfondi la question. Autrement ils pourraient bien se trouver embarrassés par les conséquences logiques de leur argumentation—et encore plus par ses conséquences lointaines. En effet s'il était bon de dégager complètement les chemins de fer des influences politiques, il serait également bon d'en faire autant pour les autres industries en faisant disparaître ce qui les embourbe dans l'économie politique du pays, j'ai nommé le tarif de protection.

TAXATION ET ÉCONOMIE

La prétention qu'il importe de sauver le Canada du péril permanent d'un fardeau financier ferroviaire trouve peu d'écho chez l'ouvrier, surtout si l'on considère que cette planche de salut est destinée à diminuer ses chances de gagner sa vie. Comme on l'a noté, le fardeau des impôts en jeu est plus que compensé par le bas tarif de transport ferroviaire. On peut avec raison se demander si—et dans quelle mesure—le plan d'économies à effectuer sur les chemins de fer aurait pour effet de faire économiser en faveur des individus déjà riches aux dépens de l'ouvrier.

Le problème des chemins de fer au Canada s'est confondu avec l'idée que l'impossibilité pour notre système économique de fonctionner avec satisfaction ces dernières années provient du lourd fardeau des impôts. Ce fardeau qui pèse sur le consommateur canadien est sans nul doute assez lourd et a pour effet de ce chef de restreindre le pouvoir de consommation, pierre fondamentale d'un commerce florissant. Mais les taxes ne sont évidemment pas l'unique ni même la principale cause du fait que la prospérité du commerce canadien avait à peine atteint le niveau de 1929 avant son arrêt d'abord et sa régression ensuite. En Grande-Bretagne où les taxes ont lourdement pesé sur les riches, la production industrielle a dépassé l'an dernier de 25 p. 100 le niveau de 1929. En Suède où les taxes sont lourdes aussi, la production industrielle a aussi dépassé de 40 p. 100 le niveau de 1929.

Des économistes comme J. M. Keynes prétendent que l'élévation des taxes a coopéré au relèvement des affaires que la Grande-Bretagne a constaté ces toutes dernières années. On proclame que l'Etat en imposant des taxes élevées sur le revenu et des droits également élevés sur les successions enlève leur argent aux riches qui peuvent s'en passer pour leurs besoins personnels et ne pourraient l'immobiliser dans une industrie productrice dans les conditions économiques de ces dernières années, et que l'Etat en plaçant cet argent dans des initiatives de portée sociale le transporte aux mains de la population qui ne tarde pas à l'utiliser dans l'achat de denrées. Par cette redistribution du revenu national on crée chez le consommateur une demande effective de denrées qui autrement n'existerait pas.

La théorie qu'il était de bonne politique de créer un état de choses de nature à encourager l'épargne—même chez le riche—avait une certaine raison d'être tant que les revenus du capitaliste se répandaient dans la société et que l'épargne pouvait trouver sans délai un débouché dans la création de nouvelles entreprises productrices ou distributrices. Mais de prétendre que les économies effectuées par les chemins de fer, en restreignant chez l'ouvrier les chances de se faire un gagne-pain, auront pour effet de soulager le contribuable à un tel point que ce dernier songera à faire de gros placements dans des entreprises industrielles, d'où stimulation des affaires sur une vaste échelle, c'est refuser de reconnaître que font défaut les occasions de faire des placements d'argent rémunérateurs.

On dit que le manque de confiance de la part des détenteurs de fonds est la cause de la stagnation des industries de première importance. Mais la confiance est plutôt un effet qu'une cause. Si l'on préconisait la naissance d'une nouvelle industrie avec de bonnes espérances d'obtenir une part de l'argent dévalorisé du consommateur, les possesseurs de fonds présentement oisifs ou ceux qui prêtent à l'Etat à petits intérêts saisiraient l'occasion aux cheveux.

Il est dès lors apparent que le maintien du pouvoir d'achat par le fait que l'Etat dépense l'argent prélevé par les taxes est non seulement opportun mais nécessaire. La redistribution du revenu national par ce procédé est l'unique moyen de permettre au système économique actuel de durer. Le sentiment d'insécurité qui existe aujourd'hui dans toutes les industries provient des vices inhérents à ce système économique amené par les conditions actuelles, et c'est une des raisons qui font croire à plusieurs économistes qu'une réorganisation de tout le système économique est inévitable. A tout événement, rien ne justifie de croire que des impôts élevés constituent de toute nécessité un mal ou qu'une réduction de taxes au Canada provenant d'une régression des déficits des chemins de fer soit de nature à tourner au bénéfice de la population du pays.

PROPOSITION DE SIR EDWARD BEATTY

D'après les rapports des journaux, sir Edward Beatty a dit devant votre Comité que la législation de 1933 prescrivant la coopération entre les chemins de fer a failli à cause de la répugnance chez l'un et l'autre d'abandonner sa main-mise sur rien de ce qui pourrait dans l'avenir lui apporter quelque bénéfice. Il refusait la coopération obligatoire imposée par une loi. Mais il a parlé comme si l'unification devait amener une coopération obligatoire en soi, coopération supérieure à celle imposée par le Parlement.

Avec l'unification la majorité des membres du Bureau d'administration en viendraient sans nul doute à croire à l'existence d'une entreprise particulière plutôt que publique. Pour cette raison le Bureau d'administration se sentirait porté à adopter un plan d'action destiné à permettre au matériel du réseau particulier de mieux se tirer d'affaire que s'il était bien public.

Le premier point du plan de sir Edward Beatty est que "les deux chemins de fer continueraient à être maîtres de leur propre matériel." Mais l'unification

[M. A. R. Mosher.]

reposant sur la théorie qu'il naîtra des économies par l'abandon de matériel de double emploi, de services de même nature, de matériel et de services improductifs, les deux compagnies ne pourraient donc conserver leur propre matériel actuel. Il faudrait de toute nécessité mettre de côté une certaine quantité de matériel et un certain nombre de services. Et puis, avec un bureau d'administration plus favorable à l'entreprise particulière qu'à l'entreprise publique, les décisions à prendre sur les abandons de lignes, gares, services, et le reste, tendraient à conserver le matériel et les recettes d'une compagnie particulière. Cet objectif s'accorderait en réalité avec une solution plus économique du problème matériel d'abandon de lignes et de services. Le P.-C. fut le premier à choisir les postes sur une vaste superficie du pays; et puis, dans l'Ouest les premiers établissements de colons se sont effectués le long de ses lignes. On pourrait en inférer que l'abandon de lignes et de services du P.-C. nuirait plus à la population que celui du N.-C. pour des lignes et des services similaires.

Le N.-C. a dû prendre de nombreuses lignes construites tout d'abord pour servir aux besoins de la colonisation dans des territoires moins prometteurs que ceux ouverts à l'origine par le P.-C. Le N.-C. a aussi pris en mains des lignes construites à l'origine pour des fins politiques. Puis sont venues des lignes construites en vue d'exploiter des contrées boisées et imposées au réseau de l'Etat par suite de pressions d'ordre politique et après avoir servi les vues de leurs propriétaires particuliers, à savoir le dépouillement des régions boisées. De cet état de choses l'on peut aussi inférer que le N.-C. détient des lignes et effectue des services dont l'abandon nuirait moins aux populations intéressées que celui effectué dans une même mesure par le P.-C.

En fait, avec le plan destiné, prétend-on, à faire "économiser \$75,000,000", on se propose d'abandonner 3.258 milles de lignes du N.-C. et 1,705 milles seulement de celles du P.-C. Ou encore comme l'a déclaré M. J. C. Macnabb, du P.-C., "l'une des lignes transcontinentales du N.-C. devrait être supprimée." On ne peut douter que sous une administration conjointe cette obligation d'abandonner des lignes, gares, services, et le reste, s'appliquerait plus vigoureusement aux dépens du N.-C. et des populations qu'il dessert présentement.

C'est là le nœud de toute l'affaire. Le P.-C. n'a rien à perdre et quelque chose ou beaucoup à gagner. Par ailleurs, il est douteux que le N.-C. puisse y gagner, alors qu'il a beaucoup à perdre. Bien que le plan d'unification se base sur la présomption que le Canada passe par des années de stagnation commerciale ou même de régression, il est permis d'espérer qu'il reste assez d'intelligence et d'énergie au pays pour faire éclore une nouvelle ère de progrès et de prospérité. Et votre Comité et le Parlement devraient reconnaître cette possibilité.

Si les recettes nettes des chemins de fer devaient dans un avenir prospère se répartir dans une proportion dictée par l'expérience du passé, la part du P.-C. grossirait injustement et prendrait peut-être des proportions inégales au service rendu à la population. Il peut s'écouler beaucoup de temps avant que le P.-C. n'obtienne de ses lignes des Prairies du sud des recettes comparables à celles des années d'avant la sécheresse. Par ailleurs, les lignes du N.-C. situées plus au nord peuvent devenir de plus en plus rémunératrices par le déplacement de la population vers le nord-ouest et par l'exploitation minière.

Le deuxième point de sir Edward est que les détenteurs de valeurs du P.-C. n'obtiendraient aucune garantie publique. Mais son troisième argument pourvoit à ce que le P.-C. encaisse la part du lion des recettes nettes futures des chemins de fer. Ce troisième argument est à l'effet que "chacun des deux propriétaires continuerait à encaisser les recettes nettes que l'expérience du passé veut qu'il eût encaissées en qualité d'entreprise particulière, et que le surplus des recettes nettes obtenues par l'unification serait réparti entre eux dans une proportion équitable."

Le fascicule n° 4 du compte rendu des témoignages fournit le chiffre des recettes nettes d'exploitation (avant l'acquit des taxes accumulées, du loyer du

matériel et des moyens conjoints de transport) du P.-C., pour les quatorze années qui vont de 1923 à 1936 inclus, comme étant d'environ \$545,000,000, et celles du N.-C., de \$246,000,000, soit \$791,000,000 pour les deux. La répartition des recettes nettes désignées par les années passées d'exploitation serait donc alors d'environ 70 p. 100 pour le P.-C. et de 30 p. 100 pour le N.-C.

Le très hon. M. Meighen:

D. Pourquoi excluez-vous les lignes du N.-C. aux Etats-Unis?—R. Nous nous attachons surtout aux lignes établies au Canada parce que nous avons jugé préférable d'agir ainsi.

D. Il vous faut parler des lignes exploitées aux Etats-Unis, que vous le vouliez ou non.—R. Je ne vois pas la différence qui en résulterait pour le calcul définitif.

D. Les lignes des Etats-Unis ne donnent-elles aucunes recettes?—R. Oui, mais elles seraient à mon avis, dans la même proportion. Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien y ont tous deux des lignes.

D. Vous savez que le National-Canadien y possède un réseau beaucoup plus étendu?—R. Le résultat serait le même ou à peu près.

Pour rencontrer les intérêts des valeurs du N.-C. aux mains de la population il faut présentement \$50,000,000. Si la part du N.-C. doit être de 30 p. 100, il faudra avant qu'il n'encaisse \$50,000,000 que l'unification obtienne des recettes nettes suffisantes pour verser les intérêts et les dividendes de près de \$170,000,000, ce qui exigera "des recettes nettes d'exploitation" d'environ \$180,000,000.

D. Vous avez, je crois, mal calculé. Pas intentionnellement, je le sais. Si j'ai bien compris l'idée, elle veut dire ceci: nous prenons un certain laps de temps et calculons les recettes qui écherraient au N.-C. sur tout son réseau, de même pour le P.-C., sur la moyenne globale de tout le réseau commun et nous divisons ce chiffre de recettes d'après cette proportion. Et alors la part du N.-C. arriverait à la moitié au moins. Et vous continuez cette proportion. Impossible d'agir ainsi. Il vous faut prendre cette moyenne de recettes pour ces années-là et ne répartir les recettes que sur cette moyenne. Pour le surplus de ce chiffre il vous faut octroyer au National-Canadien la moitié; votre calcul est donc erroné.—R. Vous constaterez peut-être à la fin de notre calcul qu'il est exact. Nous prévoyons d'abord...

D. Mais vous vous trompez.—R. Peut-être. Vous pourriez peut-être nous dire où.

Admettons la possibilité, à peine probable, que l'unification puisse rapporter une proportion de dépenses par rapport aux recettes brutes de 70 p. 100 sur tout le réseau unifié (l'an dernier, cette proportion en faveur du P.-C. fut de 80.6 p. 100 et pour le N.-C. de 93.1 p. 100); dans ce cas pour donner \$50,000,000 au N.-C. pour acquitter les intérêts, le réseau unifié devra encaisser un revenu brut de \$702,000,000. L'an dernier, les deux réseaux ont encaissé une recette brute de \$310,000,000. Il faudrait donc que les recettes brutes augmentent de deux fois et un tiers.

Le P.-C. a encaissé des recettes nettes d'exploitation de près de \$62,000,000 en 1928. Ses recettes nettes, avant de verser les dividendes, furent, cette année-là, de \$48,800,000. Présentement sa dette fondée porte des intérêts annuels de quelque \$20,000,000. Avant la grande crise les dividendes sur les actions privilégiées atteignaient \$5,000,000, et ceux sur les actions ordinaires jusqu'à \$30,000,000, soit un chiffre global pour ces deux catégories de détenteurs de valeurs d'environ \$55,000,000 par année.

De cet état de choses on peut inférer que le P.-C. n'acceptera probablement pas de modifier le principe proposé à l'effet de répartir les recettes nettes d'un réseau unifié (je veux parler du principe de proportion soixante-dix-trente) avant que sa part n'atteigne au moins \$50,000,000, ce qui n'équivaudrait qu'à

5 p. 100 du total de son passif qui atteint présentement tout près de \$1,000,000,000.

Donc si, et le jour où cela arrivera, d'après le plan Beatty la part du P.-C. atteint \$50,000,000, le N.-C. recevra \$21,400,000. Le réseau unifié devra donc encaisser des recettes nettes de \$71,400,000 par rapport au capital ce qui exigera des "recettes nettes d'exploitation" de plus de \$80,000,000. Avec une proportion de frais d'exploitation, par rapport aux recettes brutes, de 80 p. 100, il faudrait des recettes brutes de \$400,000,000 à opposer aux \$310,000,000 de l'an dernier.

Ces calculs montrent qu'une répartition des recettes nettes effectuée sur la base du passé (l'un des points fondamentaux du plan de sir Edward) tournerait décidément à l'avantage du P.-C. Ils prouvent aussi qu'on ne peut prévoir aucune grosse amélioration de la situation financière des chemins de fer sans une augmentation considérable du transport et donc des recettes brutes.

Le président du P.-C. a parfaitement le droit de faire mousser n'importe quel moyen qui, à son avis, servira à protéger les intérêts des porteurs de valeurs de sa compagnie. Toutefois, l'examen que nous avons fait de son plan ne nous a pas persuadés de son droit à prétendre qu'il est inspiré par le motif patriotique de sauver le pays d'une banqueroute menaçante.

CONCLUSION

Il peut sembler au Comité que la Fraternité canadienne des employés de chemins de fer, en demandant de ne rien changer à la situation matérielle actuelle des chemins de fer au Canada, ou dans ses principes d'exploitation, prend une attitude purement négative. Dans la mesure où une telle modification aurait pour effet de réduire la main-d'œuvre ou les services, la Fraternité doit en honneur s'y opposer fortement, parce que toute diminution du pouvoir d'achat chez le contribuable serait contraire au bien de la nation. La Fraternité prétend aussi que si l'industrie n'assure pas de travail et un certain pouvoir d'achat au contribuable disposé à travailler et en état de le faire, la responsabilité en retombe directement sur l'Etat, et que ce dernier est tout aussi justifiable de subventionner les chemins de fer pour que ces derniers emploient une main-d'œuvre aussi nombreuse que possible qu'il l'est de subventionner les manufacturiers par l'établissement de tarifs de protection, ou de mettre sur pieds des entreprises de travaux publics ou d'allocation de chômage.

L'attitude de la Fraternité en l'occurrence repose sur la constatation que les chances de trouver du travail diminuent présentement; que le régime économique actuel ne fonctionne pas bien et que toute autre diminution des chances de trouver du travail, comme la réduction suggérée de 30,000 employés des chemins de fer, serait absolument nuisible. Ce ne serait que le commencement d'un cercle vicieux comportant l'abandon d'au moins 120,000 personnes au chômage et privant de travail plusieurs autres milliers de gens. La diminution de près de 80,000 ouvriers des chemins de fer depuis 1928 a constitué un sérieux obstacle au retour à la prospérité; et plus grand sera le nombre des sans-travail, pire sera la situation économique. Il eût mieux valu pour la nation réduire les heures de travail et garder actifs tous les employés des chemins de fer que de se voir forcée de dépenser des millions en allocations de chômage et occasionner ainsi l'affaïssissement moral des ouvriers ainsi sacrifiés et de leurs ayants droit.

De l'avis de la Fraternité et il ne peut y avoir de solution définitive au problème de l'industrie et des chemins de fer tant qu'on n'aura pas réorganisé le système économique actuel de façon à permettre à chaque contribuable d'obtenir de l'emploi et de gagner assez pour vivre et faire vivre ceux qui dépendent de lui par une répartition équitable du travail, des loisirs et de la consommation des produits. Quand la population sera convaincue de ce fait et sera déterminée à

opérer les modifications nécessaires à son régime économique, aucun employé de chemin de fer ne réclamera. Mais ces derniers ne permettront pas d'eux-mêmes l'adoption de plans dont les conséquences seront de diminuer le chiffre de la main-d'œuvre dans aucune industrie; de son côté, la population du Canada ne permettra aucune réduction de service ferroviaire ni la création d'un monopole ferroviaire confié à des intérêts particuliers.

Dans l'entre-temps toutefois la Fraternité proposait plusieurs domaines d'enquêtes que le Comité pourrait avec avantage explorer. Ces domaines sont: 1. La possibilité de réduire le taux des intérêts de la dette du National-Canadien. Cette réduction placerait le fardeau des dettes sur les épaules capables de le porter—j'ai nommé les obligataires—plutôt que sur celles des employés de chemins de fer incapables de le porter. 2. La réglementation des modes de transport de concurrence. Non seulement au Canada mais aussi dans plusieurs autres pays on a constaté que l'absence de réglementation du transport routier qui enlève aux chemins de fer le transport des denrées fortement imposées comparativement parlant a réduit considérablement les recettes des chemins de fer. Les tarifs ferroviaires obéissent à une réglementation absolue, alors que le camionnage tout comme le transport par eau et par air n'ont presque pas été réglementés. 3. Le relèvement des tarifs de transport de voyageurs et de marchandises de façon à permettre aux chemins de fer d'encaisser un revenu raisonnable de leur immobilisation de capitaux. Le gouvernement canadien a adopté une politique bien définie de maintenir de bas tarifs de transport pour certaines denrées transportées en vrac afin d'encourager l'exportation; comme on l'a dit, si les tarifs en vigueur dans d'autres pays étaient au Canada il n'existerait pas de problème des chemins de fer, considéré comme tel, mais on a jugé opportun de maintenir à un bas niveau les tarifs ferroviaires et de compenser les déficits des chemins de fer par l'impôt direct. Aussi longtemps qu'on put imposer lourdement les autres denrées grâce à l'absence de concurrence de la part du camion, une telle structure tarifaire de transport demeurerait possible, mais il est évident qu'il faut relever les tarifs des chemins de fer et réglementer la concurrence si l'on veut permettre aux chemins de fer de faire face par leurs recettes à leurs exigences financières.

Une chose est certaine, c'est qu'un monopole ferroviaire placé sous une direction particulière relèverait les tarifs des chemins de fer, vu qu'il aurait main-mise non seulement sur toute commission de contrôle mais sur le gouvernement même. Si cette conséquence était comprise par les têtes dirigeantes des affaires et de la finance qui prêchent présentement le monopole sous une certaine forme, ils modifieraient vite leur attitude. La population du Canada en général ne se laisse cependant pas impressionner par cette propagande et elle ne permettra pas le sacrifice du National-Canadien sur l'autel de la finance, pas plus qu'elle ne se laissera émouvoir par la demande de protéger les riches aux dépens de l'ouvrier.

Nous prions donc instamment le Comité d'envisager ce problème sous tous ses aspects nationaux en tenant compte de l'opportunité de maintenir le chiffre des travailleurs à un niveau aussi élevé que possible et d'assurer à la population un service ferroviaire satisfaisant. Tout plan qui négligerait ces deux facteurs aurait des conséquences beaucoup plus sérieuses que le maintien de l'état de choses actuel. Quelque lourd que soit le fardeau des déficits des intérêts du National-Canadien sur les épaules du contribuable, ce dernier aura encore plus à souffrir de tout plan tendant à créer un monopole ferroviaire et à détruire l'intégralité des chemins de fer Nationaux considérés comme propriété de la nation et administrés par la nation.

Le très hon. M. Meighen:

D. Vous présumez, monsieur Mosher, qu'un relèvement tarifaire augmenterait les recettes. Etes-vous bien sûr d'avoir raison en ceci?—R. Si je suis parfaitement certain d'avoir raison?

[M. A. R. Mosher.]

D. Oui?—R. Je suis absolument sûr qu'un relèvement des tarifs entraînerait un relèvement des recettes. Il se produirait bien certainement une certaine perte dans le transport de certaines denrées du chef de la concurrence exercée par d'autres modes de transport.

D. Je ne crois pas que les chefs des entreprises ferroviaires en soient aussi sûrs que vous. Il est certain que leurs recettes obtenues des tarifs de concurrence ne hausseraient pas; elles diminueraient au contraire sérieusement. Quant aux tarifs non compétitifs comme celui du transport du blé de l'Ouest, il faut vous souvenir que notre blé doit se transporter sur une étendue de 50 milles contre 5 milles pour le blé de l'Argentine, sur environ 50 milles contre 10 ou 15 milles pour le blé australien. Pour cette raison le cultivateur canadien, s'il veut concourir avec le cultivateur d'autres pays, doit pouvoir obtenir un tarif moins élevé s'il ne veut se voir forcé d'abandonner la partie. Il ne suit donc pas qu'un relèvement tarifaire amènera un relèvement des recettes. Il pourra au contraire les anéantir complètement.—R. Je vous prierais de bien vouloir vous rappeler que nous ne prêchons pas un relèvement tarifaire.

D. Je le sais.—R. Nous voulons dire que si les chemins de fer désirent résoudre leurs embarras financiers par leurs recettes, il leur faut relever leurs tarifs.

D. Je sais que vous le prétendez. Je sais aussi que vous ne prêchez pas un relèvement tarifaire. Vous l'avez établi très clairement. Mais vous avez prétendu que nous gonflerions considérablement nos recettes si nous relevions nos tarifs. Je dis, moi, que je n'en suis pas encore bien persuadé.—R. J'ai simplement dit que leurs recettes auraient été considérablement gonflées s'ils avaient exigé pour les denrées qu'ils transportaient en 1936 les mêmes tarifs qu'en Argentine ou dans d'autres pays.

D. Ce n'est pas la question. S'il y avait demande de transport de denrées, ce serait vrai; mais il ne s'ensuit pas que cette demande existerait ou se maintiendrait.

L'hon. M. ROBINSON: Il a prétendu aussi qu'il s'agit en l'occurrence d'une subvention aux cultivateurs et qu'on peut se demander s'il convient bien de faire poser cette subvention sur les épaules des chemins de fer.

Le TÉMOIN: Toute la question est là.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais je prétends n'y voir aucune preuve qu'un relèvement tarifaire hausserait les recettes.

L'hon. M. Gordon:

D. Si l'on relevait les tarifs de transport du bois de la Colombie-Britannique, tout le transport irait au canal de Panama?—R. C'est parfaitement exact; nul doute là-dessus; ce qui n'empêche pas que si nous voulons faire transporter nos marchandises par les chemins de fer à moins que le coût de revient du transport, plus une marge de bénéfice, il nous faut bien consentir à leur octroyer des subventions de transport. Je veux dire par là qu'une compagnie particulière ne peut transporter à meilleur compte qu'une compagnie de l'Etat.

L'hon. M. McRAE: Tout le trafic ne serait pas détourné. Une bonne partie du Canada aurait à acquitter les tarifs imposés.

L'hon. M. GORDON: Il se fait présentement un gros transport à Québec et Montréal par le canal de Panama.

L'hon. M. CALDER: Rien du bois transporté aux provinces des Prairies ne passera jamais par le canal Panama.

L'hon. M. Robinson:

D. Vous dites dans votre mémoire, page 20, deuxième alinéa:

Il eût mieux valu pour la nation réduire les heures de travail et maintenir toute la main-d'œuvre occupée que de se voir forcée de dépenser des millions de dollars en allocations de chômage...

Il m'est venu à l'idée que la raison de la réduction de la main-d'œuvre fut l'attitude prise par les associations.—R. Vous confondez peut-être le fait que la main-d'œuvre ferroviaire ne demandait pas de réduction d'heures de travail tout en acceptant comme conséquence une réduction proportionnée de son salaire. Je prétends que l'on eût dû réduire les heures de travail sans pour cela réduire les salaires.

D. Mais je ne suppose pas que les chemins de fer l'eussent pu faire sans l'assentiment des associations d'employés ferroviaires.—R. Elles consentent volontiers à ce que l'on réduise les heures de travail par jour ou par semaine, pourvu que le salaire des employés ne soit pas réduit d'autant. Souriez si cela vous plaît, mais nous persistons à croire qu'il eût mieux valu pour la nation maintenir le salaire moyen hebdomadaire ou mensuel avec réduction des heures de travail afin de donner de l'emploi à plus de personnes et de les maintenir à l'ouvrage. Nous pouvons nous tromper mais c'est notre sentiment.

L'hon. M. Murdock:

D. Vous avez omis d'insérer le mot "quotidien". C'était votre intention d'y insérer ce mot?—R. Oui.

L'hon. M. Horsey:

D. Vous avez parlé de déficiences dans le système économique et vous donnez le conseil de l'améliorer en maintenant dans leur emploi les employés de chemins de fer et d'en augmenter même le nombre, même en des endroits où, du point de vue économique, ce serait un gaspillage d'argent que de les avoir sur le bordereau de paye. Si les services ne sont pas nécessaires en certains endroits et s'il s'y fait du gaspillage, pourquoi ne chercherait-on pas par des efforts coopératifs à éviter ce gaspillage? Et pourquoi les hommes pour qui les chemins de fer sont leur gagne-pain ne seraient-ils pas prêts, comme ceux qui sont dans tout autre emploi, à être employés à un travail économiquement profitable au lieu de l'être à un travail économiquement non profitable? Pourquoi garderions-nous des hommes travaillant sur les chemins de fer sous un régime non économique et pourquoi en augmenter le nombre? A mon avis, voilà une des déficiences de notre système que de chercher à en agir ainsi alors que nous devrions nous efforcer de rétablir ces hommes et de les placer dans d'autres positions où ils feraient peut-être autant d'argent que sur les chemins de fer?—R. Sous un régime économique convenable, la présente situation n'existerait peut-être pas.

D. Croyez-vous que nous allons améliorer le régime économique en gardant des employés en certains endroits où la duplication du travail existe sur une grande échelle, où le gaspillage est évident, quand peut-être ces hommes pourraient être transférés à d'autres positions où leur salaire serait peut-être plus élevé?—R. Cela serait bien mieux que de les jeter dans les rangs de ceux qui vivent de charité et d'augmenter ainsi le nombre des chômeurs.

D. Mais cela peut-être ne serait pas nécessaire. Peut-être aussi est-ce cela qui réduit un plus grand nombre d'hommes à l'assistance maintenant. Si nous devons maintenir un nombre de plus en plus élevé d'hommes touchant de gros traitements, ce qui causera une augmentation des impôts, où irons-nous? Croyez-vous que nous pouvons payer un salaire à chaque homme du pays s'il n'y a pas d'ouvrage pour lui et avoir des taux fixes d'intérêt avec des échelles fixes de salaires?—R. J'espère qu'un jour viendra où l'industrie cherchera à servir la seule fin qui justifie son existence, celle de fournir à toute la population les marchandises et les services dont elle a besoin. Si nous utilisons nos ressources

naturelles, nos machines et notre matériel à cette fin nous n'aurions pas de chômage ni de services rendus d'une façon non économique.

D. Nous pouvons avoir des hommes travaillant pour rendre service et pour faire un bénéfice aussi.

L'hon. M. Calder :

D. Vous prendriez possession de toutes les industries?—R. Cela serait peut-être nécessaire. Il semblerait maintenant absolument nécessaire de prendre possession des industries essentielles. Il ne semble pas y avoir d'autre solution.

D. Pourquoi pas toutes?—R. Peut-être faudra-t-il les prendre toutes. Mais il est absolument nécessaire de commencer avec les industries essentielles. Nous ne pouvons pas continuer avec plusieurs centaines de milliers de chômeurs.

M. Biggar :

D. D'après votre point principal, monsieur Mosher, il ne faudrait pas réaliser dans les services de chemins de fer des économies qui auraient pour résultat de diminuer le nombre des employés?—R. Parfaitement.

D. Et, en l'absence d'un projet tel que celui dont vous venez de donner un aperçu qui permettrait à chaque citoyen de trouver un emploi et de gagner un revenu suffisant, vous conseillez réellement d'en faire porter le fardeau par d'autres gens? Vos trois propositions sont: premièrement, réduire l'intérêt et prendre une partie de l'argent de ceux qui, comme l'a dit un des témoins, sont économes et ont quelques fonds,—telle est votre première proposition?—R. Je ne dirais pas que tous ceux qui ont de l'argent l'ont eu parce qu'ils sont économes.

D. Croyez-vous sérieusement...—R. Il y a bien des gens riches en ce pays qui n'ont pas obtenu leur richesse parce qu'ils étaient économes.

D. Croyez-vous sérieusement que c'est là une raison pour enlever leur capital à ceux qui en ont?—R. Je n'ai pas proposé cela.

D. Vous proposez de ne pas payer d'intérêt?—R. Non, mon conseil est que nous pourrions étudier la possibilité de réduire l'intérêt.

D. Quelle est la différence entre ne pas payer d'intérêt ou en réduire le montant?—R. Si je comprends bien quand vous dites ne pas payer d'intérêt, cela veut dire ne pas payer d'intérêt du tout.

D. Non, pas nécessairement. Si vous avez une pomme et que j'en prenne la moitié, je vous enlève cette moitié?—R. Oui.

D. Eh bien, vous suggérez que nous prenions...—R. S'il devenait nécessaire de prendre tout, je serais satisfait.

D. Et vous suggérez qu'avant d'imposer ce fardeau aux employés de chemins de fer il faudrait en imposer une partie à d'autres? Et ceux qui s'occupent du transport routier sont-ils particulièrement capables de supporter ce fardeau? Vous avez dit qu'ils devraient être réglementés et que l'on devrait les empêcher de se livrer au commerce qu'ils conduisent actuellement?—R. Non, non; ce n'est pas ce que je conseille. Je ne crois pas qu'en les réglementant nous puissions leur faire du tort.

D. Les aideriez-vous à rendre plus efficace leur concurrence aux chemins de fer?—R. Pas nécessairement, mais cela rendrait la concurrence plus équitable entre eux.

D. Mais cela n'aurait pas d'effet sur la concurrence avec les chemins de fer?—R. Cela serait peut-être possible, dans une certaine mesure, et peut-être que non.

D. Cela aurait-il un effet sur la situation ferroviaire, oui ou non?—R. Peut-être à un certain degré.

D. Quelle est votre intention en faisant cette proposition si la situation ferroviaire ne doit pas s'en ressentir?—R. Je désire indiquer que tout le système de transport devrait être réglementé.

D. Mais pourquoi en faire la proposition ici si vous ne voulez pas par là améliorer la situation des chemins de fer?—R. C'est dans le but d'améliorer la

situation des ouvriers dans toute l'industrie du transport tout autant que dans l'industrie des chemins de fer.

D. Je ne sais pas. Vous dites que vous proposez de réglementer les différentes formes de concurrence en matière de transport. N'est-ce pas dans le but de venir en aide aux chemins de fer?—R. Oui; cela aidera aux chemins de fer dans une certaine mesure. Mais cela aidera davantage les employés dans cette industrie.

D. Nous pouvons rejeter ce conseil en tant que l'industrie des chemins de fer est visée?—R. Non, pas entièrement.

D. Et votre autre proposition porte sur l'augmentation des tarifs afin que le cultivateur canadien paye plus cher pour le service qu'il obtient maintenant à des taux peu élevés?—R. Non, ce n'est pas ce que j'ai proposé. J'ai dit que si les chemins de fer veulent faire face à leurs obligations financières à même leurs recettes il leur faudra augmenter leurs tarifs pour y arriver.

D. Alors ces trois propositions sont faites pour des fins d'enquête seulement et vous ne proposez pas de faire quoi que ce soit en particulier?—R. Je ne propose pas d'augmenter les tarifs sans une investigation.

D. Alors en formulant ces trois propositions qui sont la conclusion de vos remarques, vous nous proposez en réalité d'être optimistes et d'avoir confiance en des temps meilleurs?—R. Pas nécessairement. Je dis qu'il faudrait aussi faire une enquête sur ces divers aspects.

D. Mais si notre enquête est sans résultat, alors nous ne faisons rien?—R. Peut-être. Je ne sais pas ce que serait le résultat de votre enquête.

Le très hon. M. Meighen:

D. Pourquoi insistez-vous tant dans tout votre mémoire sur le fait qu'une grande partie des obligations de nos chemins de fer sont détenues en dehors du Canada? Pourquoi en parler du tout?—R. Parce que cela veut dire que l'argent qui est ainsi payé en intérêt en dehors n'est pas dépensé au Canada.

D. Ainsi vous voulez dire que nous pouvons être moins honnêtes à l'égard des obligataires qui ne vivent pas ici?—R. Je ne dis pas moins honnêtes, mais nous pourrions être moins généreux.

D. Est-ce de la générosité que de payer ce que vous avez promis de payer?—R. Non, mais en différentes occasions, on s'est efforcé de réduire...

D. Certainement, si vous êtes en banqueroute.—R. Pas du tout.

L'hon. M. Horsey:

D. Croyez-vous qu'ils doivent être victimes d'une disparité injuste parce qu'ils vivent en dehors de notre pays?—R. Non; je ne le crois pas. Et ce n'est pas ma proposition. Mais je dis que la majorité de ces obligations sont détenues en dehors du Canada et, par conséquent, la majorité de ces paiements en intérêts s'en va en dehors du Canada, alors que cet argent pourrait activer les roues de l'industrie ici.

Le très hon. M. Meighen:

D. Ne croyez-vous pas qu'il nous faut toujours emprunter plus d'argent?—R. Oui, à des taux bien inférieurs à ceux qu'il vous faut payer sur ces obligations.

D. Et croyez-vous que les gens vont nous prêter encore de l'argent si nous ne leur payons pas ce que nous leur devons?—R. Je ne vous conseille pas de les prendre à la gorge et de leur arracher les intérêts. Mais je suggère que cela peut se faire à la suite d'une conférence et d'un accord avec eux. La chose s'est produite en maintes circonstances.

D. Nous devrions leur dire que nous voulons donner de l'ouvrage au peuple ici avec leur argent et que, par conséquent, nous ne leur payerons pas d'intérêt?—R. C'est difficile de choisir les mots que vous devrez employer dans une telle circonstance. Mais quand vous parlez de leur argent et de nos paiements, il s'agit de se demander où la richesse est créée, comment cette richesse a été obtenue, et le reste.

D. Ah! il nous faudra examiner comment un de nos créanciers dans un autre pays a obtenu son argent?—R. Pas nécessairement. Cela serait peut-être utile si nous le faisons.

L'hon. M. Gordon:

D. Avez-vous jamais songé que si nous n'avions pas eu leur argent nous n'aurions pas eu les chemins de fer?—R. Non. Vous n'y auriez pas employé la main-d'œuvre non plus. Cela est bien vrai.

M. Biggar:

D. Monsieur Mosher, n'y a-t-il pas une contradiction entre votre déclaration de la page 5 à l'effet que la capacité des chemins de fer à gagner un profit raisonnable sur les capitaux engagés dans leur exploitation était indiqué en 1928 et votre avancé de la page 15 relativement aux déficits de \$100,000,000 par année? Comment peut-il y avoir des déficits de \$100,000,000 ou de tout autre montant si les chemins de fer avaient démontré en 1928 qu'ils étaient capables de gagner un profit raisonnable sur les capitaux engagés? Je crois savoir comment vous avez fait cette erreur?—R. Je ne crois pas qu'il y ait une erreur ni de contradiction.

D. Vous ne le croyez pas?—R. Non.

D. En 1928, le National-Canadien gagna à peine assez, environ \$2,000,000 de plus qu'il n'en fallait pour payer l'intérêt sur les valeurs détenues alors par le public.—R. Oui.

D. Et les valeurs qui étaient alors détenues par le public représentaient, je crois, un peu moins que les deux tiers du capital qui avait été engagé dans ce chemin de fer?—R. Oui.

D. Et en 1928 les recettes ne suffisaient pas pour payer l'intérêt sur le capital engagé dans les chemins de fer?—R. Non.

D. Vous me suivez?—R. Oui.

D. Et comme question de fait la déclaration au sujet des \$100,000,000 à la page 15 est aussi une erreur, parce que si vous consultez les rapports du Bureau de la statistique pour le National-Canadien, que vous trouverez à la page 75 du compte rendu des délibérations du Comité, vous verrez qu'en 1928 le total de l'intérêt sur la dette consolidée était de \$74,000,000,—non pas \$100,000,000,—et qu'en 1936 il n'était que de \$35,000,000, et cela comprenait en premier lieu les \$40,000,000 et en second lieu les \$49,000,000 des sommes dues au gouvernement qui, depuis, ont été reportées au bas de la page et non au bilan.—R. Oui.

D. De sorte que votre \$100,000,000 était même en excédent.

L'hon. M. Hugessen:

D. En excédent de quoi?

M. BIGGAR: En excédent de la somme totale utilisée quand vous comptez en même temps les prêts du gouvernement.

L'hon. M. ROBINSON: Le chiffre de \$100,000,000 n'est donc pas exact?

M. BIGGAR: Non.

Le TÉMOIN: Colonel Biggar, je me sers de ce chiffre de \$100,000,000 seulement parce que la déclaration a été faite mainte et mainte fois à la Chambre des communes et en dehors de la Chambre que les chemins de fer Nationaux du Canada absorbent tous les ans la somme de \$100,000,000. Je ne me sers pas du tout ici des chiffres du Bureau de la statistique.

L'hon. M. HUGESSEN: Je me rappelle qu'une fois, c'était au mois de mars de l'année dernière, je crois, sir Edward Beatty prononçait un discours à Halifax et disait alors,—je répète ses paroles comme je me les rappelle,—que personne ne pouvait prétendre que le déficit des chemins de fer Nationaux du Canada en 1935 pouvait être inférieur à \$120,000,000. Voilà les déclarations dont parle M. Mosher.

Le TÉMOIN: Précisément.

M. BIGGAR: Nous saurons demain ce qu'il a voulu dire par cela.

L'hon. M. HAIG: Messieurs, il est dix heures. Je propose l'ajournement à demain matin à onze heures.

L'hon. M. Sinclair:

D. Avant d'ajourner je désirerais poser une question à M. Mosher. Vous parlez des gains des employés de chemins de fer, monsieur Mosher. Pourriez-vous me dire quelle est la proportion de la réduction dans les gains des employés de chemins de fer qui est occasionnée par le fait qu'ils donnent leur place à ceux qui n'ont pas d'ouvrage et travaillent moins longtemps qu'ils auraient droit de le faire à cause de leur ancienneté?—R. Je n'ai pas dans le moment les chiffres couvrant ces détails, monsieur, mais je pourrais me les procurer.

D. Vous comprenez ce que je veux dire?—R. Cela visait plus particulièrement les employés dans les ateliers, c'est-à-dire les mécaniciens, les aides et les ouvriers dans les ateliers. Nous représentons seulement une faible proportion de cette main-d'œuvre non spécialisée, qui est surtout représentée par d'autres associations importantes.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Désirez-vous ajourner maintenant à demain matin à onze heures, messieurs?

Le très hon. M. MEIGHEN: Adopté.

Le Comité s'ajourne à demain à onze heures du matin.

PIÈCE N° 95

CHEMINS DE FER ACQUIS PAR LE DOMINION DEPUIS 1905

Nom	Parcours	Date de prise de possession	Prix originel d'achat	Capital engagé au 31 décembre 1937
Nova Scotia Steel and Coal Company Ry. Sunnybrae à Ferrona Jct.	12.5	20 sept. 1911	\$ 100,000 00	Compris dans I.C.R.
New Brunswick and P.E.I. Railway..... Sackville à Cap-Tourmentine, N.-B.	36	1er août 1914	270,000 00	1,714,314 20
Quebec and Saguenay..... Cap Tourmente à Nairn-Falls, P.Q.	62	1er juil. 1916	3,489,313 53	7,932,339 70
Canadian Northern Railway System..... Elgin and Havelock..... Elgin à Havelock, N.-B.	9,513 26	30 sept. 1917 1er juil. 1918	Voir état ci-annexé. 36,860,85	203,797 03
Moncton and Buctouche..... Moncton à Buctouche, N.-B.	30	"	126,575 34	634,394 20
St. Martins..... Hampton à St. Martins, N.-B.	29	"	65,000 00	388,111 46
Salisbury and Albert..... Salisbury à Albert, N.-B.	45	"	149,785 82	727,876 77
York and Carleton..... Cross Creek à Ryan Brook, N.-B.	10	"	19,398 93	64,466 55
Grand Trunk Pacific Rly. (Réseau)..... Intercolonial Railway of N.B..... Campbellton à St. Leonards, N.-B.	2,732 111	9 mars 1919 1er août 1919	Voir état ci-annexé. 2,700,000 00	3,257,320 69
Lotbinière and Megantic..... Deschailions à Lyster, P.Q.	30	1er déc. 1919	330,000 00	186,336 16
Grand Trunk Railway (Réseau)..... Caraquet and Gulf Shore..... Gloucester Jct. à Shippegan Harbour et Tracadie, N.-B.	5,307 80	21 mai 1920 1er juin 1920	Voir état ci-annexé. 200,000 00	1,224,677 25
Cape Breton Rly. (Extension)..... Point Tupper à St. Peters, N.-E.	31	1er juil. 1920	100,000 00	144,993 78
Montreal Tramways Company..... Montréal à Bout-de-l'Isle.	8	27 fév. 1924	1,250,000 00	1,314,869 14
Quebec Oriental and Atlantic Quebec and Western Railway..... Matapédia à Gaspé, P.Q.	202	1er juin 1929	3,500,000 00	4,539,755 97
Quebec, Montreal and Southern Railway. St-Lambert à Fortierville et de Belleville Jct. à Noyan, P.Q.	191	16 juil. 1929	6,000,000 00	5,519,842 86
Inverness Railway..... Inverness Jct. à Inverness, N.-E.	61	8 août 1929	375,000 00	889,292 11
Kent Northern Railway..... Kent Jct. à Richibucto, N.-B.	27	1er sept. 1929	60,000 00	156,534 64
St. John and Quebec Railway..... Westfield Beach à Centreville, N.-B.	158	3 sept. 1929	*6,000,000 00	6,133,405 88

CHEMINS DE FER ACQUIS CONJOINTEMENT AVEC LE PACIFIQUE-CANADIEN

Nom	Parcours	Date de prise de possession	Prix d'achat: 50% par le gouvernement, 50% par le P.-C.
Northern Alberta Railways Company— Ci-devant E.D. & B.C. Railway.. Ci-devant Alberta & Great Waterways Ry. Co..... Ci-devant Central Canada Railway Company..... Ci-devant Central Canada Express Company.....	927	2 juillet 1929	\$15,580,000 payés à la prov. d'Alberta. 9,420,000 obligations assumées 947,371 payés à la province pour extensions
Toronto Terminal Railway Company— Nouveau contrat remplaçant les contrats antérieurs à l'acquisition du Grand-Tronc, en date du 7 novembre 1924.			Coût des immobilisations au 31 décembre 1937. Gouvernement: 50%, P.-C.: 50% \$500,000 actions achetées 23,724,800 obligations achetées

* Comprend \$2,727,977.40 d'obligations en cours tel qu'il appert à l'état ci-annexé.

PIÈCE N° 93

ANALYSE COMPARATIVE DE LA DETTE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA ENVERS LE PUBLIC ET LE GOUVERNEMENT

DATES DE PRISE DE POSSESSION PAR LE GOUVERNEMENT: Canadian Northern, 30 septembre 1917.
 Grand-Tronc-Pacifique, 9 mars 1919. (Séquestre terminé le 31 mars 1927).
 Grand-Tronc, 21 mai 1920.
 Canadian National Railway Company, 1er janvier 1923.

Date du transfert des chemins de fer du G.C. au National-Canadien—Chiffres arrêtés au 31 mars 1919 (Transfert effectif, 20 novembre 1918).

	Passif en cours à la date de prise de possession		Passif en cours au 31 décembre 1922		Passif en cours au 31 décembre 1936		Application de la loi sur la révision du capital du N.-C.		Passif en cours au 31 décembre 1937	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
A. DETTE ENVERS LE PUBLIC:										
<i>Garanties fédérales</i>										
Canadian Northern Railway Company.....	71,669,913	84	138,489,913	84	78,874,538	46			78,874,536	79
Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc.....	(1)216,207,141	67	265,950,141	67	216,207,141	67			216,207,141	67
Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc Pacifique.....	43,732,848	00	43,432,848	00	43,432,848	00			43,432,848	00
Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada.....					569,105,685	53			632,182,663	80
<i>Sous-total.....</i>	<i>331,309,903</i>	<i>51</i>	<i>447,872,903</i>	<i>51</i>	<i>937,620,213</i>	<i>66</i>			<i>970,697,190</i>	<i>26</i>
<i>Garanties provinciales</i>										
Canadian Northern et filiales.....	79,954,980	93	80,116,554	26	57,592,149	62			57,592,149	62
Grand-Tronc-Pacifique et filiales.....	13,457,826	00	13,457,826	00	13,457,826	00			13,457,826	00
National-Canadien (St-Jean & Q.).....					2,727,977	40			2,727,977	40
<i>Sous-total.....</i>	<i>93,412,806</i>	<i>93</i>	<i>93,574,380</i>	<i>26</i>	<i>73,777,953</i>	<i>02</i>			<i>73,777,953</i>	<i>02</i>
<i>Autres dettes non garanties</i>										
Canadian Northern et filiales.....	230,436,192	35	153,100,979	45	74,622,002	19			74,622,002	19
Grand-Tronc et filiales.....	82,134,148	00	47,373,627	98	35,853,412	77			36,484,230	72
Grand-Tronc-Pacifique et filiales.....	72,627,810	25	62,581,252	86	27,702,000	00			27,702,000	00
Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.....					35,036,666	95			38,714,022	60
<i>Sous-total.....</i>	<i>385,198,150</i>	<i>60</i>	<i>263,055,860</i>	<i>29</i>	<i>173,214,081</i>	<i>91</i>			<i>177,522,255</i>	<i>51</i>
DETTE TOTALE ENVERS LE PUBLIC.....	809,920,861	04	804,503,144	06	1,184,612,248	59			1,221,997,398	79
<i>Récapitulation par compagnie</i>										
Canadian Northern Railway Company.....	382,061,087	12	371,707,447	55	211,088,690	27			211,088,688	60
Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.....	298,341,289	67	313,323,769	65	252,060,554	44			252,691,372	39
Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.....	129,518,484	25	119,471,926	86	84,592,674	00			84,592,674	00
Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.....					636,870,329	88			673,624,663	80

B. PRÊTS DU GOUVERNEMENT:					
Canadian Northern Railway Company.....	30,819,686 64	298,799,591 72	312,334,805 10	312,334,805 10 Cr.	.....
Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.....	1,148,533 34	84,560,342 60	118,582,182 33	118,582,182 33 Cr.	.....
Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.....	83,639,237 10	123,586,034 75	116,006,599 08	116,006,599 08 Cr.	.....
Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.....	.....	.....	174,160,438 72	96,936,971 75 Cr.	(^e)62,489,567 10
Chemins de fer du gouvernement—Capital de roulement.....	.....	.....	.....	16,771,980 54	16,771,980 54
TOTAL DES PRÊTS DU GOUVERNEMENT.....	115,607,457 08	506,945,969 07	721,084,025 23	627,088,577 72 Cr.	79,252,547 64
GRAND TOTAL—(AU PUBLIC ET AU GOUVERNEMENT).....	925,528,318 12	1,311,449,113 13	1,905,696,273 82	627,088,577 72 Cr.	1,301,249,946 43
C. AUTRES PLACEMENTS DU GOUVERNEMENT DÉSIGNÉS SOUS LE NOM DE PART DU PROPRIÉTAIRE DEPUIS L'ADOPTION DE LA LOI SUR LA REVISION DU CAPITAL DU N.-C.					
Actions de la Canadian Northern Railway Company.....	(²)100,000,000 00	100,000,000 00	100,000,600 00	100,000,600 00 Cr.	.....
Action de la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.....	(³)180,424,327 70	180,424,327 70	180,424,327 70	162,424,327 70 Cr.	18,000,000 00
Immobilisations: chemins de fer du gouvernement.....	(⁴)418,801,736 52	429,563,445 55	(⁵)405,062,244 06	16,771,980 54 Cr.	388,204,322 18
Actions du Trust des titres (solde de l'ancien compte des prêts).....	.....	.....	.....	270,037,437 88	269,325,705 67
.....	699,226,064 22	709,987,773 25	685,487,171 76	9,159,470 36 Cr.	675,530,027 85

NOTES: La première colonne ne comprend pas la dette consolidée due au public du Central Vermont Railway qui au 21 mai 1920 était de \$10,477,700. Cette dette a été aussi retirée.

(1) Avec garantie quant à l'intérêt au moment de l'acquisition.

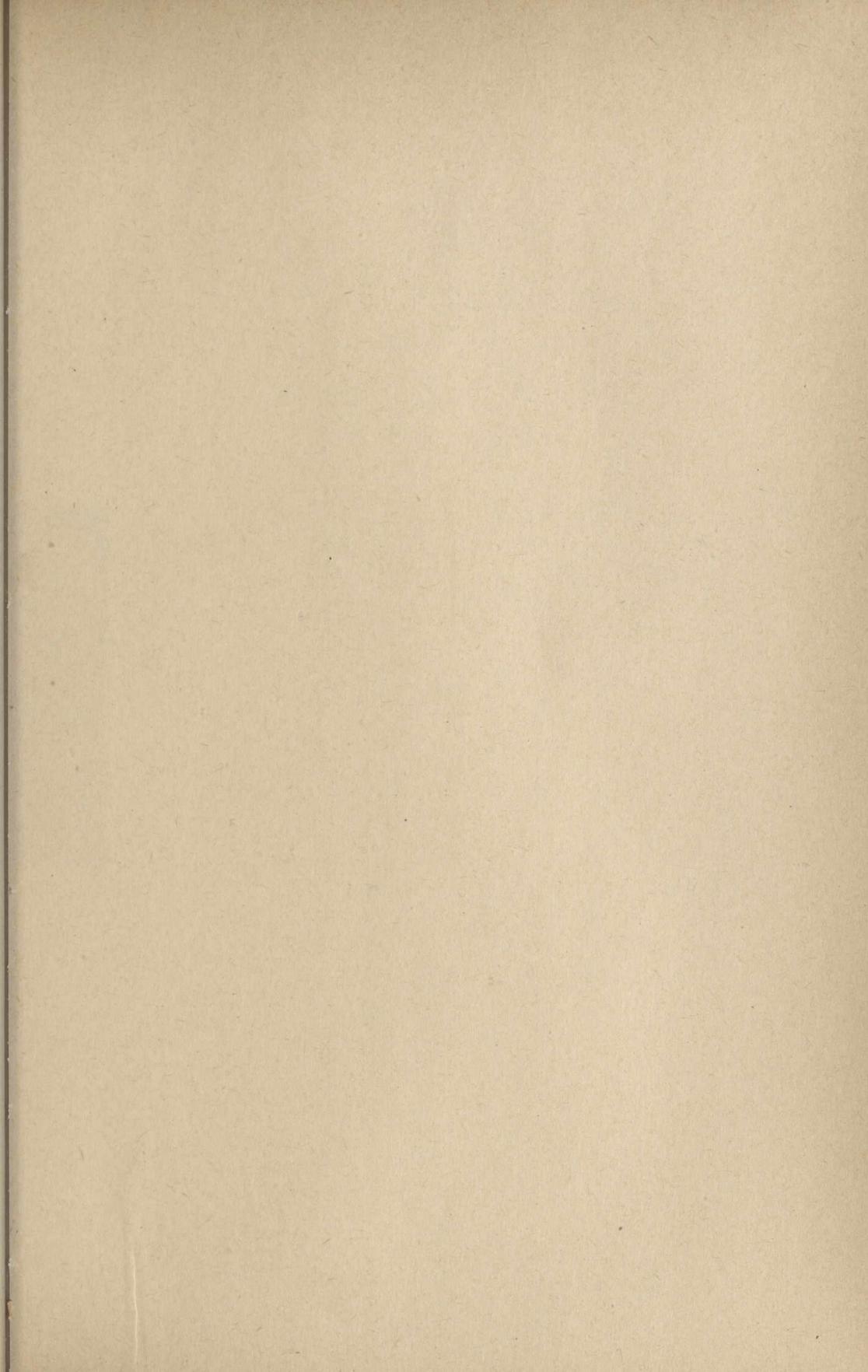
(2) Coût pour le gouvernement, \$10,000,000.

(3) Acheté par le gouvernement sans considération en espèces.

(4) Y compris le chemin de fer de la Baie d'Hudson, coût au 31 mars 1919: \$14,529,706.56.

(5) Chemin de fer de la Baie d'Hudson, installations du port d'Halifax, et St-Jean, etc., biffés des livres entre 1922 et 1936.

(^e) \$50,000,000. Remboursé au gouvernement en 1938.



S'ENS

1



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° 23

Présidents conjoints :

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

TÉMOINS :

M. D. C. Coleman, vice-président du P.-C.
M. I. C. Rand, C.R., conseiller de division au N.-C.
Sir Edward Beatty, G.B.E., président du P.-C.

PIÈCES PRODUITES

N° 96. État des employés du N.-C., de 60 à 65 ans.
N° 97. Réduction du personnel au P.-C., en 1937.

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 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.

THE HISTORY OF THE

REIGN OF KING CHARLES THE FIRST

BY JOHN BURNET

IN TWO VOLUMES

TÉMOIGNAGES

SÉNAT

Le mercredi 22 juin 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 coprésidents.

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

M. BIGGAR: Monsieur le président, M. Coleman va traiter sommairement de la situation en ce qui concerne les dépositions des témoins antérieurs au sujet des estimations. M. Flintoft m'a passé hier soir une copie du mémoire que M. Coleman voulait soumettre au Comité. Ce matin, M. Coleman est indisposé. Il pourra peut-être venir cet après-midi ou demain, mais on a proposé que je lise ce mémoire, et comme il ne contient rien de litigieux, je ne vois aucune raison de ne pas le faire. Alors, avec l'approbation du Comité, je vais vous le lire.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham), Qu'en dites-vous, messieurs?

Quelques SÉNATEURS: Adopté.

L'hon. M. ROBINSON: Cela veut-il dire que M. Coleman ne viendra pas du tout?

Le PRÉSIDENT: Il pourra venir, mais dans le moment il n'est pas bien.

M. BIGGAR: Voici le mémoire:

Honorables membres du Comité,

Il a paru souhaitable, à la suite de certains témoignages rendus par les dirigeants du N.-C., qu'un fonctionnaire du P.-C. comparaisse devant vous, non pas pour contester les affirmations faites à l'encontre des estimations de nos dirigeants quant aux économies réalisables par l'unification, mais pour dissiper tout malentendu qui puisse résulter de certaines remarques incluses dans ces témoignages.

On a créé l'impression,—étrangère aux paroles de nos dirigeants,— que l'unification, d'après le plan compartant les économies incluses dans notre estimation de \$75,000,000, était un projet préparé par le P.-C., de sa propre initiative, pour obtenir le contrôle du National-Canadien. Une commission royale tenue en 1931-32, demanda aux dirigeants des deux réseaux d'exposer les faits relativement à l'idée d'une administration unifiée, et c'est à la suite de cette demande qu'on prépara des estimations d'économies pour donner un aperçu de l'étendue possible de ces économies. Ces estimations ne faisaient partie d'aucun projet d'unification.

A titre de fonctionnaire du P.-C., qui reçut ces instructions de la commission royale, je puis vous assurer de l'exactitude des faits que j'ai fournis.

Comme vous l'aurez remarqué, et comme M. W. M. Neal, vice-président des lignes de l'Ouest, vous l'a fait constater, nos fonctionnaires, en préparant leurs estimations, ont pris le soin que prennent habituellement

le P.-C. et les autres grandes compagnies, dans la préparation des estimations qui doivent servir de base à des politiques d'affaires. Nos fonctionnaires savaient que ces estimations se préparaient pour l'information de la commission royale, et que leur responsabilité d'exactitude était grande. La préparation de chaque détail des estimations fut confiée à ceux qui s'occupaient de cette branche de service du chemin de fer. Comme nos estimations tenaient nécessairement compte des statistiques que nous avions concernant les résultats des opérations du N.-C., il y a peut-être lieu de signaler que nos fonctionnaires prirent en considération, à tous les stades, la comparabilité des méthodes de comptabilité des deux chemins de fer.

Même avant que des estimations eussent été requises par la commission royale, des fonctionnaires du N.-C. avaient, sur les instructions de leur président, préparé et soumis une estimation des économies possibles dans une année normale, estimation qui était de \$56,000,000. On conteste maintenant la validité de cette estimation, et l'on tente d'indiquer qu'elle était fondée sur des conditions de négligence de l'intérêt public qui en rendaient la réalisation impossible. Comme la pièce produite vous l'indique, elle fut préparée dans tous les détails et porte toutes les indications nécessaires pour être considérée comme un effort sérieux en vue d'évaluer les économies possibles sous le régime de l'unification.

En outre, le N.-C. a soumis à la commission royale des estimations de \$35,000,000 et de \$24,000,00 à épargner annuellement sous le régime de la coopération, dont la faillite vous a été exposée. Rien n'indique qu'on ait fait des réserves quant à ces estimations, et les réflexions qui les accompagnaient, de même que les circonstances qui ont entouré leur préparation et leur présentation ne permettent pas de douter qu'elles furent offertes comme indiquant de quelle manière la coopération résoudrait le problème des chemins de fer. Etant un de ceux qui suivirent de près l'enquête de la commission royale, j'ai toujours cru qu'elle avait considéré ces estimations sérieusement et approuvé la coopération comme pendant à l'unification, surtout à cause des chiffres fournis par le N.-C.

A part l'idée de coopération obligatoire, les dirigeants du National-Canadien m'apprennent qu'il ne serait pas difficile d'indiquer certaines critiques de détail des estimations d'économies présentées par le Pacifique-Canadien. Nos estimations auraient sans doute pu subir certaines corrections si nous avions eu sous la main, au sujet des opérations du National-Canadien, des renseignements aussi complets qu'à propos des nôtres. Nos fonctionnaires, qui ont écouté attentivement les témoignages rendus par les fonctionnaires correspondants du National-Canadien m'informent qu'il ne serait pas difficile d'indiquer des affirmations de faits erronées et des erreurs de jugement dans les réflexions faites sur l'estimation du Pacifique-Canadien. Ils me disent pouvoir retracer bien des malentendus concernant la base sur laquelle nous avons fait notre estimation,—surtout à propos de certaines allusions à l'emploi des frais par unité du Pacifique-Canadien. Evidemment cela n'est pas surprenant, lorsqu'on se rend compte que plusieurs fonctionnaires du National-Canadien ont admis qu'ils n'avaient pas étudié dans le passé la question des économies à réaliser par l'unification, mais n'avaient élaboré que récemment le mémoire destiné à contester la validité de notre estimation.

Par exemple, les dirigeants du National-Canadien prétendent que nos fonctionnaires ont commis une erreur en proposant que les prix par unité du Pacifique-Canadien pourraient être appliqués aux opérations du National-Canadien. Ils ont insisté sur le fait que par suite de certaines conditions, il était inévitable que le chemin de fer de l'Etat ait des prix par unité

plus élevés que son concurrent privé. Nous n'avons pas l'intention de mettre en doute l'efficacité des opérations du National-Canadien. Notre application des prix par unité du Pacifique-Canadien dans l'estimation se basait simplement sur la présomption que par suite de l'unification nous aurions un réseau unique de chemins de fer bien ordonné opérant plus en grand que l'un ou l'autre des chemins de fer actuels. Dans les circonstances, il ne semble pas déraisonnable de présumer que ses opérations puissent se solder à des prix par unité aussi bas et même plus bas que ceux du Pacifique-Canadien.

Je crois retracer, dans toute la preuve du National-Canadien, l'impression erronée que nos estimations se fondent sur le fait que nous considérons le Pacifique-Canadien comme un chemin de fer plus efficace que son concurrent. Tel n'est pas le point. Il ne s'agit pas de ce qui arrivera aux deux chemins de fer séparés après l'unification, mais de ce qui aura lieu avec un réseau unifié. Nous prétendons qu'un seul chemin de fer résultant de l'unification, peut s'exploiter à des prix par unité moins élevés que ceux des deux. Il serait très regrettable que la question d'unification se discute sur la supposition qu'il s'agit simplement de confier l'un des chemins de fer aux dirigeants de l'autre pour qu'ils en prennent charge. C'est un plan pour utiliser tout le meilleur matériel et les meilleures ressources des deux chemins de fer, dans l'exploitation commune d'un seul réseau, pour l'avantage commun des propriétaires des deux chemins de fer.

Sous réserve des désirs de votre Comité, nous ne nous proposons pas de faire comparaître des témoins en vue d'une réfutation, car nous ne désirons aucunement prolonger vos séances ni transformer vos procès-verbaux en de simples comptes rendus d'opinions divergentes. Si vous voulez interroger des témoins appartenant au personnel du Pacifique pour déterminer si les critiques de leurs estimations sont de nature à justifier une méfiance générale quant à la compétence ou la sincérité avec lesquelles elles ont été préparées, j'ai confiance que vous les rappellerez.

Le Pacifique-Canadien a offert une idée pour la solution du problème qui vous est soumis. Elle est basée sur l'estimation des économies qui, à notre sens, pourraient se réaliser sans priver aucune collectivité d'un service suffisant et sans négliger les droits de la main-d'œuvre.

Une si forte partie de la preuve du National-Canadien a consisté à tenter de prouver l'importance des économies de ce réseau depuis 1930 qu'à mon avis cela encore n'était pas dans le cadre de votre enquête, si j'en ai bien compris le but. Notre estimation se fondait précisément sur la situation de 1930, et nous nous sommes efforcés de la modifier de manière à tenir compte des changements permanents survenus depuis lors. Nous avons admis que, dans une certaine mesure, ces changements avaient résulté d'autres causes que de la régression commerciale. M. Neal a traité ce point et a signalé que si nous n'avons pas essayé de faire une estimation complète des économies à réaliser par l'unification dans la situation de 1937, les dépenses combinées des chemins de fer en 1937 étaient de \$79,643,000, soit 20.7 p. 100 de moins qu'en 1930, et que, si l'on suppose que toutes les économies par unification, possibles en 1937 s'étaient trouvées dans la même proportion que la réduction des dépenses des deux chemins de fer exploités séparément, l'épargne prévue de \$75,373,000 serait réduite à \$59,470,000. Il vous a rappelé qu'à cet égard il faudrait tenir compte du fait que le niveau des salaires, en 1937, était sensiblement inférieur à celui des salaires de 1930 et de 1938.

Les dirigeants du Pacifique-Canadien admettent sans doute que des économies permanentes, déjà effectuées par le National-Canadien et par nous-mêmes, réduiraient les économies à réaliser par l'unification, mais après avoir examiné notre estimation, nous croyons que ce facteur serait

insuffisant pour compenser les économies non évaluées, et nous vous mettons en garde contre une supposition trop générale du fait que les dépenses ne monteront pas presque en proportion de la hausse des recettes. L'estimation offerte récemment par le National-Canadien concernant le régime de la coopération forcée s'est fondée sur l'idée que ses profits augmenteraient suivant l'accroissement du trafic.

Nous avons supposé que la rationalisation des services de transport du pays s'opérerait avec soin et que ses effets seraient étendus sur un certain nombre d'année, ce qui empêcherait de troubler gravement les intérêts publics ou privés. L'opinion publique ne s'opposera pas à des mesures qui ne produiraient pas de pertes pour le public ni pour les particuliers.

J'ai donc confiance qu'aucune des propositions du Pacifique-Canadien n'a besoin d'être considérée comme propre à produire de grandes difficultés au chemin de fer National, et je crois pouvoir démontrer cela très clairement en discutant certaines mentions d'une liste de lignes qui pourraient être abandonnées. Cette liste fut soumise par le Pacifique-Canadien à la demande de la commission royale, en 1931-1932, et lui fut fournie confidentiellement.

Vous avez appris que l'effet total, sur les économies, de la renonciation au projet d'abandon de lignes figurant à l'annexe, réduirait l'estimation d'environ 10 p. 100.

En examinant les déclarations publiques de notre président, je trouve plusieurs mentions générales d'abandons de lignes. Une fois seulement,—répondant à une question directe,—il a parlé du chiffre de 5,000 milles d'abandons, chiffre si souvent employé comme indiquant les conséquences d'un plan d'unification.

Ainsi, il est évident que l'insistance avec laquelle on a parlé des abandons de lignes est venue d'ailleurs, et je ferai remarquer que cette insistance provient pour une part d'un malentendu et, par ailleurs, d'une propagande ingénieuse destinée à convaincre le public que tout plan d'unification comporte nécessairement des abandons très importants de lignes.

Cette croyance est évidemment inexacte. Ce qui a été suggéré, c'est un plan général pour l'établissement d'une régie commune des réseaux de chemins de fer dans l'intérêt des deux propriétaires. Aucun plan détaillé n'a été élaboré ni offert.

Il faut se rappeler que la préparation par le Pacifique-Canadien d'une liste d'abandons de lignes se fit à la demande de la commission royale, à la suite de la présentation d'une liste semblable par les fonctionnaires du National-Canadien, liste préparée par eux avant la nomination de la commission royale. En réalité, la commission royale nous indiqua plusieurs des lignes,—comme celles de Sudbury à Fort-William, de Saskatoon à Unité, de Kamloops à Hope,—où une duplication bien évidente avait sauté aux yeux des commissaires, et déclara que ces lignes devaient être incluses dans l'étude des abandons de lignes.

L'unification des chemins de fer d'une manière ou de l'autre est sous les yeux du public depuis plusieurs années, mais les abandons de lignes à effectuer n'ont jamais été discutés avant l'enquête de la commission royale. L'idée que des économies de ce genre devaient faire partie du projet a été lancée directement par la commission royale à M. A. E. Warren, vice-président du National-Canadien et à moi-même, et je suis en mesure, par conséquent de vous renseigner exactement sur l'origine de cette discussion.

Pour ma part, je crois que l'on pourrait abandonner plusieurs milles de ligne. Sous le régime de l'unification, les conditions nécessaires

de l'abandon de lignes comprendraient une décision dans ce sens par la direction du réseau unifié et non pas par l'exécutif du Pacifique, et le consentement de la Commission des chemins de fer. Notre président a déjà suggéré, pour protéger l'intérêt public, d'accroître les pouvoirs de la commission.

Notre président traitera de questions plus générales et en particulier de certaines recommandations des dirigeants du National-Canadien en faveur de l'application de la coercition pour obtenir de plus fortes économies que celles jugées possibles sous le régime de la coopération. Je crois que vous êtes bien au courant de l'histoire de la coopération et qu'on vous a démontré que son inefficacité provenait de la nature même du plan.

Cependant, de crainte de voir subsister l'impression que le Pacifique-Canadien est à blâmer pour la faillite de la coopération, je citerai les paroles de l'hon. C. P. Fullerton. Dans son témoignage devant le comité permanent de la Chambre des communes qui s'occupe des chemins de fer et des navires que le gouvernement possède, exploite et contrôle, témoignage en date du 2 juin 1936, M. Fullerton, alors président du bureau de régie des chemins de fer Nationaux, imputa en toute impartialité aux dirigeants des deux chemins de fer le manque de progrès du régime. Il indiqua surtout la possibilité de la crainte d'une réduction de main-d'œuvre comme une cause restrictive. Il exprima de nouveau son opinion devant le Comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports, du Sénat, le 12 juin 1936. M. Fullerton ne fut pas d'avis que les dirigeants du Pacifique étaient plus à blâmer, et puisque la raison qu'il a cru découvrir,—la possibilité de réduire la main-d'œuvre,—est un argument préféré des dirigeants du National-Canadien, je vous laisse à juger si son témoignage justifie l'accusation d'après laquelle le Pacifique-Canadien doit être tenu responsable du manque de progrès du régime. Sur ce point, je crois pouvoir parler avec quelque certitude, puisque j'étais présent au Comité du Sénat lorsque M. Fullerton fit sa déclaration. A l'époque, j'ai dit au Comité qu'à mon avis il n'y avait personne à blâmer parmi les dirigeants des deux compagnies.

Pour conclure, j'espère avoir fait comprendre clairement qu'il n'y a pas lieu d'exciter le public au sujet des prétendues conséquences de l'unification. Des idées erronées ont circulé créant l'impression que l'unification voulait dire la soumission du pays à la puissance d'un monopole sans cœur; le renvoi de milliers d'hommes; la réduction radicale des services nécessaires de transport; le risque d'augmenter les dettes du gouvernement au compte des chemins de fer,—toutes raisons qui seraient de réels obstacles à l'unification. Je puis vous assurer du fait qu'aucune de ces choses ne peut résulter d'un plan d'unification auquel le Pacifique-Canadien serait partie consentante, et que la proposition de notre président d'examiner cette question est loin d'être un vœu de voir le pays adopter l'unification et ses conséquences comme elles vous ont été décrites par ceux qui sont hostiles à la rationalisation de nos moyens de transport ou qui ont mal compris le but des recommandations de sir Edward.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur Biggar, j'ai une question à poser. Je devrais en savoir la réponse, mais j'en ai perdu trace. Ce mémoire mentionne deux estimations comme ayant été présentées par le National-Canadien à titre de prévisions des économies à réaliser par la coopération,—une de \$35,000,000 et une de \$24,000,000. Pouvez-vous me dire quelle était la base de chaque estimation et pourquoi elles différaient?

M. BIGGAR: Les \$35,000,000 étaient, si j'ai bien compris, la somme des économies à réaliser par l'unification, et les \$24,000,000 étaient comme un budget de détresse du National-Canadien. Le budget de détresse n'a pas été imprimé. C'est la Pièce 44. L'estimation de \$35,000,000 ne fut pas détaillée, et tout ce que le Comité possède au sujet de cette estimation de \$35,000,000 c'est un extrait des procès-verbaux de la Commission Duff, qui figure, je crois, comme Pièce 41.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a pas de détails?

M. BIGGAR: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne comprends pas encore très bien ce que veut dire un budget de détresse et comment cela peut se confondre avec une estimation des économies.

M. BIGGAR: Eh! bien, j'ai éprouvé de la difficulté à l'identifier avec une estimation d'économies. Je l'ai examiné et, à mon avis, il a été préparé parce que la Commission Duff avait posé au National la question suivante: Supposons que vous soyez sans argent, que feriez-vous? Et alors ce budget de détresse, Pièce 44, indique réellement la limite absolue de ce qui pourrait se retrancher en fait de dépenses.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh! je comprends, ce ne sont pas des économies de coopération.

M. BIGGAR: C'est ainsi que je l'ai compris. On l'a mentionné comme étant de l'ordre des économies de coopération, mais je n'ai pas pu y voir autre chose qu'un budget de détresse. On l'appelle un budget de détresse.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais ni l'une ni l'autre de ces estimations n'a été considérée comme fondée sur l'existence d'un public docile et d'une main-d'œuvre inoffensive?

M. BIGGAR: Non, je ne crois pas qu'il y ait de doute là-dessus.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur le président, j'ai écouté attentivement l'exposé de M. Coleman. Sans doute, nous ne pouvons pas vérifier chaque affirmation faite par les divers fonctionnaires des deux chemins de fer que nous avons entendus. M. Rand est ici, et il pourra nous dire s'il désire présenter un court mémoire basé sur les déclarations de M. Coleman.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que serait-ce, une réfutation?

L'hon. M. DANDURAND: On nous a lu une déclaration écrite. Je n'aimerais pas rouvrir l'enquête, mais peut-être...

Le très hon. M. MEIGHEN: Où en serait la fin?

L'hon. M. DANDURAND: Sans doute, je ne le sais pas. Je croyais que nous avions fini l'enquête sur les faits, mais M. Coleman envoie une déclaration. J'espère que c'est le dernier mot, mais j'aimerais savoir de M. Rand s'il trouve que certaines choses appellent des remarques.

M. RAND: Monsieur le président, ce mémoire de M. Coleman ne m'a été passé que ce matin. Je comprends qu'il consiste en observations générales. Nous sommes entièrement à la disposition du Comité. S'il y a quelque chose dans ce mémoire qui, de l'avis du Comité, semble appeler des observations de la part du N.-C., nous sommes prêts à les fournir. Sinon, l'affaire en restera là. S'il y avait eu plus de détails, je crois qu'il aurait été utile que nous fissions certaines remarques, mais comme c'est une déclaration générale, je suis d'avis, dans le moment, qu'il n'y a rien à dire.

L'hon. M. HUGESSEN: Colonel Biggar, cette estimation de \$35,000,000 d'économies à réaliser par la coopération, la Commission Duff en a-t-elle eu les détails?

M. BIGGAR: Non, il n'y avait pas de détails, du moins je n'ai pas pu en trouver.

L'hon. M. HUGESSEN: Aucun?

M. BIGGAR: Aucun. M. Rand me dit qu'il n'y a jamais eu de détails quant à l'estimation de \$35,000,000.

L'hon. M. HUGESSEN: Alors, si la Commission Duff a accepté cela comme une affirmation exacte de ce qu'il serait possible de faire, comme c'est indiqué dans le mémoire de M. Coleman, elle sautait dans l'obscurité, pour ainsi dire?

M. BIGGAR: Oui. Il est sans doute juste de dire que M. Hungerford a déclaré à la Commission Duff qu'il était d'avis, comme il l'est maintenant, que toute économie réalisable par l'unification pouvait aussi bien s'effectuer par la coopération.

A présent, sir Edward Beatty est dans l'assistance, et si le Comité est prêt à l'entendre...

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Entendrons-nous sir Edward Beatty maintenant?

Sir EDWARD BEATTY, président du Pacifique-Canadien, est rappelé.

M. Biggar:

D. Etes-vous prêt à témoigner, sir Edward?—R. Oui, monsieur Biggar.

Honorables membres du Comité,

D'après les termes de la résolution du Sénat qui vous nomme, vous devez "vous 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."

Depuis ma dernière comparution devant votre Comité, vous avez entendu beaucoup de témoignages de la part des fonctionnaires du P.-C. et du N.-C. Comme notre vice-président vous l'a dit, nos fonctionnaires ont donné leurs raisons de certaines estimations qu'ils avaient préparées. Les fonctionnaires correspondants du chemin de fer de l'Etat ont fait certaines critiques de nos chiffres.

Vous aurez remarqué une différence de point de vue assez prononcée. A quelques exceptions près, les dirigeants du N.-C. ont suivi l'exemple de leur président en insérant dans la discussion leur opinion de ce qu'ils appellent "l'intérêt public". Ils admettent que des économies pourraient s'effectuer par l'unification des régies des deux chemins de fer, mais ils affirment que tout ce qui s'accomplirait dans ce sens serait plus que contre-balancé par le dérangement du public et des intérêts privés qui en résulterait. Il est juste de dire, je crois, que les dirigeants du National présumant que le peuple du Canada désire payer une forte somme d'argent chaque année pour le privilège de posséder et d'exploiter un réseau de chemin de fer et ne souhaite pas que les résultats de ce réseau soient mesurés, selon l'usage, au mètre de l'administration commerciale.

A mon sens, ce sont là des présomptions injustifiées, mais elles peuvent expliquer la différence d'attitude des deux groupes de fonctionnaires, et je ferai remarquer que, dans l'appréciation de leurs témoignages, il faudrait se rappeler cette distinction.

Dans la première partie de vos délibérations, on voit que vous vous proposiez de vérifier pourquoi la coopération, telle que définie dans la Loi concernant le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, 1933, n'avait pas produit plus d'économies immédiates et importantes, et ensuite d'étudier l'unification des régies des chemins de fer et d'estimer les économies que cette unification rendrait possible.

En outre, les dirigeants du National ont suggéré que vous étudiez certains nouveaux moyens de coercition à appliquer pour imposer la coopération.

La preuve a montré que le P.-C. a toujours coopéré de bonne grâce. Au surplus, il est évident qu'il avait intérêt à le faire.

Les faits indiquent simplement que la coopération ne peut produire que des économies très restreintes, si l'on maintient la concurrence. Il ne s'effectuera pas d'importantes mesures d'économie communes tant qu'on ne conclura pas certains arrangements par lesquels les résultats seront automatiquement partagés entre les deux chemins de fer. Vous vous en rendez pleinement compte, je crois.

Je m'inscris en faux contre toute affirmation signifiant que la politique du Pacifique-Canadien est moins soucieuse de l'opinion publique que celle de son concurrent. Cette idée est contredite par l'histoire d'un service efficace et de haute qualité. S'il y avait quelque vérité dans une telle suggestion, toutefois, elle voudrait dire que ma compagnie a moins à craindre de l'impopularité des mesures de coopération que le chemin de fer de l'Etat.

Lorsque vous avez abordé la discussion de l'unification, je constate que vos procès-verbaux contiennent diverses allusions au "cas" ou à la "cause" du Pacifique. Cela indique une fausse idée. Les dirigeants de notre compagnie n'ont pas de cause à plaider. Ils ont simplement rendu témoignage sur les méthodes qui, à leur avis, pourraient s'adopter pour réduire les gaspillages d'argent dans le transport par chemin de fer. Notre vice-président a résumé leurs témoignages sur ce point, et il a parlé des critiques présentées par les fonctionnaires du National-Canadien. Aucun témoignage n'a été présenté jusqu'ici qui soit de nature à me faire changer l'opinion que nous avons exprimée en affirmant qu'en temps normaux notre estimation d'une économie de l'ordre de \$75,000,000 par année est réalisable. M. Coleman a traité de la mesure dans laquelle on pourrait s'attendre de voir effectuer ces économies durant la dépression commerciale que nous subissons.

En réponse aux questions de votre Comité, quelques-uns des dirigeants du National ont prétendu que les économies convenues jusque là sous le régime de la coopération, économies d'environ \$1,700,000 par année, pourraient s'augmenter jusqu'à \$10,000,000 par année, pourvu qu'on établisse une commission qui enlèverait aux chemins de fer l'odieuse de proposer des économies. Puisque le Pacifique a prétendu qu'on pouvait réaliser de plus fortes économies annuelles, il ne doit évidemment pas craindre cet odieux. Il se peut que les dirigeants du National le craignent, mais puisque toute forme de coopération, forcée ou non, ne peut recevoir son impulsion que d'une idée venue de quelque part, il doit être évident que proposer d'ajouter un représentant du Gouvernement aux comités de coopération des deux chemins de fer, c'est simplement suggérer que l'Etat enlève au National le fardeau de l'odieuse. Après tout, n'est-ce pas simplement dire que ce service de l'Etat sera exempté du devoir d'économiser?

J'ai deux objections contre ce nouveau plan de coercition. Tout d'abord, je ne vois pas comment il surmonterait les obstacles qu'on voit à l'unification. Les seules vraies raisons qu'on ait offertes jusqu'ici, à ma connaissance, contre la régie unique, c'est que les épargnes à y réaliser ne seraient pas aussi importantes que je le crois, et que les mesures d'économie qui résulteraient de l'unification seraient blessantes pour l'opinion publique. On admet que toutes les économies possibles sous le régime de l'unification ne pourraient pas s'effectuer par la coopération. Souvent la concurrence empêcherait de supprimer la dualité des services, sous le régime de la coopération, dualité que la régie unique pourrait facilement supprimer sans inconvénients pour le public. En outre, la coopération, obligatoire ou non, ne saurait supprimer l'inutile duplication des bureaux

principaux et des personnels de surveillance et de contentieux. Assurément, la coopération, dans la mesure où elle supprimerait la duplication des services et effectuerait des économies en se dispensant de la main-d'œuvre inutile, rencontrerait la même opposition que l'unification.

A part ces objections, je vois dans ce projet une injustice manifeste envers le Pacifique. C'est une variante d'une proposition faite par feu sir Henry Thornton devant la commission royale, lorsqu'il proposa pour administrer le National, un bureau d'une autre sorte, qui aurait le contrôle suprême des deux compagnies. La même théorie d'un pouvoir pour contrôler nos opérations sans responsabilité financière, est au fond de la présente proposition.

Il me suffira de vous signaler la clause 7 de la charte du Pacifique-Canadien qui stipule que "le chemin de fer Canadien du Pacifique deviendra et sera désormais la propriété absolue de la compagnie, et celle-ci devra dans la suite et toujours, entretenir, administrer et exploiter le chemin de fer Canadien du Pacifique." Cela nous impose des obligations en retour desquelles nous possédons certains droits.

Dans le plan qui vous a été soumis, on propose de remplacer cet arrangement par la création d'un tribunal dans lequel la compagnie n'aurait qu'une représentation minoritaire, tribunal qui aurait le pouvoir de disposer à son gré des biens et des services de la compagnie, sans égard à la responsabilité légale de ses directeurs, et sans responsabilité envers personne s'il en résultait un dommage pour les intérêts de la compagnie. Je ne saurais accepter ce principe.

A mon allégation, on répond par l'objection oiseuse que l'assujétissement de tous les chemins de fer au pouvoir de l'Etat est chose admise. Que l'Etat ait le droit de tenir la balance entre les chemins de fer et le public, personne ne le nie. Mais qu'au nom de cette théorie l'on prétende que l'Etat a le pouvoir de sacrifier les intérêts d'une corporation privée dans le but de réduire le fardeau de l'Etat résultant de l'exploitation d'un chemin de fer nationalisé, voilà une extension du principe du contrôle de l'Etat que je ne puis considérer comme admissible par le peuple de ce pays.

La coopération, telle que prévue dans la Loi concernant le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, rallia les suffrages après que des estimations de grandes économies à réaliser eurent été présentées par les chemins de fer Nationaux. On prétendait,—et sans faire de réserves,—pouvoir économiser \$35,000,000 ou \$24,000,000 par année. A cette époque, j'ai osé faire remarquer que l'économie serait bien inférieure à cela. Je suis convaincu que la tentative de concentrer votre attention sur la possibilité d'atteindre même la petite somme d'économies qu'on estime maintenant praticable sous le régime de la coercition est simplement un autre moyen de détourner votre attention des économies beaucoup plus grandes qu'on peut effectuer par la régie commune.

On donne ingénieusement à entendre que si votre Comité se prononce carrément contre l'unification, cela permettra peut-être d'accélérer le progrès de la coopération. J'ai déjà signalé qu'il n'y avait pas eu retard ni manque d'intérêt de la part du Pacifique, à l'égard de la coopération. Nous croyons à la possibilité d'économiser par la coopération, et notre seule objection contre le système actuel, c'est qu'il est insuffisant. Par conséquent, aucune affirmation portant que l'on n'essayera pas la coopération complète connue sous le nom d'unification ne nous fera changer d'attitude quant à l'importance de faire toutes les économies que nous pourrions par une coopération incomplète. Je ne vois pas pourquoi la crainte de l'unification limiterait les efforts de coopération des fonctionnaires du National,—à moins que cela ne veuille dire que, craignant que

le succès des économies par coopération ne prouve les avantages de l'unification, ils aient délibérément restreint leurs efforts.

Ces remarques résument tout ce que j'avais à vous dire pour le moment concernant les avantages respectifs de la coopération, de l'unification et de la coercition. Avec votre permission, je voudrais maintenant répondre à certaines questions que m'a posées le sénateur Dandurand, dans un mémoire lu devant ce Comité à la fin de la séance du 2 juin et imprimé à la page 1047 du compte rendu.

Le sénateur Dandurand a déclaré que ses enquêtes étaient le résultat du fait qu'il avait compris que le Pacifique avait soumis des suggestions à la commission royale au sujet du partage de la recette nette, sous le régime de l'unification, et il demanda que ces renseignements soient aussi fournis à votre Comité.

Le document en question n'est pas bien désigné. Il contenait, sous la forme requise par la commission royale, des études sur la manière dont les revenus publics bénéficieraient de la recette nette des chemins de fer unifiés, dans chacune de leurs divisions. Il ne contenait aucune offre de conditions, mais,—comme notre propre estimation des économies,—c'était simplement un exemple des bénéfices à réaliser. Le document passé à la commission royale fut préparé et transmis confidentiellement. Je crois qu'on devrait respecter ce caractère confidentiel.

Je répondrai très volontiers aux questions précises posées par le sénateur Dandurand. La première concerne l'actif que le Pacifique-Canadien est prêt à engager dans le réseau unifié. Comme je l'ai signalé, ma suggestion ne comporte aucun transfert d'actif. Il s'agit simplement, pour chacune des compagnies de chemin de fer, de confier à une régie commune certaines propriétés de chemin de fer, et je présume que le sénateur Dandurand désire savoir quel actif du Pacifique-Canadien contribuerait à la recette commune, en régie unifiée.

Je recommanderais à nos administrateurs et à nos actionnaires que cet actif comprenne toutes nos lignes du Canada, du Maine et du Vermont, nos navires fluviaux et côtiers, nos télégraphes, messageries et hôtelleries.

Si le gouvernement, après avoir examiné toutes les questions extrêmement importantes concernées dans la politique d'une marine nationale, désirait inclure les navires océaniques, nous pourrions conclure des arrangements. Sans doute, le droit de la compagnie à une part de la recette nette du réseau unifié dépendrait de la somme réalisée sur l'actif inclus dans le contrat de régie commune.

Evidemment, le fait de confier à une régie commune la plus grande partie de notre actif non ferroviaire n'en augmenterait pas la recette, et par conséquent cet actif ne devrait pas être inclus.

La deuxième question se rapporte à la part de la recette nette du réseau unifié que la compagnie s'attendrait de recevoir, la période d'expérimentation à fixer, l'ordonnance des paiements et les autres facteurs à considérer dans la formule de répartition. Le nombre des modalités est presque illimité. Tout ce que je puis dire, c'est que la part de recette nette à recevoir par chacun des participants sous le régime d'unification serait définie dans le contrat à passer par les représentants autorisés du gouvernement et de la compagnie, sous réserve de la ratification par le Parlement et par les actionnaires du Pacifique-Canadien.

Par sa troisième question, le sénateur Dandurand veut savoir quel actif le P.-C. engagerait comme point d'appui de la garantie par le gouvernement de toute dette de capital, ancienne ou nouvelle. Dans le cas imprévu d'une demande relativement à une telle garantie, la valeur de

nantissement serait celle qui serait convenue entre le gouvernement du jour et la compagnie.

Il peut être intéressant pour vous de savoir que la valeur résiduaire des actions ordinaires et privilégiées du P.-C. au 31 décembre 1937 se chiffrait à plus de \$753,000,000, contre une valeur nominale globale d'environ \$472,000,000 pour ses valeurs en portefeuille. Le résidu représente la différence entre l'actif total de \$1,382,062,058.01 et le montant des dettes de capital, des dettes courantes, du passif différé et des réserves, se chiffrant à \$628,873,682.02.

Le sénateur Dandurand est évidemment sous une fausse impression lorsqu'il dit que je demande au présent comité d'approuver un plan en principe, quitte à laisser les détails pour le contrat formel. Je n'ai rien demandé de la sorte au Comité. J'ai rendu témoignage à la demande du Comité concernant une certaine idée que j'avais suggérée pour aider à soulager le pays d'une situation ferroviaire extrêmement grave et du fardeau financier qui en résulte, question que votre Comité avait pour mission d'examiner. Aucune initiative pour donner suite à cette suggestion ne peut être prise à ce stade, sauf que le gouvernement peut accepter l'offre de discuter les problèmes et s'efforcer de négocier une entente.

Incidentement, ce n'est pas l'offre d'établir l'unité de régie suivant des conditions certaines et précises, mais une suggestion aux propriétaires des chemins de fer Nationaux de considérer l'énonciation d'un plan. Le gouvernement du Canada doit être satisfait des conditions, qui ne peuvent se déterminer que par négociation. Egalement, ces conditions doivent être approuvées par les actionnaires du Pacifique-Canadien et probablement aussi par ses obligataires. Ils savent que les administrateurs de la compagnie et moi-même nous sommes disposés à discuter des conditions avec le gouvernement, mais je ne suis pas plus capables de les lier à une entente détaillée que les membres de ce Comité ne peuvent contracter au nom du gouvernement. Voilà exactement pourquoi je ne puis m'engager dans le moment dans la discussion des détails d'un accord possible.

Il a été admis que la situation actuelle des chemins de fer cause au trésor public des pertes vraiment alarmantes.

Vous savez maintenant que l'on peut faire peu de chose ou rien pour améliorer la situation, et que les chemins de fer mal placés et les chemins de fer faisant double service devront demeurer et se payer à même les impôts parce que, pour quelque raison extraordinaire, c'est dans l'intérêt national. Je ne puis admettre cette attitude défaitiste comme la bonne solution d'un problème national dont on reconnaît la gravité.

Lorsque, en face de ces faits, je propose que nous essayions de réaliser des économies en combinant les opérations du National avec celles du Pacifique, on me répond que ce serait nuisible à l'intérêt public. Tout ce que je puis dire sur ce point, c'est que si l'argument est bon, alors il doit avoir été mauvais pour les dirigeants du National d'entreprendre les économies qu'ils sont portés à se vanter d'avoir effectuées depuis 1930. En 1937, les dépenses de ce réseau étaient inférieures de \$47,000,000 à celles de 1930. Comment cela peut-il être dans l'intérêt public s'il est mauvais maintenant d'entreprendre une économie additionnelle de \$75,000,000? N'a-t-on pas réduit les services dans les sept dernières années? N'a-t-on pas congédié les employés inutiles? N'a-t-on pas réduit les achats? Si ces choses étaient bonnes parce que le chemin de fer aurait autrement perdu de fortes sommes d'argent chaque année, ne serait-il pas bon de faire encore les mêmes choses alors que les chemins de fer continuent à perdre de fortes sommes chaque année? Pour ma part, je ne saurais admettre d'autre conclusion.

L'argument de la politique, ce n'est pas à moi d'y répondre. Il signifie simplement que le gouvernement doit choisir entre dépenser de l'argent pour des services de chemin de fer inutiles ou employer cet argent à des fins plus efficaces et plus constructives. Sur ce point, la décision appartient au Parlement. Peut-il être légitimement invoqué par les dirigeants du National pour montrer pourquoi ils s'opposent à de nouvelles économies dans le transport ferroviaire? A tous les points de vue pratiques, leur réponse est de ne rien faire et d'attendre que les temps soient meilleurs. La mienne est de réaliser des économies.

Je vous ferai remarquer que vous êtes maintenant parvenu au stade où vous pouvez à bon droit recommander une expertise de ces diverses estimations et conclusions, et lorsque je dis expertise je veux parler d'experts indépendants des deux compagnies, de toute manière. Il y a des sociétés d'ingénieurs qui, depuis des années, se spécialisent dans les consultations concernant les situations de transport qui sont défectueuses au point de vue de l'économie ou de la sécurité financière. Je crois que le Comité serait justifiable, au point où il en est, de recommander qu'une telle expertise ait lieu et que les livres et les documents des deux compagnies soient mis à la disposition des experts et que leurs bien subissent un examen complet. Le rapport que les experts feraient au gouvernement là-dessus serait instructif et, à mon sens, très utile.

Les problèmes de chemin de fer que votre honorable Comité examine sont indiqués dans le texte de votre ordre de renvoi. Je ne puis rien ajouter pour leur solution, sauf que si le Pacifique peut, suivant les règles ordinaires de la prudence et de l'équité, aider le gouvernement à trouver une solution, cette aide est à la disposition de la nation.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur le président, il y a une observation qui est tombée des lèvres de sir Edward Beatty, page 12, et qui, je crois, dépasse sa pensée. Il dit, au premier paragraphe de cette page:

L'argument de la politique, ce n'est pas à moi d'y répondre. Il signifie simplement que le gouvernement doit choisir entre dépenser de l'argent pour des services de chemin de fer inutiles ou employer cet argent à des fins plus efficaces et plus constructives. Sur ce point, la décision appartient au Parlement. Peut-il être légitimement invoqué par les dirigeants du National pour montrer pourquoi ils s'opposent à de nouvelles économies dans le transport ferroviaire? A tous les points de vue pratiques, leur réponse est de ne rien faire et d'attendre que les temps soient meilleurs. La mienne est de réaliser des économies.

Je signalerai à sir Edward cette affirmation qui ne me paraît pas très juste envers les dirigeants du National-Canadien qui ont comparu ici et qui nous ont donné une idée des économies additionnelles qui pourraient s'effectuer. La déclaration de sir Edward est celle-ci:

...ils s'opposent à de nouvelles économies dans le transport ferroviaire.

Le TÉMOIN: C'est un peu général, peut-être, sénateur, mais d'après mes souvenirs sur les témoignages, plusieurs des fonctionnaires du N.-C. ont dit que vous ne pouviez rien faire, sauf attendre que les temps deviennent meilleurs.

L'hon. M. Dandurand:

D. Vous avez la déclaration de M. Vaughan où il donne une liste des choses qui pourraient se faire.—R. Oui.

D. Des lignes qui pourraient être abandonnées jusqu'à concurrence de 1,100 milles; des choses qui pourraient se faire par une mise en commun.—R. Vous
[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

pensez qu'il serait plus précis de dire "économies restreintes" au lieu de "nouvelles économies"?

D. Je vous signale simplement le fait.—R. C'est une observation très juste, je crois.

D. Il y a une chose qui m'a frappé, et vous pouvez me corriger si je me trompe. J'ai toujours eu l'impression, non pas à la suite d'une étude approfondie de la situation mais d'après des affirmations souvent répétées, qu'il n'y avait pas de profit dans le transport des voyageurs. Il y aurait généralement une perte.—R. Oui.

D. Je me suis souvent demandé pourquoi les deux chemins de fer ne pourraient pas s'entendre pour mettre en commun leurs trains de voyageurs de l'Atlantique au Pacifique, mettre leurs recettes en commun et les partager au moyen de quelque arrangement.—R. Partager les pertes.

D. Et disposer des bureaux de billets d'un bout à l'autre, vu qu'un billet pourrait permettre à un voyageur de se rendre n'importe où sur n'importe quel train. Je me suis souvent demandé pourquoi cela ne se faisait pas.—R. Les dirigeants des deux chemins de fer ont étudié ce point, je crois. C'est une des idées qu'exprima un jour feu sir Henry Thornton. Cette idée prit plusieurs formes: celle d'une mise en commun générale et la formation d'une compagnie pour exploiter les services de voyageurs des deux compagnies. La difficulté est d'avoir une organisation dans une organisation; elle consiste à avoir une organisation créée pour exploiter les services de voyageurs, exploiter des trains à voyageurs, solliciter, vendre des billets, et maintenir la concurrence des deux chemins de fer dans les autres domaines. Nos agents de trafic et d'exploitation me disent qu'il y aurait là de grandes difficultés, et dans leurs conférences ils n'ont pas pu conclure à la possibilité de la chose.

D. Mais vous vous rendez bien compte du fait que la mise en commun des trains de voyageurs partout assurerait bien des économies, surtout dans les villes et les cités où vous pressez la vente des billets de transport?—R. Dans une certaine mesure, ce serait vrai.

L'hon. M. Hugessen:

D. Pour continuer un peu le raisonnement du sénateur Dandurand, je me demande si vous avez étudié, ou s'il vous a été donné d'étudier ce que, me dit-on, ont fait les chemins de fer anglais dans les centres où ils se faisaient concurrence, comme cela leur arrive à eux aussi? Prenez, par exemple, le London-Northeastern et le London, Midland and Scottish. Je crois comprendre qu'on est arrivé dernièrement à une entente par laquelle on a mis en commun tout le trafic provenant de tous ces centres où l'on se faisait concurrence. J'ignore si ceci s'applique uniquement aux voyageurs.—R. Oui, aux voyageurs. Ce fut le résultat de la division du territoire en zones et de leur répartition entre les quatre réseaux, après la fusion. On s'est rendu compte que certains endroits étaient communs à divers réseaux.

D. Un grand nombre.—R. Et comme résultat de cette mise en commun, ils en sont arrivés à une formule très compliquée. Je dois avouer que je n'y comprends rien. De fait, je ne l'ai pas étudiée.

D. Cette mesure n'est-elle pas toute récente?—R. Elle est en pratique depuis déjà quelque temps.

D. Je me demandais si on ne pourrait pas faire la même chose ici.—R. Nos conditions sont si différentes que nous ne pourrions pas arriver à établir des zones de chemins de fer.

D. Prenez d'un côté le London, Midland and Scottish et, de l'autre, le London Northeastern. Ces lignes se font concurrence en beaucoup d'endroits. Ce doit être là-bas comme ici pour le Pacifique-Canadien et le National-Canadien;

il doit y avoir un très grand nombre d'endroits où les chemins de fer se font concurrence. Mais ils ont conclu une entente d'après laquelle ils se partagent les recettes qui en proviennent.—R. Oui.

D. Je me demande s'il n'y aurait pas moyen de trouver ici une solution un peu dans le même genre.—R. Ni l'une ni l'autre compagnie n'a, que je sache, songé sérieusement à adapter ce principe au Canada. Pour le moment, je ne suis pas en mesure de dire si nous pourrions en attendre quelque chose de bien; ce serait une chose qui mériterait d'être étudiée. Mais les conditions géographiques et autres sont si différentes qu'on ne peut les comparer.

L'hon. M. Murdock:

D. Voulez-vous, sir Edward, me permettre une question sur l'exposé présenté par M. Coleman et dont on vient de nous faire lecture? Vous avez, je crois, au cours de votre témoignage, effleuré la même question. M. Coleman dit à la page 2:

Même avant que des estimations eussent été requises par la Commission royale, des fonctionnaires du N.-C. avaient, sur les instructions de leur président, préparé et soumis une estimation des économies possibles dans une année normale, estimation qui était de \$56,000,000.

Cela pourrait laisser entendre n'est-ce pas à ceux qui ne sont pas au courant de la question que ces 56 millions viendraient d'un projet de coopération ou de quelque chose...—R. Ah! non.

D. Mais allons au fond de la chose; elle n'a pas été expliquée clairement. On en a parlé ici à diverses reprises, mais je ne pense pas qu'on se soit expliqué bien clairement. La Pièce 42 est un mémoire présenté à la commission royale sur les transports par M. Fairweather, directeur du bureau technique du National-Canadien, sur la fusion du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. Je crois bon de consigner au compte rendu les détails de cette somme de 56 millions, sa nature, son but et ses conditions de réalisation. Voici ce que dit M. Fairweather:

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 sacrifi-

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

ces 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.

—R. Oui, ceci apparaît maintenant au compte rendu.

D. Je le sais; mais il m'a paru bon de rapprocher ce témoignage du passage où l'on dit que même avant que demande en fut faite par la commission royale, les employés supérieurs du National-Canadien avaient, à la demande de leur président, préparé et présenté un calcul estimatif où ils déclaraient possibles des économies de 56 millions.—R. C'est très juste, monsieur; et si vous vous rappelez, M. Fairweather insiste toujours sur la possibilité de ces choses,—la possibilité d'un service trop restreint, surtout pour les voyageurs, et ainsi de suite; sur les dangers inhérents à tout monopole, dangers d'inefficacité et le reste.

D. Je voulais faire bien saisir que ce calcul de 56 millions avait comme base le monopole des transports par une seule compagnie.—R. Très bien.

L'hon. M. Dandurand:

D. Il y a une chose qui a fait songer bien des membres du Comité et moi tout spécialement, puisque je puis parler plus facilement de moi-même. Nous nous trouvons, vous l'admettez, en face d'un problème très important, peut-être même, pourrais-je dire, d'un problème écrasant. C'est celui-là même qui a été soumis à la commission royale. Elle a dû envisager et étudier les effets futurs d'un monopole établi pour de bon au Canada. On s'accorde généralement pour admettre qu'une direction unifiée arrivera petit à petit à l'unification, ce qui veut dire au monopole.—R. Monopole ferroviaire seulement, monsieur.

D. Autrement dit, ce serait former une seule compagnie, une seule association qui engloberait tous nos réseaux de chemins de fer, ce qui veut dire effectivement un monopole des chemins de fer sous une direction particulière. On peut dire quel est le but visé. On peut dire que les chemins de fer une fois unifiés pourront toujours être séparés, mais vous avez admis, vous-mêmes, je crois, que l'unification serait probablement une mesure permanente. C'était cette conclusion qui se trouvait dans l'esprit des membres de la commission royale et j'aimerais attirer votre attention sur la manière dont les membres de cette commission l'ont étudiée et sur leur état d'esprit lorsqu'ils en ont discuté avec vous et M. Grant Hall. J'ai ici des extraits de la discussion qui eut lieu entre vous-même et sir Joseph Flavelle et certains autres membres de la commission. Ceci pourra vous donner la raison de la conclusion qu'ont tirée de leur enquête les commissaires en même temps que vous faire voir un peu ce qui se passe dans nos esprits; nous sommes en face du même problème. Je cite le compte rendu de la Commission Duff.

Vol. II, page 951.

Sir Joseph Flavelle: L'unification se présente sous deux aspects, monsieur Beatty. Elle offre un aspect politique et c'est au gouvernement qu'il revient de juger si elle est possible ou non. L'autre aspect m'embarrasse —devons-nous laisser à un groupe de directeurs le soin de décider quel service peut mériter telle ou telle localité, étant donné la grande variété de conditions que nous avons au Canada. Pouvez-vous trouver un précédent quelque part ailleurs?

Vol. II, page 952.

Sir JOSEPH FLAVELLE: Je ne parle pas d'un esprit malveillant qui chercherait à priver le public de ses droits légitimes. Mais, à propos de cette merveilleuse association qui suivrait nécessairement, je ne suis pas

très certain que ses directeurs pourraient, sans le stimulant de la concurrence, déterminer exactement ce que le public a droit d'attendre en fait de services. Nous avons vu bien clairement les défauts de la concurrence.

Vo. II. pp. 959 et 960.

Sir JOSEPH FLAVELLE: Je ne vois pas nécessairement, monsieur Beatty, de raisons pour douter de l'habileté d'une organisation scientifique pour conduire à bonne fin le côté technique du travail. Mais il y a lieu de douter quand il s'agit de donner aux administrateurs, à l'esprit nécessairement limité, la charge d'interpréter,—si vous me passez une telle expression à propos des chemins de fer,—le côté spirituel de la question.

M. BEATTY: Non; sir Joseph, il vaudrait mieux ne pas employer cette expression.

Sir JOSEPH FLAVELLE: Il semble que lorsqu'on arrive à centraliser le pouvoir sur une trop grande étendue, on perd cette faculté de bien saisir les besoins des sujets. C'est une des raisons pour lesquelles, à tort ou à raison, on s'est débarrassé de la monarchie absolue. Il serait difficile de rétablir la monarchie absolue dans le monde, aujourd'hui.

Il semble qu'on ait trouvé un moyen terme dans certains grands pays.

Vol. II, pp. 962 et 963.

Sir JOSEPH FLAVELLE: Nous cherchons, monsieur Beatty, s'il n'y aurait pas moyen de faire un effort pour supprimer les lignes transcontinentales qui sont de trop et les milles de chemins de fer inutiles, de façon à rattraper ici les dollars que nous perdons là et arriver ainsi à payer au moins l'intérêt dû au public. Mais, supposons que nous n'ayons qu'une seule compagnie chargée de réduire les services ou le nombre de milles de parcours, on pourra toujours la soupçonner de méconnaître les besoins de telle ou telle région, ce qui mettrait le chemin de fer et tout le pays dans une situation difficile. Mais, c'est là une question qu'il appartient au gouvernement de déterminer. Mais je reviens à ceci, non pas à la difficulté d'obtenir les connaissances techniques, pas non plus à la difficulté de multiplier par deux le travail que fait aujourd'hui un corps de dirigeants, mais à cette chose subtile dont vous avez parlé. J'ai voulu employer le mot spirituel. C'est ce sens de responsabilité envers le public.

M. BEATTY: Oui, monsieur.

Sir JOSEPH FLAVELLE: On peut le trouver chez un directeur et pas chez l'autre; il faudra parfois dix ans pour le trouver et parfois davantage. Nous faisons des lois pour répondre aux besoins futurs du pays et l'adoption de votre proposition voudrait dire que nous n'aurons plus qu'un réseau de chemin de fer à moins que le Parlement n'intervienne et ne dise: "C'est intolérable; nous allons les séparer". J'admets avec vous que chaque groupe qui se suivra à la direction des affaires sera choisi parmi les hommes les mieux doués que nous ayons; ceux-ci, à leur tour, choisiront leur directeur, qui, s'il est jeune et compétent, pourra rester en fonctions quinze ou vingt-cinq ans. Mais je me demande s'il est bon d'accorder à un seul conseil d'administration un tel pouvoir dictatorial. Je vois bien les défauts de l'autre régime,—on nous demande d'y remédier. J'avais cru qu'il serait peut-être possible de trouver une solution. Je saisis très bien votre figure de style quand vous nous dites qu'on peut se tourner vers la divinité quand les choses marchent mal, mais que les choses revenues à leur état normal on reviendra à ses sentiments premiers et on dira: "Au diable la religion et chacun pour soi".

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est sir Joseph Flavelle qui dit cela?

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

L'hon. M. DANDURAND: Oui, mais il fait une citation. Il continue:

Mais les lois que nous allons adopter devront rester les mêmes et s'appliquer à un territoire qui est immense.

Vol. II, pp. 963 et 964.

M. BEATTY: Croyez-vous, sir Joseph, qu'il soit plus difficile de trouver un homme du calibre que vous et moi cherchons pour administrer 38,000 milles de chemins de fer que d'en trouver deux pour administrer chacun 18 ou 20,000 milles?

Sir JOSEPH FLAVELLE: Non; mais malheureusement nous n'avons pas encore produit de ces hommes surhumains qui n'avaient pas besoin d'être aiguillonnés un tout petit peu pour faire leur devoir.

M. BEATTY: Alors, selon vous, pas de paix dans les chemins de fer sans la guerre.

Sir JOSEPH FLAVELLE: Je ne dirais pas la guerre.

M. BEATTY: C'en est tout près.

Sir JOSEPH FLAVELLE: Nous n'avons pas encore, que je sache, découvert une sphère de l'activité humaine où il était possible de laisser à un petit groupe le soin de déterminer les mesures touchant les intérêts du peuple.

M. BEATTY: Revenons, pour un instant, à l'autre membre de l'alternative, sir Joseph. Ce qui reste c'est la concurrence puisque vous dites en fait, et avec raison, que la concurrence constitue une réglementation en elle-même.

Sir JOSEPH FLAVELLE: Oui.

M. BEATTY: Mais pouvons-nous nous permettre le luxe de la concurrence?

Sir JOSEPH FLAVELLE: Tout dépend, monsieur Beatty, de la possibilité,—je ne dis pas que ce soit possible,—pour des hommes de reconaître qu'il leur faut apporter dans la concurrence le même bon sens que dans la défense de leurs biens. Mais cette mesure veut dire la soumission du peuple canadien pour toujours ou jusqu'à ce qu'une révolution vienne briser cet état de chose, au bon vouloir des hommes chargés d'administrer ce puissant organisme qui résultera de la fusion des chemins de fer du pays. J'espérais franchement que vous ne verriez pas la nécessité de rejeter complètement ce moyen de remédier à l'amiable à la situation.

M. BEATTY: Si j'avais pu, sir Joseph, trouver moyen d'arriver à des résultats,—vous avez pu constater par les chiffres approximatifs que je vous ai passés et que vous avez pu croire incomplets.

Sir JOSEPH FLAVELLE: Ils sont désappointants.

M. BEATTY: Je ne dirais pas désappointants; je les aurais cru plus considérables. Mais les économies possibles par cette forme de coopération sont toujours limitées. Vous gardez un des frais les plus considérables, la concurrence.

Sir JOSEPH FLAVELLE: Chose curieuse en effet, c'est là le salut du consommateur et parfois sa punition.

Vol. II, page 969.

Sir JOSEPH FLAVELLE: Voyez-vous, monsieur Beatty, la plupart des monopoles que nous avons étudiés peuvent être brisés n'importe quel jour ou au moins avec le temps par la venue d'un concurrent. La difficulté qui frappe en étudiant votre proposition c'est que d'Halifax à Vancouver les chemins de fer, l'un des éléments vitaux de chaque région du pays, seront dans les mains d'un seul groupe d'administrateurs.

Je puis aussi vous citer quelques questions posées par le commissaire Webster à M. Grant Hall:

Vol. IV, page 2560.

M. WEBSTER: Hésiteriez-vous à laisser à une seule administration particulière le soin d'administrer les deux réseaux?

M. HALL: Du tout.

M. WEBSTER: Vous ne craindriez pas qu'ils ne finissent par dominer et s'asujettir le pays tout entier.

M. HALL: Non.

M. WEBSTER: Vous pensez que notre gouvernement avec sa forme démocratique est assez puissant pour surveiller et contrôler une association aussi puissante que celle-là.

M. HALL: Parfaitement. Vous ne pouvez faire de cette association tant qu'elle sera la propriété de particuliers une machine politique assez puissante pour motiver vos craintes.

Sir JOSEPH FLAVELLE: Non; mais elle a dans un état démocratique une influence marquée. Ce n'est pas avec des phrases comme celle-là que vous allez faire disparaître le danger.

M. LOREE: Surtout lorsque les deux partis se divisent assez également les suffrages et qu'il suffit d'un vote relativement peu nombreux pour faire tourner le pouvoir.

M. Loree était un des commissaires, il venait des Etats-Unis.

Sir JOSEPH FLAVELLE: Elle aurait une très grande influence qu'elle pourrait exercer sur les destinées politiques du pays. L'activité d'une grande compagnie n'est pas de faire de la politique, mais son champ d'action dans chaque division électorale de ce pays lui permettrait d'exercer une influence extraordinaire.

Vol. II, pp. 966 à 969.

M. LOREE: Si l'on en croit le vieil adage, "la concurrence est le nerf du commerce". Comment alors allez-vous réussir avec un monopole?

M BEATTY: On peut toujours d'une manière comme de l'autre donner des services aux clients des chemins de fer. On en a la preuve dans cette immense région du Canada où il n'y a pas de concurrence et où personne ne souffre du manque de service.

M. LOREE: Je voulais parler plutôt de l'avancement du métier lui-même.

M. BEATTY: Si nous ne voulons pas être rétrogrades, il nous faut au moins suivre les progrès que vous faites aux Etats-Unis.

M. LOREE: Mais il n'y a pas de concurrence.

M. BEATTY: Excepté la concurrence que vous nous faites dans l'Ouest avec vos lignes du Nord.

M. LOREE: Elle n'en reste pas moins limitée.

M. BEATTY: Oui, sur la côte du Pacifique.

M. LOREE: Si vous cherchez un élément vital dans le monopole, je me demande où vous allez le trouver.

M. BEATTY: Prenez le mécanicien à la tête du service de la mécanique du réseau unifié; pourquoi ferait-il moins bien son travail que deux hommes faisant le même travail?

M. LOREE: C'est pourtant ce qui se voit très souvent.

M. BEATTY: Pour quelle raison, pourriez-vous me dire?

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

M. LOREE: Peut-être le vieil adage: "La concurrence est le nerf du commerce", s'applique-t-il encore ici. La concurrence fait naître chez l'homme un désir de mieux faire dont il est récompensé en arrivant à une sphère d'activité supérieure.

M. BEATTY: Vous avez parfaitement raison; mais vous connaissez sans doute des compagnies qui pratiquement constituent de véritables monopoles et qui pourtant ne se laissent pas dépasser en fait de progrès techniques. Prenez, par exemple, la A.T. & T.

M. LOREE: Elle a une foule de concurrents.

M. BEATTY: Mais pas sur le même terrain.

M. LOREE: Oui, dans certaines parties des Etats-Unis.

M. BEATTY: Mais personne dans la même sphère d'activité. Nous-mêmes leur faisons concurrence avec nos services télégraphiques, mais si l'on prend cette compagnie comme exemple de monopole, on peut dire qu'elle a très bien réussi dans sa course vers le progrès.

M. LOREE: Oui, en général, elle a à sa tête un bon groupe d'hommes. Il peut arriver parfois que l'un d'eux se laisse aller. Il n'y a pas de meilleure illustration de cette vérité que la faillite des petits-fils dans le commerce bancaire à New-York. Ils se laissent aller aux sorties, aux courses, et autres amusements et laissent leur commerce aller à la dérive. C'est là la faiblesse du monopole; il n'y a plus ce stimulant, cet aiguillon qui pousse à l'action.

* * * *

M. LOREE: Mais vous empêchez toutes ces choses de parvenir jusqu'à vous. Nous avons une fois à Washington un maréchal très digne. Quelqu'un lui disait un jour: "Je ne vois pas, monsieur le maréchal, comment vous pouvez faire pour toujours garder cette bonne humeur malgré ces attaques dont tous les journaux sont remplis à votre endroit?" "Voici", répondit-il, "j'ai un secrétaire épatant et chaque matin lorsque j'arrive à mon bureau je trouve avec mon courrier une foule de coupures de journaux, mais il a toujours soin de n'y mettre que ce qui est à ma louange."

M. BEATTY: J'ignore ce qu'on peut ressentir à être traité de la sorte.

M. LOREE: Je l'ai vu tellement de fois, monsieur Beatty. Prenez les locomotives; trois de nos compagnies se sont entendues sur les prix de vente; elles n'avaient plus intérêt à faire des progrès, elles voulaient offrir des produits uniformes. Aujourd'hui, elle se trouvent dans une situation désespérée qui approche de la faillite.

Ces passages du compte rendu de la Commission Duff que je viens de vous citer je les trouve dans la bouche de sir Edward Beatty et M. Grant Hall; ils s'adressaient à ceux que le gouvernement avait chargé de trouver une formule pour réaliser des économies dans notre système ferroviaire. La commission royale a étudié cette formule que lui présentait sir Edward Beatty et l'a rejetée parce qu'elle conduisait à un monopole des chemins de fer.

Mais revenons aux paroles de sir Joseph Flavelle que je ne peux me chasser de l'esprit et sur lesquelles je voudrais attirer l'attention de sir Edward Beatty. Elles se rapportent aux conséquences fatales de la mesure que sir Edward nous propose en ce moment: une direction unique, qui veut dire unification, qui veut dire monopole. Je cite de nouveau les paroles de sir Joseph:

Mais je reviens à ceci, non pas à la difficulté d'obtenir les connaissances techniques, pas non plus à la difficulté de multiplier par deux le travail que fait aujourd'hui un corps de dirigeants, mais à cette chose subtile dont vous avez parlé. J'ai voulu employer le mot spirituel. C'est ce sens des responsabilités envers le public.

M. BEATTY: Oui, monsieur.

Sir JOSEPH FLAVELLE: On peut le trouver chez un directeur et pas chez l'autre; il faudra parfois dix ans pour le trouver et parfois davantage. Nous faisons des lois pour répondre aux besoins futurs du pays et l'adoption de votre proposition voudrait dire que nous n'aurons plus qu'un réseau de chemin de fer à moins que le Parlement n'intervienne et ne dise: "C'est intolérable; nous allons les séparer".

Ce serait impossible, d'après moi, de les séparer parce que le pays se trouverait en face d'une unité bien constituée qu'il n'y aurait plus moyen de séparer. Le pays dirait: "Non, nous n'allons pas le séparer, mais l'absorber et en faire un monopole d'Etat." C'est cela que je crains. Si nous réunissons nos chemins de fer de telle manière que nous arrivions à un état de choses permanent, je puis entrevoir le jour où le pays dira: "C'est intolérable." Alors, ce sera un monopole d'Etat.

Je ne suis pas prêt à prendre cette mesure, car le Canada a besoin, je crois, du Pacifique-Canadien pour l'exemple qu'il a donné de sage administration; non seulement au pays, mais à l'extérieur on le considère comme un chemin de fer admirablement administré. C'est parce que je crains de voir le Pacifique-Canadien devenir petit à petit une propriété de l'Etat que je demande à sir Edward Beatty s'il ne croit pas dangereuse cette première mesure qu'il propose et qui pourrait conduire à la disparition du Pacifique-Canadien et à sa fusion en une propriété de l'Etat.—R. Monsieur le sénateur, vous m'avez questionné à peu près dans le même sens quand je me suis présenté devant vous le mois dernier. Je me rappelle très bien, je me rappelais même avant la lecture que vous venez de faire, la discussion qui eut lieu entre sir Joseph Flavelle, moi-même et M. Loree. J'ai été élevé dans le respect de ce principe: "La concurrence est le nerf du commerce." Et M. Loree encore plus que moi. Quand il m'a questionné, il était déjà avancé en âge. On le connaissait comme concurrent agressif et convaincu en matière de chemin de fer; il avait pratiqué la concurrence toute sa vie. Je serais porté à croire que sir Joseph Flavelle partageait la même doctrine.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien, très bien.

Le TÉMOIN: Pour répondre à toutes ces questions de ces messieurs, je vous ferai remarquer que nous vivons dans des temps différents. Les Anglais se sont rendus compte, par expérience, que la concurrence a perdu son influence. Ils ont fait, depuis qu'il ont fusionné leurs chemins de fer, de plus grands progrès qu'au-paravant. La chose est reconnue par tous les principaux administrateurs. Pour ma part, je compte sur l'opinion public pour agir comme régulateur dans l'activité des services publics. Je crois aussi que les administrateurs des chemins de fer ont acquis un sens de leurs responsabilités qu'ils ne possédaient pas il y a vingt-cinq ou trente ans. Je crois qu'un corps semi-juridique telle que la Commission des chemins de fer ou un bureau des transports pourrait se charger de la défense des droits du public au cas où un monopole semblerait méconnaître ces droits. Je suis peut-être trop optimiste, mais je ne le crois pas. Je crois que le pays peut donner et continuer à donner des hommes qui seront, non seulement des experts en matières de chemins de fer mais des hommes dignes de figurer dans un conseil d'administration de cette compagnie, des hommes d'affaires en même temps que des hommes d'Etat de grande valeur, des patriotes convaincus et des hommes pratiques. Je crois que vous pouvez trouver des administrateurs qui sauront maintenir les chemins de fer à un niveau de rendement qu'il eût été impossible d'espérer il y a quelques années.

Le monopole est loin de me causer les mêmes craintes qu'il semblait causer à sir Joseph Flavelle; nous avons entouré l'unification de tant de mesures de protection. Vous me dites que vous ne voulez pas voir le Pacifique-Canadien absorbé par l'Etat. Moi, non plus. Si l'on peut trouver des raisons plausibles pour s'opposer à un monopole dirigé par une compagnie particulière, suffisam-

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

ment contrôlée par l'autorité publique, on en trouve bien plus pour s'opposer à un monopole d'Etat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien, très bien.

Le TÉMOIN: De fait, monsieur le sénateur, nous ne sommes pas très loin de partager la même opinion sur certains sujets. Je considère un monopole d'Etat sur nos modes de transport au Canada comme le plus grand mal qui se puisse imaginer. Vous, et bien d'autres, êtes opposés à l'unification parce qu'elle entraîne une grande force et que cette force pourrait être mise à mauvais usage si elle tombait entre les mains de particuliers. Pour ma part, je crains beaucoup plus, au point de vue général, un monopole à caractère politique. Dans ce dernier cas, l'effet d'un corps judiciaire ou semi-judiciaire, tel qu'un bureau des transports ne serait plus le même. Je puis vous reporter à mon témoignage devant la commission royale et vous montrer où je voyais les dangers dont sir Henry Thornton parlait nommément dans son mémoire et que vous trouverez aux paragraphes 147 et 148 du rapport de cette commission.

Je crois, pour ma part, qu'il faudrait éviter cette possibilité dont vous parlez. La raison même pour laquelle je propose une direction unique c'est que je crois possible, en formant une compagnie particulière avec un bon conseil d'administration, de retarder cette éventualité beaucoup plus que nous ne pouvons espérer le faire par tout autre moyen.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président, j'ai oublié hier soir de préparer mon discours. Je voudrais toutefois poser cette question au sénateur Dandurand.

L'hon. M. DANDURAND: Ce n'est pas moi qui suis le témoin; mais je n'y vois pas d'objection.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vais la poser au témoin, alors. Je crois qu'il pourra y répondre tout aussi bien.

Le très hon. M. Meighen:

D. S'il fallait se laisser gagner par le raisonnement de sir Joseph Flavelle et de cet Américain et conclure que la concurrence est tout aussi nécessaire à un stage qu'à l'autre, ne faudrait-il pas pour être logique faire disparaître au plus tôt la coopération, la rayer de nos statuts, puisque la concurrence se trouve éliminée dans la même mesure que la coopération fait des progrès.

L'hon. M. DANDURAND: Si je me rappelle bien, mon très honorable ami, M. Meighen, a avancé ce même argument devant sir Edward Beatty il y a deux semaines, à savoir, que la coopération conduit lentement mais sûrement à l'unification.

Le très hon. M. MEIGHEN: A la disparition de la concurrence.

L'hon. M. DANDURAND: Il y a une part de vérité dans ce raisonnement. Mais il ne faut pas oublier, monsieur Meighen, que vous gardez ces deux compagnies comme entités distinctes et que vous entretenez ainsi une rivalité de bon aloi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non; les compagnies ne conservent leur entité distincte que là où elles ne se font pas concurrence. La coopération, si elle remplit le but qu'on lui a assigné, devra nécessairement faire disparaître la concurrence là où les deux compagnies se font concurrence.

L'hon. M. DANDURAND: La Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, de 1933, dit: "Vous pouvez faire disparaître la concurrence en ceci, cela ou cette autre chose, mais arrivés à tel point, attention!"

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle n'a jamais réussi, mais elle était plus près de la vérité que la résolution passée par le Sénat en 1925.

L'hon. M. DANDURAND: La question qui se pose maintenant est celle que je posais à sir Edward Beatty l'autre jour. Supposons que le pays ne soit pas prêt à accepter l'unification parce qu'elle conduirait petit à petit à un monopole complet sous une direction particulière. Alors les deux chemins de fer se trouvent

vis-à-vis l'un de l'autre et la situation ne s'améliore pas. Au contraire elle s'aggrave. Alors que faire pour notre propre salut? Sir Edward Beatty dit: "Nous aurons recours à la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien de 1933, nous aurons recours à la coopération".

On a prétendu que la campagne en faveur de l'unification menée par sir Edward Beatty ces dernières années a pu avoir pour effet de gêner, jusqu'à un certain point, le travail du comité mixte de coopération pour empêcher les dépenses inutiles. M. Coleman a eu tort, je crois, quand il a dit qu'il se faisait constamment une propagande dans le pays pour prêcher la possibilité d'abandonner 5,000 milles de chemin de fer. Je la limite en général aux déclarations qu'a faites sir Edward Beatty au cours de la dernière année.

Le TÉMOIN: Une fois seulement, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: Une fois seulement?

Le TÉMOIN: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Pardieu! Je pensais que c'était plus souvent, si j'en juge par les effets. Je me demande si les deux compagnies se donnaient corps et âme à la tâche qu'elles ont devant elles, c'est-à-dire à la recherche des moyens de diminuer les dépenses, elles ne pourraient pas arriver à quelque chose de bien au bout de quelques années. Je ne sais, mais je crains que le peuple canadien hésite avant de faire le pas fatal qui le conduira à l'unification et au monopole sur deux chemins de fer qui seront si bien fusionnés qu'il n'y aura pas moyen de les séparer à l'avenir. Je crains qu'à un certain moment cette mesure ne conduise à l'absorption du Pacifique-Canadien par le réseau de l'Etat. Mais pourquoi n'est-il pas possible de se vouer corps et âme à la diminution des dépenses? Je concède à sir Edward Beatty qu'avec l'unification il sera plus facile de réaliser de plus fortes économies. Tout le monde l'admet. Mais il y a cette question de faire le pas fatal qui conduira au monopole et peut-être au monopole d'Etat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si votre raisonnement est juste, il va nous falloir changer du tout au tout notre politique de coopération.

L'hon. M. BLACK: J'allais poser une question au sénateur Dandurand.

Des VOIX: Oh! oh.

L'hon. M. DANDURAND: Je compte un peu sur sir Edward Beatty pour m'aider à répondre à certaines de ces questions.

Des VOIX: Oh! oh.

L'hon. M. BLACK: Votre raisonnement m'a fait penser à quelque chose. La discussion que vous venez de citer entre sir Joseph Flavelle, sir Edward Beatty et les autres a eu lieu il y a dix ans.

Le TÉMOIN: Non, six ans.

L'hon. M. BLACK: Très bien. Mes remarques sont les mêmes dans les deux cas. Il s'est produit beaucoup de changements dans la situation des transports depuis cinq ou six ans; les chemins de fer ont à faire face à une puissante concurrence qui n'existait pas il y a cinq ou six ans. Admettons que la concurrence soit une bonne chose, admettons qu'elle "soit le nerf du commerce" pour employer une expression connue; si nous admettons ce principe, il ne nous reste plus qu'à nous opposer au projet de loi sur les transports, à favoriser la concurrence sous tous ses aspects et à travailler à intensifier la concurrence qui nous vient des camions.

Une VOIX: En la soumettant à la même réglementation?

L'hon. M. BLACK: Si possible. Si nous nous prononçons en faveur de la concurrence, alors il ne faut plus chercher à l'entraver au moins en tant qu'elle se rapporte aux transports. Cette conclusion me semble juste. Supposons que nous nous en allions vers l'unification éventuelle des chemins de fer; il nous restera toujours la concurrence qui nous vient des compagnies de transport par

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

route. Cette concurrence, à elle seule, ne suffirait-elle pas à éliminer les dangers que présenterait le monopole des chemins de fer au cas où ils finiraient par s'unir complètement.

L'hon. M. CALDER: Me permettez-vous de poser une question à sir Edward?

L'hon. M. BLACK: Je n'ai pas encore obtenu ma réponse.

L'hon. M. CALDER: Je pensais que vous étiez à faire un discours.

L'hon. M. Black:

D. N'est-ce pas là une concurrence réelle et efficace?—R. Permettez-moi cette remarque, monsieur Black. Je regrette, pour ma part, que le sénateur Dandurand ait cru devoir employer cette expression employée par sir Joseph Flavelle, "un pas fatal". D'après moi, fatal se rapporte à la mort. Or nous essayons de sauver la situation. Sir Joseph Flavelle a eu tort, je crois, de dire que l'unification pourrait être et de fait serait la mesure la plus néfaste que nous aurions adoptée au Canada depuis des années; je crois, au contraire, que nous pourrions en obtenir des résultats très satisfaisants.

L'hon. M. Calder:

D. Voulez-vous me permettre une question sur ce même sujet, la crainte du monopole? Vous savez comment fonctionne notre Commission des chemins de fer; quel est son but. Il doit y avoir des commissions dans le même genre en d'autres pays, je suppose. Je l'ignore, mais vous êtes probablement au courant de la chose. Aux Etats-Unis il y en a une et, si je comprends bien, en Angleterre, il y en a trois pour s'occuper des problèmes qui résultent de la rationalisation des réseaux. Voici donc ma question. Avec une commission qui aurait l'autorité voulu,—il faudrait peut-être étendre cette autorité,—pensez-vous qu'en ce qui regarde les services, le public pourrait être négligé?—R. Pas du tout, pour ma part.

D. C'est là toute la question. L'état a le pouvoir de créer une commission pour forcer tout monopole à fournir au public les services dont il a besoin, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur, C'est juste.

D. Alors, c'est là la solution en ce qui regarde la protection du public.

L'hon. M. Murdock:

D. Sir Edward, à la page 9 du mémoire que vous nous avez présenté ce matin vous établissez à \$1,382,000,000 l'actif global du Pacifique-Canadien. Toute cette enquête découle d'un cri lancé au Sénat il y a quelques mois nous demandant de soulager le contribuable d'un fardeau de 75 millions par année. Voici la question à laquelle je veux en venir. Si l'unification a lieu et si à cause des autres modes de transport, par eau, par routes et par air, les chemins de fer continuent d'opérer à perte et se montrent incapables de rencontrer les obligations qu'on espère les voir rencontrer, ne se pourrait-il pas que dans quelques années ce pauvre contribuable voit son fardeau augmenté des \$1,382,000,000 d'actif du Pacifique-Canadien parce que cet actif sera devenu partie de la fusion et qu'il soit ainsi forcé d'accepter et de garantir les obligations?—R. Je ne pense pas, monsieur le sénateur, pouvoir me mettre en cause au point de répondre d'une façon précise à votre question. Tout est possible, bien entendu. S'il nous fallait passer à travers une longue suite d'années de crise, il y aurait des catastrophes un peu partout au Canada; mais si le gouvernement du Canada s'associe au Pacifique-Canadien dans une entreprise de chemin de fer par l'entremise de cette compagnie de gestion, je ne vois pas quels dangers nous avons à craindre. D'après moi, l'exploitation se fera à si bon compte et les économies seront si considérables que l'Etat retirera quelques bénéfices sur ses mises de fonds et les résultats obtenus seront en eux-mêmes une protection.

D. Mais n'est-ce pas possible?—R. Tout est possible, mais pas toujours.

D. N'est-il pas probable qu'il n'y aurait pas plus de recettes que la somme nécessaire pour payer votre actif?—R. Je ne saurais le dire. Tout dépend des

recettes. Notre crédit dépendra des recettes et avec des recettes à peu près normales nous aurons amplement de quoi satisfaire nos besoins d'argent. Par les temps qui courent, je ne voudrais même pas faire de conjectures. A ce temps-ci, l'an dernier, ou un peu plus tôt, je vous aurais dit que nous étions sur la bonne voie en Amérique du Nord. Mais à l'automne ou à l'hiver j'aurais dû revenir sur mes paroles. Je ne sais pas si c'est un ralenti, une crise, ou une crise mondiale que nous traversons aujourd'hui et je ne connais personne qui le sache.

L'hon. M. Calder:

D. Et si nous avons la guerre...—R. Il y a tant de choses qui peuvent arriver.

L'hon. M. Hugessen:

D. On a soulevé trois objections à votre projet d'unification. Ces trois principales objections sont, d'après moi, d'abord, la crainte du monopole, crainte qui, à tort ou à raison, est très forte dans le public et dont il faut tenir compte en étudiant une chose de l'importance de celle-ci. La seconde objection, et elle a sa valeur, est que les chemins de fer une fois fusionnés constitueront une compagnie trop vaste et trop puissante pour fonctionner de façon satisfaisante et efficace. La troisième objection vient de ce qu'avec l'unification telle que vous la proposez, avec un bureau de direction composé d'un nombre égal de représentants du Pacifique-Canadien et du réseau de l'Etat, il y aurait conflit d'intérêt entre les deux groupes et l'on pourrait ainsi arriver à une impasse.

J'ai perdu de mon enthousiasme comme partisan de la concurrence entre les deux chemins de fer. Je vois assez de concurrence venant de l'extérieur pour pousser les chemins de fer à faire tout ce qu'ils peuvent sans les obliger à se faire concurrence entre eux. Mais ce à quoi je voudrais que nous puissions arriver c'est à un moyen de conserver l'entité distincte des deux compagnies tout en éliminant complètement la concurrence; ainsi, tout en restant elles-mêmes, elles perdraient tout désir de se faire concurrence et se sentiraient libres de conclure tout accord quant à l'abandon de lignes et à la suppression de services qu'elles jugeraient de nature à favoriser le bien de chacune. Il me semble que nous pourrions nous y prendre comme on l'a fait en Angleterre à propos du London and Northwestern et du London, Midland and Scottish qui, tous deux, se faisaient concurrence en un grand nombre d'endroits. Si nous pouvions arriver à un moyen de mettre en commun le trafic des deux compagnies tout en laissant à chacune son entité distincte, nous ferions disparaître ce besoin de concurrence et elles resteraient parfaitement libres d'opérer toutes les économies qu'elles jugeraient possibles.

J'aimerais aborder ce problème sous un autre angle. Le Comité siège depuis un mois et voici en résumé ce qui a été fait: sir Edward Beatty et ses employés supérieurs ont défendu la thèse de l'unification et M. Hungerford et les siens ont défendu celle de la coopération obligatoire. Les deux systèmes ont leurs points faibles et je voudrais voir le problème étudié d'un point de vue nouveau et différent et j'ose dire qu'il y aurait moyen de le faire dans le sens que j'indiquais plus haut.—R. Voulez-vous me dire quelles sont les trois objections dont vous parlez? La première c'est la crainte du monopole; vient ensuite la difficulté de faire fonctionner...

D. La principale est la crainte du monopole et quoi que nous fassions, nous ne pouvons y remédier.—R. J'en doute monsieur; le monopole de 1890 ne se compare pas au monopole réglementé et contrôlé de 1938, surtout avec la concurrence encore très efficace qui nous vient des routes et des eaux. Mais si je me rappelle bien, votre deuxième question était différente. En troisième lieu, vous avez dit qu'avec une compagnie formée, d'un côté, de représentants du gouvernement et, de l'autre, de représentants de la compagnie particulière, il faudrait compter sur des points de vue différents, ce qui conduirait probablement à beaucoup de difficultés dans l'administration des affaires de cette compagnie

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

D. Oui. Vous avez, par exemple, un conseil mixte pour représenter les deux compagnies. Supposons que les cinq représentants du réseau national se disent qu'il faut construire le terminus de Montréal, alors que ceux du Pacifique-Canadien déclarent la chose inutile. Qu'arrivera-t-il?—R. N'oubliez pas que ces deux groupes ne feront plus qu'une seule compagnie. Les responsabilités ne seront plus divisées. Leur devoir sera de faire fonctionner la compagnie de régie et comme il n'y aura plus qu'une seule caisse et un seul fonds destiné à recevoir les recettes, je ne puis voir comment il y aurait des points de vue différents.

D. Mais les cinq représentants du peuple ne se croiront-ils pas tenus à autre chose qu'à réaliser des bénéfices? Dans l'exemple que je vous donnais, par exemple, ces représentants ne se sentiraient-ils pas envers la population de Montréal l'obligation de lui fournir les services d'une gare, même si cela doit entraîner de fortes dépenses?—R. Mais quand ils sont nommés membres de ce conseil d'administration, ils ne deviennent pas les représentants de l'une ou l'autre compagnie, ils deviennent administrateurs de la fusion.

L'hon. M. Calder:

D. Vous avez très clairement, sir Edward, fait disparaître cette objection dans une réponse à une question que je vous posais lors de votre premier passage parmi nous. Le nouveau conseil nommé, ses membres commenceront par oublier qu'ils représentent les anciennes compagnies. L'unification aura eu lieu et tout sera fondu en un seul tout; et plus longtemps ce conseil demeurera en fonction plus il oubliera qu'il représente des intérêts distincts.—R. Il tendra toujours de plus en plus vers l'unité.

L'hon. M. CALDER: Il y a encore autre chose, monsieur Hugessen; vous avez parlé de garder autant que possible l'identité des biens. Mais, plus ce conseil continuera en fonction comme conseil unifié, plus il s'éloignera de l'idée de garder ces biens distincts. C'est ce que me disait sir Edward lors de son premier témoignage.

L'hon. M. HAIG: Laissez donc le sénateur Hugessen obtenir des réponses à ses questions.

Le TÉMOIN: Quelle question, monsieur le sénateur?

L'hon. M. HAIG: La troisième.

Le TÉMOIN: J'y ai déjà répondu.

L'hon. M. HAIG: Il voulait savoir s'il n'y aurait pas moyen d'aborder cette question d'un autre point de vue.

Le TÉMOIN: Ah! excusez-moi.

L'hon. M. HAIG: M. Hugessen en a parlé, je crois.

L'hon. M. HUGESSEN: Oui, j'en ai parlé.

L'hon. M. CALDER: Si je vous ai bien saisi, monsieur Hugessen, vous disiez que les deux divisions du conseil, celle qui représente le Pacifique-Canadien et celle qui représente le National-Canadien devraient rester telles quelles.

L'hon. M. HUGESSEN: Non; qu'elles devraient subsister comme entités distinctes, comme elles le sont aujourd'hui, mais après avoir fait disparaître la concurrence.

L'hon. M. CALDER: Et qu'on prendrait toutes les mesures possibles pour conserver l'identité des deux réseaux? C'est cela le nouveau point de vue que vous proposiez?

L'hon. M. HUGESSEN: Pas tout à fait. Je voulais parler de ce qui est arrivé en Angleterre, c'est-à-dire la mise en commun du trafic provenant de points desservis à la fois par deux compagnies concurrentes un peu partout dans le pays.

Le TÉMOIN: La question est trop vaste pour que j'y puisse répondre sans préparation.

L'hon. M. Horsey:

D. La difficulté qui se présente quand il s'agit de réaliser des économies tant avec la coopération qu'avec l'unification, vient de ce que la Commission des chemins de fer pourrait contrecarrer tout projet qui lui serait soumis. Vous dites que vous avez confiance dans l'opinion publique et je crois que nous sommes tous dans votre cas. Mais, supposons que nous ayons un monopole et que la Commission des chemins de fer s'oppose à des économies qui pourraient représenter des millions de dollars, il faudrait alors au moins modifier cette commission.—R. Je crois que c'est vous, monsieur le sénateur, qui m'avez posé une question à peu près semblable lors de mon premier témoignage. J'ai répondu que tout ce que nous pourrions faire pour arriver à la formation d'un conseil de direction unifié demanderait, d'abord, une entente entre les parties intéressées et ensuite une confirmation statutaire. J'ai aussi laissé entendre que cette loi pourrait renfermer, et que probablement elle renfermerait un exposé par le gouvernement, de la politique qu'il entend suivre pour diriger l'attitude d'un bureau des transports, quand il s'agirait de l'application de ces décisions dont vous venez de parler.

D. Faisons un pas de plus et supposons que l'on a élargi les attributions mais que ces dernières s'avèrent insuffisantes. Vu que tous les employés des chemins de fer et leurs familles votent, je craindrais qu'au lieu de donner la victoire à l'opinion publique au début, ce monopole pesât de tout son poids pour faire triompher ses desseins au moins temporairement, bien qu'avec le temps l'opinion publique finit naturellement par avoir le dessus, comme vous le dites. Mais ce serait là une situation très sérieuse, comme l'a laissé entrevoir le sénateur Dandurand, et alors il faudrait revenir à l'exploitation d'Etat pour calmer les esprits. Nous aurions à faire face à un gros orage pendant toute la durée de cet état de choses équivoque.—R. A mon avis, le danger serait bien moindre avec l'unification placée sous une administration particulière qu'il ne l'est aujourd'hui dans les conditions actuelles.

L'hon. M. ROBINSON: Monsieur le président, le rapport de sir Edward Beatty lu par lui-même ce matin comportait une suggestion inabordable par nous et qui demanderait peut-être de l'être. Dans cette enquête notre Comité a fait tout le nécessaire pour aller d'une façon ou d'une autre au fond des choses, et nous avons peut-être trop penché vers l'idée qu'il s'agissait en l'occurrence d'une lutte entre les deux chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien; très bien!

L'hon. M. ROBINSON: Je ne crois pas que nous devions envisager la question sous cet angle, pas plus que comme un combat entre les deux partis politiques. Ce Comité étudie une proposition mise sous les yeux de la population,—impossible de s'illusionner là-dessus. Il s'est fait une forte propagande; le Pacifique-Canadien a fait une campagne de propagande par la voie de nombreux journaux...

Le TÉMOIN: Vous ne voulez pas entendre que ce soit là l'unique campagne de propagande, monsieur le sénateur?

L'hon. M. ROBINSON: Et puis, il y a eu ici même tendance à museler les dirigeants des chemins de fer Nationaux, à les engager à se taire, à leur faire comprendre qu'ils n'avaient aucun droit à donner leur opinion. Aucun doute là-dessus. Or, un tel état de choses m'a déplu et je tiens à prendre parti pour les dirigeants du National-Canadien à ce propos. Les seuls experts que nous puissions invoquer étaient les dirigeants du National-Canadien au moment où nous demandions un examen des propositions et des données fournies ici. Or ils les ont examinées et nous ont ensuite dit leur opinion. Ils ne l'ont pas fait dans un esprit de chicane mais ils se sont contentés de nous renseigner au mieux, comme nous le leur demandions. Et maintenant nous sommes plus ou moins plongés dans une brume épaisse, et sir Edward Beatty vient nous déclarer qu'il serait peut-être à propos de recourir à des experts. La *Montreal Gazette* l'a

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

quelque peu devancé dans son édition de ce matin en faisant la même proposition. La *Montreal Gazette* se montrait en même temps assez mécontente du Comité. Je veux croire que ces deux faits ne s'allient pas dans l'esprit de sir Edward Beatty. J'ajouterai que sir Edward Beatty était parfaitement sérieux dans sa proposition.

Le TÉMOIN: Oui.

L'hon. M. ROBINSON: Cette proposition est fort sérieuse et je me demande si nous ne devrions pas l'examiner sans délai.

L'hon. M. GORDON: Monsieur le président, je constate une certaine confusion dans l'esprit de certains de mes collègues sur le partage des recettes. A mon avis, la proposition de sir Edward est toute simple et me semble être celle d'un homme d'affaires. Comme je la vois, sir Edward cherche à créer entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien une entente par laquelle, nonobstant tout ce qui peut survenir à un chemin de fer ou à un autre, par l'élimination peut-être de stations nuisibles...

L'hon. M. MURDOCK: Attendez à plus tard pour nous faire la classe, voulez-vous?

L'hon. M. GORDON: En somme, il demande que la répartition s'effectue de gré à gré...

L'hon. M. ROBINSON: Sénateur Gordon, cherchez-vous à éluder ma question?

L'hon. M. Gordon:

D. Ai-je tort ou raison, sir Edward?—R. Un peu tort et un peu raison. Je n'ai rien proposé à personne. Je ne le pouvais pas. Je n'ai pas même eu de proposition à faire à mon propre bureau d'administration.

D. Il me semble que quand vous en venez à cette répartition, vous avez l'idée qu'elle se fera en partageant les recettes par la moitié ou dans la proportion de 40-60 ou dans toute autre proportion, et que cette répartition des recettes s'effectuera sans qu'il soit tenu compte de ce qui pourra arriver à l'un ou l'autre des deux réseaux? Est-ce là votre sentiment?—R. Je songe naturellement à m'entendre avec l'autre partie sur ce que sera cette répartition. L'affaire est très difficile. Il nous faudrait redresser certains comptes entre les deux compagnies pour arriver à un résultat que nous pourrions considérer et que tout le monde pourrait juger juste. Mais nous n'en sommes pas encore là.

D. Le but ne serait-il pas d'effectuer cette répartition en partant d'un certain principe...—R. Oui, d'un principe simple qui nous permettrait de nous partager les recettes chaque année à compter d'aujourd'hui.

L'hon. M. McRae:

D. On nous a dit qu'il s'était produit un fort relèvement des tarifs en Angleterre au moment même du changement de tarifs effectué en ce pays; je crois qu'il y a eu un relèvement de 5 p. 100 ces mois derniers. Aux Etats-Unis il y a eu un relèvement de 10 p. 100, et les chemins de fer demandent maintenant un autre relèvement de 15 p. 100.—R. Vous parlez des tarifs de chemin de fer et non des salaires?

D. De chemin de fer. Je ne partage pas les espoirs du sénateur Dandurand sur les grosses économies à obtenir de la coopération. Nous avons eu pendant cinq ans l'occasion belle d'économiser par la coopération, et nous ne pouvons attendre encore cinq ans. Je suis d'avis que nos tarifs sont bas au Canada, trop bas, et ne tiennent pas compte de la hausse des frais d'exploitation. A mon avis, l'industrie ferroviaire, comme toute autre industrie d'ailleurs, devrait pouvoir retirer un certain bénéfice de ses immobilisations, de celles destinées au transport nécessaire. Si j'ai raison de croire que l'on a économisé raisonnablement sous le régime actuel, que nous ne pouvons envisager de plus fortes économies, le pays ne doit-il pas nécessairement reconnaître l'inévitable et consentir à un relèvement des tarifs de transport de marchandises pour permettre aux

chemins de fer de se maintenir?—R. Nous avons étudié ce point de vue à ma dernière apparition ici, et vous voudrez bien vous souvenir que je m'y suis montré absolument opposé parce que je considère comme absolument essentiel aux exigences de ce pays que les tarifs soient peu élevés. Nous ne pouvons modifier les tarifs sur les grains sans votre assentiment. Et je doute que vous y consentiez jamais. Je ne demanderais pas une hausse des tarifs sur les grains car je sais dans quelle mesure ces derniers comptent sur nos tarifs actuels pour s'écouler. Par ailleurs si vous envisagez une hausse uniforme des tarifs sur les denrées, nous du Pacifique, vu la situation plutôt chaotique de la concurrence engagée par le camion au Canada, courrions le risque de voir le camion faire d'autres trouées dans notre chiffre de transport. C'est la raison pour laquelle l'Interstate Commerce Commission des Etats-Unis a renvoyé la dernière demande des chemins de fer américains; elle a prétendu que ces derniers y perdraient plus qu'ils n'y gagneraient.

D. Sans un relèvement des tarifs et si dans l'intérêt public il nous faille transporter les denrées à perte, n'est-il pas logique de s'attendre à ce que dans un avenir plus ou moins rapproché il nous faille, par des subventions ou par tout autre moyen, compenser les pertes essayées par le transport de ces denrées?—R. Sans aucun doute.

D. Que ce soit par un relèvement tarifaire ou par subventions, je crois que ce pays s'achemine vite vers une telle alternative.—R. On peut économiser de deux façons: par un transport plus considérable ou par de plus fortes économies. Or, je vous propose présentement un moyen d'économiser davantage. Si je vous comprends bien, de votre côté vous proposez un trafic plus dense.

D. Je propose que s'il est impossible d'économiser beaucoup plus, comme vous l'avez dit, et si nous devons demeurer dans le statu quo sans-coopération... —R. Avec le régime de la concurrence.

D. . . il nous faut alors trouver une autre solution, soit par un relèvement des tarifs, soit par des subventions octroyées au transport à perte des denrées.

L'hon. M. Sinclair:

D. Dans votre mémoire, sir Edward, au milieu de l'alinéa de la page 5, vous citez la clause 7 de la charte du Pacifique-Canadien. Doi-je lire votre citation?—R. Non, monsieur; inutile.

D. Puis vous commentez le plan tel que soumis, et au bas de la page vous déclarez ne pouvoir accepter un certain principe.—R. L'administration sans responsabilité, sénateur.

D. Justement. Dois-je conclure, sir Edward, que vos vues sont les mêmes à propos d'unification?—R. L'unification constituant une entente, et pour cette raison étant. . .

D. Le Pacifique-Canadien garderait-il intacte cette charte en négociant un accord?—R. Non, monsieur, pas en négociant cet accord. Si le Pacifique-Canadien signait volontairement un accord avec l'Etat aux fins d'administration de son réseau, il se trouverait lié par cette entente.

D. Il convient d'y réfléchir avant d'abandonner les droits de votre charte du chef des négociations?—R. Oui. Ce serait chose facile si nous pouvions conclure avec l'Etat une entente pour l'exploitation en commun des deux chemins de fer.

L'hon. M. HAIG: Le sénateur Robinson a posé une question dont je n'ai pas encore entendu la réponse.

L'hon. M. CALDER: Laissez dormir le chat.

L'hon. M. Robinson:

D. Sir Edward, votre mémoire comporte une proposition à l'effet de demander une expertise. Elle est sérieuse?—R. Oui.

L'hon. M. CALDER: Je présume, sir Edward, que votre intention était celle-ci: Les deux compagnies nous ont fait entendre nombre de témoins donnant [Sir Edward Beatty, G.B.E.]

chacun son point de vue; or, vous prétendez que pour faire de la lumière dans ce débat nous devrions entendre des experts indépendants qui examineraient toutes ces données et nous fourniraient un exposé exact de la situation?—R. Oui, monsieur.

D. Il faudra compter beaucoup sur les données fournies par les deux compagnies ferroviaires.—R. Voici mon sentiment: comme vous le savez, il existe des compagnies de chemins de fer, des compagnies où se trouvent des personnes qui ont consacré leur vie aux questions ferroviaires et techniques. Si le Gouvernement y consentait, ces personnes pourraient effectuer un relevé très précieux de tout ce que le Comité a entendu.

L'hon. M. Dandurand:

D. Vous dites, sir Edward, que les économies prévues reposent sur l'établissement de principes qu'il faudrait soumettre à l'approbation de la Commission des chemins de fer?—R. Oui, entièrement à un organisme chargé de découvrir la situation réelle. Le Gouvernement aurait à fixer les principes d'exploitation.

D. Oui. Ces principes pourraient découler des économies prévues.—R. Oui.

L'hon. M. McRAE: Ce sera là un point fort important à soumettre à l'examen du Comité quand ce dernier en sera arrivé à cette question.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Pour faire suite à la proposition du sénateur Hugessen, serait-il possible de concevoir que les deux chemins de fer mettraient réellement en commun tout le trafic qu'ils se disputent présentement?—R. Parlez-vous du trafic-voyageurs ou du trafic-voyageurs et marchandises?

D. Des deux.—R. Ce serait impossible sans l'unification. Si on l'entreprend avec l'unification, ce sera parfaitement possible.

D. Ce serait à cette condition; cela reviendrait au même?—R. Oui.

L'hon. M. Hugessen:

D. J'ai dit, sir Edward, qu'on a agi ainsi en Angleterre sans unification.—R. La situation se présente tout différemment en Angleterre, monsieur le sénateur. Je ne crois pas cette solution applicable au Canada. Lord Ashfield a fait cette proposition un jour devant la commission royale dont il était l'un des membres. Il connaissait à fond le régime établi en Angleterre. Mais vous ne trouverez nulle part que la commission royale ait jamais reconnu que l'application en était possible au Canada. Il y a six ans de cela, et à cette époque ce régime existait déjà depuis bon nombre d'années en Angleterre.

D. Cette mise en commun n'existe que depuis deux ou trois ans?—R. Non, elle est venue petit à petit.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. Avec l'unification on a prétendu que la population craindrait les exactions d'un monopole. Ne croyez-vous pas que la commission chargée d'effectuer l'unification craindrait que le public eût l'impression qu'il surgirait une oppression plutôt que toute autre chose?—R. Oh! sans aucun doute.

D. Parce qu'elle entreverrait le spectre d'interpellations parlementaires inévitables qui mettraient fin à l'unification?—R. Et cette crainte aggraverait à ses yeux ses responsabilités.

L'hon. M. Buchanan:

D. Sir Edward, envisagez-vous l'unification comme permanente?—R. Oui.

D. Supposons l'unification appliquée et que la population en fût mécontente et ne voulût pas d'étatisation de tous les chemins de fer mais désirât retourner au régime de la concurrence, serait-il alors possible de rétablir les

deux chemins de fer à leur état d'exploitation distincte?—R. Oui; ce serait possible mais difficile.

D. Envisagez-vous la possibilité d'une telle demande de la part du public?—

R. Non. A mon avis, quand ce dernier sera habitué à l'aide de l'exploitation des chemins de fer par une compagnie unifiée, il ne demandera jamais rien d'autre.

L'hon. M. Calder:

D. A propos, sir Edward, vous dites que c'est possible?—R. Oui.

D. Vous dites qu'il est possible de séparer les deux chemins de fer après coup? A mon avis, ce ne serait possible qu'aux conditions suivantes, à savoir, si par exemple il s'était fait sur les grandes lignes quantité de nouveaux itinéraires de transport utilisés pendant longtemps, ce pendant que les autres lignes seraient demeurées telles quelles mais sans être entretenues en état d'exploitation ordinaire; dans ces conditions il serait possible de s'entendre pour rétablir le tout à son état primitif?—R. Oui, mais les économies en seraient diminuées.

D. Et il en serait de même pour l'utilisation en commun des têtes de lignes?—R. Oui.

D. Le retour de tout cet ensemble à son état primitif s'effectuerait de gré à gré?—R. Oui.

D. Je vois maintenant comment ce serait possible.

L'hon. M. ROBINSON: Je désirerais poser une question qui n'a cependant, à mon avis, aucun sens raisonnable.

LE PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Nous y sommes habitués.

L'hon. M. Robinson:

D. On a prétendu que l'on pourrait ainsi avoir en mains une entreprise trop considérable pour que des personnes comme celles qui existent présentement puissent l'administrer convenablement; que son administration exigerait des surhommes qui n'existent pas présentement. Je me suis souvent demandé s'il serait possible de diviser les deux réseaux en trois ou quatre réseaux.—R. Impossible, si vous désirez économiser.

L'hon. M. HAIG: Je propose la levée de la séance.

LE PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Désirez-vous lever la séance, messieurs?

Quelques honorables SÉNATEURS: Adopté.

(Le Comité s'ajourne à 3 h. 30 de l'après-midi.)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 3 h. 45 de l'après-midi.

Sir EDWARD BEATTY (reprise de l'interrogatoire):

LE PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, la séance est ouverte.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, j'ai demandé l'autre jour un relevé des employés du National-Canadien ayant atteint soixante ans ou plus cette année. Le colonel Biggar a, je crois, ce relevé entre les mains. J'en demande la déposition.

M. BIGGAR: Il s'agit d'un relevé par le National-Canadien du nombre d'employés au 17 juin 1938 ayant atteint ou devant atteindre leurs soixante ans en 1938. On y trouve le nombre d'employés ainsi que l'année de leur naissance pour le temps compris entre 1868 et 1878.

Quatre employés sont nés en 1868, et dix en tout sont nés entre 1868 et 1872. Puis arrivent les données réelles. En 1873, 414; en 1874, 873; en 1875, 920; en 1876, 1877 et 1878, plus de mille, environ 3,500 pour les trois années,

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

soit un chiffre global de 5,843. Puis nous n'avons que des données globales sur le nombre d'employés du National-Canadien pour 1936. Vous les trouverez à la page 73. Leur nombre total fut de 78,836.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham) : Les hauts fonctionnaires non compris?

L'hon. M. HAIG: Tout le monde y est compris.

M. BIGGAR: Ce sera la Pièce n° 96.

L'hon. M. CALDER: Quel pourcentage cela ferait-il?

M. BIGGAR: Un peu plus que le quinzième; environ 7 p. 100.

L'hon. M. MURDOCK: On ne donne pas les catégories. On ne pourrait pas remplacer un ingénieur à sa retraite par un cantonnier.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien) : Le relevé comprend tout.

L'hon. M. SINCLAIR: Avez-vous les données correspondantes pour l'autre chemin de fer?

M. BIGGAR: Non. Le sénateur Haig les a demandées. Je ne sache pas qu'elles soient prêtes.

L'hon. M. SINCLAIR: Mieux vaudrait les obtenir pour l'autre chemin de fer.

L'hon. M. HAIG: J'eusse désiré les obtenir pour l'autre compagnie.

M. Biggar:

D. Peut-on les avoir?—R. Oh! oui.

L'hon. M. DANDURAND: J'aimerais à retenir l'attention de sir Edward sur une déclaration qu'il pourrait peut-être, à mon avis, modifier s'il la relisait. Elle se trouve au dernier alinéa de la première page de son témoignage et est ainsi conçue:

Il est juste de dire, je crois, que les dirigeants du National présument que le peuple canadien désire payer une forte somme d'argent chaque année pour le privilège de posséder et d'exploiter un réseau de chemin de fer et ne souhaite pas que les résultats de ce réseau soient mesurés selon l'usage, au mètre de l'administration commerciale.

J'ai écouté les témoignages depuis le commencement de l'enquête et je ne trouve rien à reprendre aux déclarations de sir Edward dans leur dernière partie; ce commentaire de ma part me semble raisonnable; par ailleurs sir Edward ne maintiendrait peut-être pas l'affirmation suivante:

Il est juste de dire, je crois, que les dirigeants du National présument que le peuple canadien désire payer une forte somme d'argent chaque année pour le privilège de posséder et d'exploiter un réseau de chemin de fer.

A mon avis, les dirigeants du National-Canadien sont tout aussi intéressés et même plus, si possible, que ceux du Pacifique-Canadien à réduire les frais d'exploitation de leur chemin de fer. Et ils ont agi en conséquence. Mais il ne conviendrait pas de mesurer leurs déclarations au mètre du Pacifique-Canadien qui ne vise qu'à assurer des dividendes ou des bénéfices à ses actionnaires. Je trouve sir Edward, en dépit de la distinction qu'il pourrait établir, quelque peu injuste envers les hauts fonctionnaires du National-Canadien. Je me contente de retenir son attention sur sa déclaration que j'ai lue et que je juge peut-être injuste à l'endroit des dirigeants du National-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant de vous laisser prendre la parole, sir Edward, je désire dire un mot. Je diffère d'avis avec le représentant du gouvernement. Je trouve que ce différend prend naissance à la source même de nos embarras. Le devoir des dirigeants et du personnel du Pacifique-Canadien consiste, à mon avis, à assurer le maximum de service et à encaisser le maximum de recettes. Ce qui revient à dire qu'il leur faut tenir compte des meilleurs

intérêts de la compagnie, à savoir, donner le meilleur service possible et encaisser les bénéfices de ce service. Le même devoir, et nul autre, incombe aux dirigeants du National-Canadien. Tout le reste incombe au Parlement et au gouvernement mais non à eux; et c'est justement parce que ces derniers ont cherché à supplanter le Parlement et le gouvernement que nous devons en grande partie nos ennuis actuels; ils devraient ne viser qu'à donner le meilleur service imaginable pour assurer des recettes à leur compagnie, et quand ils nous entretiennent de ce service, ils ont tout autant droit de dire leur opinion que le Pacifique-Canadien ou toute autre personne. Mais quand ils parlent de l'autre compagnie, ils sortent de leur propre sphère qui est celle du Parlement et du gouvernement.

L'hon. M. DANDURAND: Mais songez bien à ceci: que le Pacifique-Canadien mesure leurs déclarations à son propre mètre.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est son devoir aussi.

L'hon. M. DANDURAND: Je me contente de lui rappeler qu'il dit:

...que les dirigeants du National présumant que le peuple canadien désire payer une forte somme d'argent chaque année pour le privilège de posséder et d'exploiter un réseau de chemin de fer et ne souhaite pas que les résultats de ce réseau soient mesurés selon l'usage, au mètre de l'administration commerciale.

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement.

L'hon. M. DANDURAND: C'est là le principe d'action du Pacifique-Canadien. Mais il prétend que le National-Canadien semble refuser d'accepter cette façon de juger. Le National-Canadien est parfaitement disposé à accepter ce principe mais sous réserve du fait qu'il dessert la population sur des lignes de colonisation et sur des lignes assez maigres en recettes qu'il faut conserver. Cela, il le comprend et le sait. Je conçois parfaitement qu'il existe une certaine distinction à faire mais je ne suis pas prêt à accepter l'affirmation qui veut que:

...que les dirigeants du National présumant que le peuple canadien désire payer une forte somme d'argent chaque année pour le privilège de posséder et d'exploiter un réseau de chemin de fer.

Je ne crois pas que personne accepte volontiers ce point de vue, bien que la population du Canada soit désireuse de dépenser un peu plus pour se sauvegarder d'un monopole. Mais ceci est une autre question.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela, c'est le point de vue du Parlement mais non celui des dirigeants du N.-C.

L'hon. M. DANDURAND: Ils savent très bien ce qu'ils ont en mains et ce que sont les embranchements.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils doivent l'exploiter comme une entreprise particulière dans toute la mesure compatible avec les circonstances. Ils n'ont pas à tenir compte des réactions de la population si ce n'est dans la mesure où ces dernières peuvent nuire aux dividendes.

L'hon. M. MURDOCK: A-t-on prétendu qu'ils en ont agi ainsi?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non. Mais ils ont parlé ici même et dans les journaux en se plaçant au point de vue des désirs de la population du Canada. Ils n'ont rien à y voir. Une telle attitude me semble illogique et je diffère sur ce point avec le représentant du gouvernement. Je dis que c'est justement à cause de cette attitude que nous devons en grande partie d'être en butte aux embarras actuels. On ne s'est pas placé dans la même position que ceux qui ne cherchent qu'à servir les intérêts de leurs actionnaires et n'assurent un service ferroviaire que pour en retirer des recettes.

L'hon. M. MURDOCK: Ni vous ni moi n'accepterions un service très quelconque qui ne viserait que...

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit cela.

L'hon. M. ROBINSON: L'affaire est d'importance, et si l'on ne présente qu'un aspect du problème à la population, comment cette dernière pourra-t-elle connaître la situation exacte?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'hésite aucunement à dire: "Il vous est permis de soumettre votre opinion au public, mais cette opinion doit être exprimée en tant que chemin de fer." Et c'est ce que le N.-C. ne fait pas.

L'hon. M. ROBINSON: On a fait plus que présenter au public un point de vue comme étant celui du chemin de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le N.-C. se considère un peu comme l'agent du gouvernement pour s'attirer la sympathie du public.

Quelques hon. SÉNATEURS: Non, non.

L'hon. M. ROBINSON: Je suis renseigné sur la situation des chemins de fer et j'ai vécu parmi les gens des chemins de fer. Et j'affirme que si un chemin de fer, avec tous ses amis, a le droit de soumettre au public son point de vue et si les représentants de l'autre chemin de fer, les seuls autres à posséder des connaissances techniques, ne peuvent donner leur avis, la population ne connaîtra pas la vraie situation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il nous faut des renseignements d'ordre technique, je le reconnais.

Le TÉMOIN: Puis-je passer à un sujet plus agréable? Le sénateur Robinson a fait avant le goûter une observation qui m'a paru fort importante. Elle visait un état de choses sur lequel je ne suis pas apte à discourir, je veux parler du droit des dirigeants du National-Canadien à venir témoigner publiquement et de ce qu'ils sont autorisés à dire sur leur propre chemin de fer et sur la situation en général des chemins de fer. Toutefois on a laissé entendre que mes déclarations en faveur de l'unification constituaient en quelque sorte un blâme à l'encontre du personnel du National-Canadien. Or, j'ai cherché partout pour tâcher de découvrir si j'avais dit un mot qui pût porter à une telle interprétation, et je constate que le 15 février 1935 j'ai fait devant la chambre de commerce de Régina une causerie dont, avec votre autorisation, je vous lirai quelques extraits; voici:

Que l'économie soit de \$50,000,000 ou de \$75,000,000, elle sera assez considérable pour alléger le fardeau du pays et pour nous rapprocher du jour où cesseront les déficits constamment accumulés des chemins de fer.

On a fort discuté cette opinion. On me dit que nul groupe d'hommes d'affaires ne peut administrer convenablement des chemins de fer unifiés, mais une telle objection manque certainement de sérieux. Nous avons dans le personnel des deux chemins de fer des hommes possédant assez de talent et de connaissances pour remplir à la perfection cette fonction. Je crois en connaître assez long en chemin de fer pour m'enorgueillir du savoir-faire, de la loyauté et de l'intégrité du personnel du National-Canadien et des mêmes aptitudes démontrées déjà par les officiers et le personnel de ma propre compagnie. On m'accuse de vouloir établir un puissant monopole qui pourrait devenir oppresseur. Vous imaginez-vous un gouvernement disposé à consentir à une unification à des conditions nous permettant d'en agir ainsi? Ou de survivre s'il y consentait? On me dit que l'on relèverait peut-être les tarifs. Or, l'armature tarifaire des chemins de fer en ce pays ne s'est pas maintenue à un niveau peu élevé à cause de la concurrence mais bien plutôt par le bon sens des compagnies de chemins de fer et grâce à la surveillance exercée par la Commission des chemins de fer. Or, ces puissances resteront en existence et quiconque vous dira le contraire ne peut le faire que pour vous tromper.

J'en viens maintenant à la question de la main-d'œuvre,—je devrais peut-être vous épargner ce sujet,—mais je l'aborde pour vous faire voir que pour moi je

désirerais me disculper de toute suspicion d'avoir jamais et si peu que ce soit méprisé ou blâmé les chefs ou le personnel du National-Canadien.

On a ce matin soulevé une autre difficulté à propos d'unification. Le sénateur Dandurand en est, je crois, l'auteur. Le Comité entendrait peut-être avec quelque intérêt une déclaration de M. D. B. Hanna comprise dans le rapport annuel du National-Canadien de 1921 inséré au rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux de 1922, page 26. Ce qui me fait vous le rappeler vient de ce qu'on semble avoir oublié que ce que j'ai proposé à propos d'unification reproduit exactement ce que le National-Canadien lui-même a fait quand il a définitivement absorbé ces compagnies. On l'a applaudi, et à bon droit, pour cette initiative; en effet personne au Canada n'oserait affirmer aujourd'hui qu'il eût été sage de la part du gouvernement ou du National-Canadien après avoir acquis ces chemins de fer,—il est vrai que le cas présent offre une certaine disparité du fait que la propriété devient commune,—de continuer à les exploiter sous le régime de concurrence au lieu de les mettre, comme il l'a fait, sous une commission mixte dirigée par un conseil administratif commun. M. Hanna dit donc:

Cette coordination n'affectait que les lignes de l'ouest, mais à cause du fait que les lignes fusionnées desservaient un territoire à peu près commun, la fusion pour les fins de l'exploitation comportait un remaniement général du service des trains de manière à choisir les routes les plus courtes et les plus propices. On a également pris des mesures en vue de l'utilisation en commun des terminus et autres facilités. On a aboli un certain nombre de bureaux faisant double emploi et fermé des gares, des hangars à marchandises et des rotondes. Il fallait un certain nombre de raccordements qu'on a établis. Il y en a encore d'autres à construire. L'exécution de ce programme de coordination a sans doute permis d'épargner beaucoup sur les frais d'exploitation. Les changements opérés ont aussi permis d'améliorer les services de trains de voyageurs, de raccourcir la route des trains de marchandises et en général de rendre le réseau national capable de faire plus de trafic et de donner un meilleur service au public. Lorsque tout le programme sera exécuté, il y aura de nouveaux avantages de ce genre. Je suis probablement un témoin partial en tout ce qui touche M. Hanna à cause des rapports très satisfaisants que nous avons eus avec lui durant nombre d'années. Serait-il resté à son poste qu'à mon avis un grand nombre des problèmes qui vous embarrassent aujourd'hui, messieurs, eussent été réglés. Toutefois, vous pouvez voir d'après ses commentaires que la théorie sur laquelle il s'appuyait est exactement celle sur laquelle nous avons basé nos conclusions: que ces projets d'unification assureraient de fortes économies. On a sans doute effectué de fortes économies au National-Canadien. C'était là probablement la plus sage et l'unique mesure à prendre dans les circonstances.

M. Biggar:

D. Cela règle l'affaire?—R. Oui.

D. Maintenant, sir Edward, je vais vous prier bien malgré moi de vouloir revenir à un sujet désagréable à traiter; toutefois à propos du passage de votre déclaration de ce matin que le sénateur Dandurand a rappelé, voudriez-vous nous dire quel rapport, s'il en existe, ce passage comporte avec la partie de votre témoignage rendu devant la commission royale et que l'on retrouve à l'alinéa n° 148 du rapport de la commission? Avez-vous ce rapport sous les yeux?—R. Oui, monsieur. Cette déclaration venue de moi, et que la commission cite, suit une déclaration semblable du président du National-Canadien que vous trouverez à l'alinéa 147.

D. Oui; cette déclaration du président du National-Canadien se trouve à la page 1400 du compte rendu.—R. Oui; je constate qu'on y a fait allusion. Mais à l'époque, cet alinéa ne fut pas cité. Voici la citation:

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

Le président du Pacifique semblait se préoccuper plus des initiatives de ce qu'il appelait les administrateurs "à mentalité politique" du National que de la pression politique directe exercée pour des fins déterminées. Il s'exprima comme suit :

Nous parlons beaucoup d'intervention politique nuisible à l'exploitation du chemin de fer et nous savons que cela, en général, est vrai. Mais quand nous nous exprimons ainsi, nous semblons penser que la seule influence politique est celle exercée par le gouvernement, un ministre ou un député. A mon avis, l'intervention la plus pernicieuse a son origine dans l'attitude politique des hommes associés aux institutions de l'Etat. Il est possible qu'ils n'en aient pas connaissance, mais ils acquièrent une mentalité politique; leurs directives et leurs actions sont entachées de politique, et comme cette conduite représente l'attitude de la corporation, à mon point de vue, cela est plus sérieux que l'intervention isolée d'un député qui cherche à faire placer un de ses amis.

Il y a plusieurs années, les réseaux privés ne pouvaient pas toujours se soustraire à la pression politique. Aujourd'hui, il n'en est plus de même car nous pouvons écarter une telle pression. Mais la mentalité créée à l'intérieur d'un organisme du seul fait qu'il appartient au public et non à des particuliers est chose grave.

Nous avons signalé l'impossibilité de prévoir l'attitude du gouvernement à l'égard d'un chemin de fer quelconque et je crois que nous ne pouvons prévoir, d'une année à l'autre, le programme ferroviaire d'un gouvernement quelconque. Tant qu'il est propriétaire du chemin de fer et exerce un certain degré de contrôle dans son administration et tant qu'il avance les fonds nécessaires, nous ne pouvons échapper à ce danger.

D. C'est le premier des trois paragraphes de cette citation que j'ai cru devoir se rapporter peut-être au passage compris aux pages 1 et 2 de vos déclarations de ce matin.—R. C'est exact; il s'y rapporte. Il fait suite à la même idée exprimée avec insistance par M. Hungerford et ses collègues à l'effet que sa situation différerait de la nôtre et qu'il devait tenir compte des intérêts du public dans tous ses actes. Il semblait établir sur toute la ligne une différence entre lui et nous. Je ne crois pas qu'une telle différence doive exister. Nos deux compagnies sont des organismes d'utilité publique et nous avons comme tels les mêmes devoirs à remplir envers la population.

D. Vous faites allusion, n'est-ce pas, aux paroles de M. Hungerford dans son témoignage devant le Comité et qui apparaît aux pages 1117 et 1118 à l'effet que la question des initiatives à prendre échappait à sa compétence?—R. Oui, c'est ce dont je veux parler.

D. Vous vous proposiez de parler des vapeurs océaniques?—R. Je m'explique, colonel Biggar; vous vous rappellerez que dans mon témoignage j'ai dit que si le gouvernement, après avoir examiné la très importante question de l'administration de la marine nationale comprise dans l'unification décidait que les services océaniques dussent entrer dans l'unification, la chose pourrait selon moi s'effectuer. Et j'ai cru que le Comité aimerait à connaître la raison de cette attitude. Comme vous le savez, nous avons des vaisseaux sur l'Atlantique-nord et sur le Pacifique. En été nous avons un service de Montréal et Québec aux ports britanniques et continentaux; de plus nous en avons un qui va de Vancouver aux pays d'Orient et de Vancouver en Australie et à la Nouvelle-Zélande, ce dernier appelé ligne Canada-Australie, où nous avons la moitié du capital immobilisé. Or, chacun de ces services rencontre une concurrence différente. Sur l'Atlantique nous avons contre nous la *Cunard-White Star* et la *Donaldson* qui font le service entre les ports canadiens et ceux du Royaume-Uni et qui mènent la vie dure à plusieurs lignes à New-York et à d'autres ports des Etats-Unis. Dans la saison de navigation sur le Saint-Laurent sept lignes de bateaux nous font la concurrence pour le transport du fret dont cinq ne trans-

portent que de la marchandise. En hiver la concurrence pour la marchandise et les voyageurs s'intensifie en ce sens que douze lignes de transport de voyageurs et neuf de fret font escale à Saint-Jean et à Halifax; ce sont des lignes britanniques, allemandes, hollandaises, polonaises, américaines et autres dont la plupart font escale à ces ports en provenance ou à destination des ports des Etats-Unis.

Sur le Pacifique nous rencontrons de la concurrence pour le transport des passagers de la part de l'*American Mail Line*, je veux dire de la *Dollar Line*, de la *Blue Funnel Line*, de la *Nippon Yusen Kaisha* japonaise et de la *Silver Java Line*; il y a aussi la concurrence pour le transport du fret de la part de lignes américaines, britanniques et japonaises.

Sauf quelques lignes étatisées de vaisseaux appartenant à des pays étrangers, le gros du transport océanique est aux vaisseaux appartenant à des compagnies particulières qui reçoivent au besoin une aide du gouvernement sous forme de subventions. On peut concevoir que le gouvernement du Canada ne tienne pas à déranger l'ordre de choses établi pour les services de transport à destination et en provenance des ports canadiens effectués par un certain nombre de compagnies de transport maritime particulières et indépendantes, britanniques et autres. En effet ces dernières prétendraient que l'influence du gouvernement, en participant aux recettes des services maritimes du Pacifique-Canadien, serait de nature à favoriser cette compagnie au détriment de ses concurrents, ce qui amènerait des complications. Toutes les influences de ces lignes, et en particulier des lignes britanniques, feraient le siège de notre gouvernement pour faire cesser un tel état de choses, et j'ignore ce que serait l'attitude du gouvernement canadien. Je présume de sa satisfaction de la situation actuelle en matière de concurrence. Pour ma part, je crois à l'importance de l'inclusion de ces services étrangers aux chemins de fer. De toute évidence il n'en résulterait aucun avantage particulier, vu que le changement ne nuirait en rien aux économies à effectuer du chef de l'administration unifiée des chemins de fer du pays, et le Pacifique-Canadien s'attendrait à ce que les recettes à venir des services maritimes s'ajoutassent à sa part des recettes du réseau unifié. C'est, comme je l'ai dit, au gouvernement de décider, et s'il manifestait un désir sérieux d'inclure ces recettes, je serais tout disposé à y agréer, bien que je ne puisse présumer de l'attitude de nos actionnaires. C'est une question que ni le Comité ni moi ne pouvons régler.

Nous avons là, comme ceux d'entre vous, messieurs, qui connaissent le commerce maritime le savent, un problème fort compliqué. Si nos concurrents britanniques en particulier concevaient l'idée que le gouvernement prit sur soi de favoriser la flotte maritime du Pacifique-Canadien à cause de ses propres intérêts dans les recettes à en tirer, je craindrais fort de voir surgir de sérieuses réclamations et des critiques très acerbes. C'est là l'une des questions que nous ne pouvons résoudre immédiatement mais je croyais pouvoir avec quelque raison vous exposer la situation dans ses grandes lignes. La *Cunard-White Star* et les autres compagnies maritimes britanniques sont très agressives, vous le savez, et ne se résigneraient pas à ne pas protester, et pour cette raison je ne puis prévoir ce que seraient les conséquences définitives.

D. L'autre passage de votre déclaration de ce matin à laquelle je désire revenir se trouve à la page 2 de votre mémoire. Vous dites:

Il ne s'effectuera pas d'importantes mesures d'économie communes tant qu'on ne conclura pas certains arrangements par lesquels les résultats seront automatiquement partagés entre les deux chemins de fer.

Voulez-vous nous expliquer un peu ces paroles en tenant compte surtout de la proposition de ce matin du sénateur Hugessen?—R. Le texte me semble parler par lui-même. Mais de fait quand il faut coopérer dans tous les détails, il nous faut prévoir au mieux ce qu'en retirera chaque compagnie dans un nombre d'années probablement très considérable. Il y a là un élément d'incertitude.

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

Si par ailleurs il s'agit simplement de réunir deux chemins de fer à cause des intérêts communs dans les recettes, inutile de s'inquiéter de l'avenir, étant donné le partage commun et équitable du revenu. Cette comparaison s'impose chaque fois que l'on se trouve en face d'un système ferroviaire particulier ou d'un système commun. Pour ma part j'ai toujours pensé qu'on ne pouvait obtenir les meilleurs résultats qu'en ayant une caisse unique où iraient toutes les économies.

D. Et vous n'entrevoyez aucun autre moyen d'arriver à ce résultat que l'unification?—R. Non; il n'existe aucun autre procédé aussi avantageux.

D. Existe-t-il d'autre procédé qui puisse, toutes proportions gardées, rendre d'aussi grands services?—R. Je parle sous réserve de la proposition du sénateur Hugessen à propos de l'application ou de la possibilité d'application du procédé britannique aux chemins de fer canadiens. J'ai toujours craint de trouver les conditions canadiennes si différentes qu'il ne pût s'appliquer au Canada; toutefois, j'ai l'intention de proposer au Comité de se faire donner avant la fin de sa séance un peu plus de renseignements sur le système britannique. Le secrétaire du Pacifique-Canadien est un Anglais d'outre-mer qui a travaillé en Angleterre et a fait une étude approfondie de la loi anglaise, de ses résultats et de ses méthodes. Le Comité ne désire peut-être pas entendre de témoins mais il pourrait peut-être se faire remettre quelque documentation en raccourci sur l'histoire des chemins de fer d'Angleterre. Le sénateur Hugessen avait raison de dire ce matin qu'il s'était écoulé moins de huit ans depuis que la fusion dont il a parlé s'est effectuée en Angleterre, bien que j'aie toujours cru qu'elle datât de plus loin. Mais si elle a existé sous certaines restrictions auparavant, elle est complète maintenant. Le Comité devrait se la faire expliquer car il aurait là un bel exemple de ce que l'on a accompli, par cette méthode, dans la rationalisation, l'amélioration de l'exploitation et dans la façon dont on a tenu tête à la concurrence et dans toutes les prétendues vertus, aussi bien d'ailleurs que dans les économies réalisées grâce à une plus grande efficacité.

D. Pourrait-on énumérer le tout dans un mémoire que l'on nous remettrait ensuite?—R. Le Comité pourrait l'avoir ce soir ou demain s'il le désire.

Le président (le très hon. M. Graham):

D. Je conviens avec vous, sir Edward, que la situation dans les deux pays diffère tellement qu'il serait difficile d'adopter au Canada le procédé anglais avec quelque succès.—R. Peut-être. Je penche moi-même vers cette conclusion, monsieur. Mais le sénateur Hugessen prétend qu'on pourrait l'adopter en partie au Canada avec quelque chance de succès.

D. Impossible, pour l'instant du moins, de régir le transport par camion.—R. Oui, monsieur le sénateur. Impossible aussi de diviser le pays en régions. Nos chemins de fer se côtoient par tout le pays; il ne peut donc être question de régions.

D. Le transport en Angleterre est très dense, ce qui permet de diriger un gros trafic plus facilement qu'ici.—R. En effet. Aussi n'y craint-on nullement le monopole.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. D'un autre côté, sir Edward, je crois savoir qu'on y a fusionné tout le trafic-marchandises.—R. On a, monsieur le sénateur, effectué le service en commun dans une mesure plus grande que dans n'importe quel pays au monde. Je dois reconnaître mon ignorance des détails en la matière. Le problème est difficile car l'échelle des tarifs est toute différente de la nôtre. La Grande-Bretagne a toujours eu un tarif de terminus.

L'hon. M. Calder:

D. M. Waters en parle dans son mémoire; il dit que pendant des années les marchands anglais ont craint l'absence de concurrence; or, aujourd'hui tout

ce qu'ils ont à faire c'est d'expédier leur marchandise à la gare où l'on s'en occupe sans que les marchands en aient connaissance.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Et ils sont absolument satisfaits.

L'hon. M. CALDER: Il semble que les marchands aient eux-mêmes demandé cette mise en commun et non les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Le gouvernement a institué cette méthode qui s'est améliorée sous son égide.

Le TÉMOIN: Oui; et la main-d'œuvre fut fort satisfaite du résultat.

L'hon. M. CALDER: Nous avons reçu hier deux délégations de la main-d'œuvre ferroviaire. Elles ont nié les allégations de sir Edward Beatty relatives à la protection de la main-d'œuvre. N'allez-vous pas vous en occuper, colonel Biggar? Ces personnes ont fourni hier des données entièrement différentes de celles que sir Edward avait fournies auparavant.

M. BIGGAR: J'ignore si sir Edward se proposait d'y répondre ou si M. Coleman devait s'en occuper.

Le TÉMOIN: Je puis vous indiquer la source des renseignements que j'ai fournis en gros à mon premier témoignage, si vous désirez l'avoir tout de suite. C'est un extrait des dossiers de notre personnel. On y trouve les données conclusives que je vous ai fournies moi-même et leur explication. Elles ne peuvent être erronées car, comme je viens de le dire, elles sont tirées des dossiers de notre personnel. On y voit le nombre de départs volontaires, le chiffre global de ces départs, le nombre des pensionnés, des retraités sans pension, des employés décédés, des congédiés et du chiffre global des départs. Pour 1937 et pour toutes les catégories le pourcentage de renouvellement du personnel ou des départs fut de 6.2 p. 100; pour 1936, 4.6 p. 100, soit une moyenne de 4.8 ou 5 p. 100 pour les deux années.

M. Biggar:

D. Cet extrait donne-t-il les départs par catégories d'employés?—R. Oui, par catégories d'employés.

D. Il peut nous être utile. Nous pouvons l'inclure dans notre compte rendu.—R. Oui, je serais aise de déposer ces données.

Le très hon. M. Meighen:

D. Votre moyenne n'est-elle pas erronée, sir Edward?—R. Celle de la première année, soit 1937, était de 6.2, et celle de la deuxième année, 1936, de 4.6.

D. Elle était supérieure à 4.8?—R. Probablement, les retraits de 1937 avaient dépassé ceux de 1936.

M. BIGGAR: Oui, soit 5 et une fraction.

Le président (l'hon. M. Beaubien):

D. N'avez-vous pas déclaré dans l'un de vos discours, sir Edward, que selon les statistiques, il y avait, aux Etats-Unis, la même proportion d'hommes qui pour des raisons plausibles quittent leur emploi aux compagnies?—R. Oui. Selon le rapport de M. Eastman, ou le service lui ayant fait rapport, la moyenne en est d'environ 5 p. 100.

D. N'est-ce pas aussi la même proportion qu'en Grande-Bretagne?—R. Je ne connais pas ces chiffres.

L'hon. M. Horsey:

D. Les proportions ne sont-elles pas sensiblement les mêmes entre les diverses classes de main-d'œuvre?—R. Il y a une grande différence.

L'hon. M. Murdock:

D. On a aussi dit, sir Edward, que le nombre des cheminots au Canada excède de 40 p. 100 celui des Etats-Unis.—R. Par unité de recettes.

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

D. Ne croyez-vous pas que rien ne peut être plus faux, compte tenu des faits réels, qu'un tel avancé?—R. Non. Je vous ai cité l'autorité à l'appui de cette assertion lors de mon témoignage antérieur devant le Comité.

D. M'excuserez-vous de citer ces statistiques?—R. Oui.

D. On laisse entendre que parce qu'une comparaison statistique des cheminots par \$1,000,000 de recettes démontre que leur nombre dépasse de 40 p. 100 celui des cheminots des Etats-Unis, les cheminots canadiens sont, par conséquent, incompetents.

Année 1936	Chemins de fer canadiens	Ch. de fer de la 1re catégorie aux E.-U.
Recettes brutes	\$334,765,557	\$4,051,196,452
Nombre moyen de cheminots	123,818	1,065,624
Nombre de cheminots par \$1,000,000 de recettes	370	263

Le nombre des cheminots du Canada dépasse de 40 p. 100 celui des Etats-Unis. La véritable explication n'est-elle pas que là-bas le trafic est plus considérable par mille de voie?

Année 1936	Chemins de fer canadiens	Ch. de fer de la 1re catégorie aux E.-U.
Recettes brutes	\$334,768,557	\$4,051,196,452
Milles de voie exploités	43,687	236,226
Recettes moyennes par mille de voie	\$7,662	\$17,149

Les recettes des chemins de fer canadiens sont inférieures de 55 p. 100 à celles des chemins de fer des Etats-Unis.

L'hon. M. HAIG: Je ne suis pas votre raisonnement.

L'hon. M. MURDOCK: Je ne crois pas que vous le compreniez après que j'aurai terminé.

L'hon. M. HAIG: Peut-être que non.

L'hon. M. MURDOCK: On a dit avec beaucoup de raison qu'il n'est pire aveugle que celui qui ne veut pas voir.

L'hon. M. HAIG: Je vous remercie du compliment. Veuillez poursuivre.

L'hon. M. MURDOCK: Ce n'est pas la peine.

Voici une comparaison des cheminots par mille de voie exploité.

L'hon. M. HAIG: Qu'est-ce que l'honorable sénateur essaie d'apprendre aux autres membres du Comité?

L'hon. M. MURDOCK: Je tente de démontrer que l'avancé à l'effet que le plus grand nombre des cheminots par mille exploité au Canada qu'aux Etats-Unis est une baliverne et constitue un fort blâme à l'adresse de nos cheminots. Les recettes des chemins de fer des Etats-Unis s'élevèrent à quelque \$4,051,000,000 alors qu'au Canada les mêmes recettes n'atteignirent qu'environ \$334,000,000. On a soutenu qu'il fallait tant de cheminots de plus au Canada pour assurer \$1,000,000 de recettes, qu'aux Etats-Unis.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Veuillez nous donner le chiffre de leurs recettes au mille.

L'hon. M. MURDOCK: Les recettes moyennes au mille au Canada furent de \$7,662, contre \$17,149 aux Etats-Unis.

Année 1936	Chemins de fer canadiens	Ch. de fer de la 1re catégorie aux E.-U.
Nombre moyen de cheminots	123,818	1,065,624
Milles de voie exploités	43,687	236,226
Nombre moyen de cheminots par mille de voie exploité	2.83	4.51

Les recettes des chemins de fer canadiens sont donc inférieures de 37 p. 100 à celles des chemins de fer des Etats-Unis. C'est ce que je voulais faire consigner au compte rendu.

L'hon. M. HAIG: Par mille?

L'hon. M. MURDOCK: Oui.

L'hon. M. CALDER: Quelqu'un s'oppose-t-il à ces faits, sénateur Murdock?

L'hon. M. MURDOCK: Non; seulement on a dit erronément que les chemins de fer canadiens emploient 40 p. 100 de plus de cheminots que les chemins de fer de la 1re catégorie des Etats-Unis. Mon ami le président l'a dit dans son premier discours sur le sujet au Sénat. Je mis alors en doute cette assertion, parce qu'elle me parut absurde.

Le TÉMOIN: C'est vrai.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Veuillez me citer les chiffres.

L'hon. M. MURDOCK: Je vous en remettrai un exemplaire.

L'hon. M. CALDER: Je suppose qu'en Grande-Bretagne vu la situation qui y règne, cet état de choses serait encore plus exagéré.

L'hon. M. MURDOCK: Nul doute. Je veux élucider le point; ainsi que je l'ai dit, cette assertion est un blâme à l'adresse des cheminots canadiens. Le public ignore complètement ce qui en est.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Sénateur Murdock, d'après vos premiers calculs, il me semble qu'il y a 3.7 cheminots pour chaque million de dollars de recettes au Canada tandis que pour les mêmes recettes aux Etats-Unis il en faut 2.63 p. 100. Cela signifie qu'il y a un tiers de plus de cheminots par \$1,000,000 de recettes ferroviaires au Canada qu'aux Etats-Unis.

L'hon. M. MURDOCK: Quel blâme à l'adresse de nos cheminots?

Le TÉMOIN: Nullement.

L'hon. M. MURDOCK: Mais c'est une absurdité de leur imputer cette situation.

Le TÉMOIN: Nous n'en faisons rien. Rien n'était plus éloigné de ma pensée.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): On ne pourrait l'imputer aux cheminots, mais à la compagnie qui les embauche. Mais il ressort très clairement de cette assertion qu'au Canada pour faire le même travail il faut trois cheminots contre deux aux Etats-Unis.

Le TÉMOIN: Non.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Selon les recettes.

L'hon. M. CALDER: Qu'un homme de chemin de fer nous explique cela.

Le TÉMOIN: Ce qu'a rapporté le sénateur Murdock est tout à fait exact. Il dit que cette situation constitue un blâme à l'adresse de nos cheminots, mais je n'y peux rien voir de la sorte. Il dit aussi que cela peut s'expliquer par les conditions différentes dans les deux pays. C'est peut-être la vérité. Mais le fait reste que d'après les recettes, les chemins de fer canadiens comptent 40 p. 100 de plus de cheminots que ceux des Etats-Unis. C'est tout.

L'hon. M. CALDER: Peut-être est-ce nécessaire.

Le TÉMOIN: Probablement. Je regretterais beaucoup, sénateur Murdock, que vous en concluiez que cette situation constitue quelque peu un blâme pour les cheminots, parce que rien n'était plus éloigné de ma pensée.

L'hon. M. Murdock:

D. Sir Edward, dans ce paragraphe dont je n'ai lu qu'une phrase, je voudrais trouver un cheminot n'importe où sur ce continent qui l'interpréterait autrement qu'un blâme pour les cheminots canadiens? Et je parle en connaissance de cause.

--R. Je le sais, mais je ne puis y trouver cette interprétation. On ne s'est cer-

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

tainement pas proposé de blâmer qui que ce soit. C'est simplement un fait que nos chemins de fer comptent 40 p. 100 de cheminots par million de dollars de recettes de plus qu'aux Etats-Unis.

D. Et vous avez opposé \$334,000,000 à \$4,051,000,000?—R. Certainement.

D. Et avez insisté sur le premier de ces chiffres comme si les cheminots étaient à blâmer?—R. Pas du tout.

L'hon. M. HAIG: Il n'y a rien de la sorte et on ne s'est jamais proposé cela. Après toutes les injures qu'il m'a adressées, l'honorable sénateur doit se rétracter et reconnaître l'exactitude de l'avancé de sir Edward Beatty à l'effet que les cheminots du Canada sont 40 p. 100 plus nombreux que leurs congénères des Etats-Unis pour le même chiffre de recettes. Il y a une raison pour cela; le territoire est étendu et la productivité des recettes n'est pas aussi grande qu'aux Etats-Unis.

L'hon. M. MURDOCK: Je m'élève contre cet avancé à cause de sa fausseté manifeste.

L'hon. M. HAIG: Ce n'est pas démontré. Vous n'êtes pas le seul juge,—heureusement pour moi. Je reconnais que vous faites preuve de beaucoup de parti pris, mais l'ignorance n'est pas une excuse.

L'hon. M. MURDOCK: L'honorable sénateur a dit que pour un certain chiffre de recettes, les cheminots, au Canada, étaient de 40 p. 100 plus nombreux qu'aux Etats-Unis. Je crois que c'est ce que démontrera le compte rendu.

Le TÉMOIN: Non, ce n'est pas cela.

M. Biggar:

D. Ce document que vous avez eu l'amabilité de nous confier sera la Pièce n° 97—R. Celui-ci concernant les retraits?

D. Oui?—R. Oui.

D. L'autre question que je voulais vous citer en était une que j'eusse posée à M. Coleman s'il eût été présent. Elle découle de ce passage à la page 3 de votre mémoire de ce matin quant à l'économie possible de \$75,000,000 dans les temps normaux. Sur la proposition de l'un des membres du Comité j'ai demandé à M. Flintoft avant la reprise de la séance s'il était possible de calculer item par item dans quelle mesure la crise de ces six dernières années avait modifié cette estimation. On m'a dit que c'était impossible.—R. Je ne crois pas qu'on y arriverait dans un court laps le temps, colonel Biggar. Je ne dis pas que ce calcul est impossible, mais je suis d'avis que pour vos fins la réponse de M. Flintoft était probablement la bonne.

D. Je comprends. Vient ensuite ce qui concerne l'observation à la page 6:

On prétendait,—et sans faire de réserves,—pouvoir économiser \$35,000,000 ou \$24,000,000 par année.

Je crois cela inexact sous un rapport. C'est très vrai quant à l'estimation de \$35,000,000 qui figure à la Pièce 41, la page 325; mais je m'aperçois que ce n'est peut-être pas tout à fait exact relativement à la Pièce 44. On m'a demandé de vous signaler cela pendant que vous êtes tous réunis. C'est le budget de crise dont il a été question ce matin et il permet de fortes économies,—\$10,000,000 en raison d'une autre réduction de salaires de 10 p. 100; \$10,000,000 en raison d'une augmentation des taux de 5 p. 100 en moyenne; \$11,000,000, en raison d'une augmentation estimative de 10 p. 100 du volume du trafic en 1936 et \$18,000,000 par le relèvement de 20 p. 100 du volume du trafic. Puis le dernier poste de cette série est "Proportion du National-Canadien (établie à 50 p. 100) dans les mesures de coopération, \$12,000,000". Les observations qui suivent immédiatement sont les suivantes:

Ces chiffres, ainsi que ceux qui précèdent visant des mesures extraordinaires, sont, dans une grande mesure, hypothétiques. Ils sont basés

sur un rajustement presque complet de l'organisation, d'exécution difficile, et sur un nouveau mode d'achat qui ne tient aucun compte des intérêts régionaux et industriels au Canada, de même que sur la réduction des services et l'abandon de lignes qui, bien que non poussés à l'extrême, nuiraient néanmoins grandement aux parties du pays les moins peuplées. En ce qui concerne les modifications de salaires, elles dépendent du consentement des travailleurs syndiqués qui n'acceptent pas toujours les réductions sans une vive opposition. Le programme en question comporte, par exemple, entre autres projets, le déplacement des bureaux régionaux de Toronto et de Moncton, la fermeture partielle ou complète d'ateliers à Winnipeg, Moncton, Toronto, Stratford, Québec, London et autres endroits, ainsi que l'emploi de houille et d'autres matériaux canadiens seulement lorsque les prix sont aussi avantageux que les prix étrangers. Cette dernière disposition signifierait, par exemple, qu'il ne s'effectuera pas d'achats de rails au Canada et que les achats de houille y seraient fortement diminués, tant dans l'Est que dans l'Ouest. A propos des salaires, on est actuellement à négocier en vue d'une réduction de 10 p. 100 applicable aux cheminots et ces derniers ne l'ont pas encore acceptée. Ces négociations ne visent qu'une réduction applicable pendant un an. Ce qui arriverait au cas de réduction permanente des salaires ou d'une autre réduction de 10 p. 100 est très problématique.

Non seulement les chiffres ci-haut sont-ils hypothétiques, mais ils ne sont pas non plus complètement réalisables dans un sens positif. Les postes sont si entremêlés, et le chemin de fer lui-même est un facteur si important dans l'économie nationale qu'il y a tendance à ce que l'économie soit illusoire. Néanmoins ces chiffres peuvent se comparer aux résultats attendus de tout programme visant à obtenir des réductions très sensibles des dépenses ferroviaires au pays, car on peut avancer en toute sûreté que les économies théoriques basées sur des modifications profondes se réalisent rarement, si jamais, complètement.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est M. Fairweather qui s'exprime ainsi.

M. BIGGAR: Oui, au sujet de son témoignage relatif à cette estimation de la page 216, et encore, relativement à cette estimation et à d'autres, à la page 228 des Témoignages. M. Rand m'a signalé ce passage. A ce sujet je puis dire que c'est le seul document de quelque importance non imprimé aux Témoignages. Il comprend environ 30 pages dactylographiées. J'ignore si le Comité voudrait qu'il fût imprimé vu l'importance qu'on y a récemment attachée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne le crois pas.

M. BIGGAR: Non.

M. Biggar:

D. Sir Edward, il y a ce passage au bas de la page 10 de votre mémoire de ce matin:

Il a été admis que la situation actuelle des chemins de fer cause au trésor public des pertes vraiment alarmantes.

Afin de dissiper toute méprise là-dessus, il n'est pas douteux que les pertes subies par le Trésor, du fait de la situation ferroviaire actuelle, s'élèvent à quelque \$50,000,000 par année, n'est-ce pas?—R. L'intérêt est de \$50,000,000 par année de ce fait. Les pertes seraient la différence entre ce montant et les recettes d'exploitation qu'on peut appliquer à sa réduction.

D. Ces recettes furent d'environ \$8,000,000 l'an dernier?—R. Huit ou neuf millions de dollars.

D. Tel que je comprends la situation, ce projet d'unification est complètement étranger aux pertes d'exploitation. Il s'appliquerait aussi bien si le National-

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

Canadien payait tous ses frais fixes et quelque chose en sus.—R. Il s'appliquerait mieux; il serait plus rémunérateur.

D. Supposons que le partage serait la moitié des recettes, d'après les chiffres soumis par vos directeurs le National-Canadien recevrait entre \$35,000,000 et \$40,000,000 par année?—R. Oui.

D. Il s'agit réellement de savoir si ce montant ou un montant approchant est susceptible d'être appliqué à l'allègement des taxes?—R. Oui.

D. Que le National-Canadien soit ou non rémunérateur?—R. Il n'y a qu'une distinction dans les deux cas. Si les recettes du National-Canadien suffisaient à payer les intérêts sur les valeurs détenues par le public, soit, approximativement, \$50,000,000, et si les recettes du Pacifique-Canadien suffisaient au paiement de dividendes raisonnables, il en résulterait des économies importantes, parce que ces recettes indiqueraient leur volume d'affaires. Plus ils feraient d'affaires, plus ils économiseraient.

D. De sorte que d'après cette base, en remontant à 1928, les chiffres accuseraient une forte hausse sur ceux de 1930?—R. Sans doute.

D. Exactement comme il y a diminution lorsqu'on prend 1937 comme base de calculs en comparaison de 1930?—R. Oui.

D. Pouvez-vous vous étendre sur le projet d'examen par les ingénieurs? Il en a été question au cours de la discussion ce matin, mais vous n'avez pas eu l'occasion de le commenter.—R. C'est à la dernière page, le n° 12. J'ai cru que cela aiderait dans les circonstances. Le Comité s'est montré très patient. Ses membres ont siégé chaque jour pendant des semaines et ont entendu bien des témoignages techniques de personnes qui ont des conceptions différentes des estimations et de leur exactitude. J'ai cru que si le problème vous était présenté sous des aspects complètement nouveaux, au moyen de faits, par des experts très spécialisés, on pourrait faire rapport à l'Etat pour le convaincre de l'existence ou non d'économies importantes. D'après ce que le sénateur Dandurand a dit plus d'une fois, et à bon droit, c'est un facteur dont il faut tenir compte lorsqu'on étudie l'à-propos d'une telle transaction. Je me rends compte que si on entamait des négociations, elles seraient compliquées et difficiles; il y aurait des opinions à faire concorder, ce qui prendrait beaucoup de temps; mais j'ai cru qu'avec des données fondamentales d'experts indépendants les négociations seraient à tout le moins grandement facilitées. Nous aurions une documentation en la matière contre laquelle ni l'un ni l'autre chemin de fer ne pourraient trouver à redire.

D. Je crois m'être rendu compte autant que quiconque ici de la difficulté de suivre ces problèmes techniques relatifs aux questions d'exploitation ferroviaire, dont je ne connais rien. Mais croyez-vous possible d'employer un bureau d'ingénieurs sans opinions préconçues?—R. Certainement. Bien entendu, ils sont Américains, mais il y a parmi leur personnel des Canadiens ayant exécuté exactement ce travail pour les chemins de fer des Etats-Unis et qui peuvent préparer des rapports très compétents.

D. Y a-t-il de ces bureaux auxquels vous vous fieriez si l'Etat les choisissait?—R. Oui. De fait, je suis d'avis que si un choix était fait, ce devrait être par l'Etat et nous-mêmes, afin d'éloigner toute idée d'ingérence.

D. Vous ne croyez pas qu'il soit difficile d'en venir à une entente avec vous et l'Etat?—R. Non.

D. Concernant l'emploi d'un bureau d'ingénieurs compétents?—R. Non.

D. Sur le rapport duquel l'Etat et vous pourriez vous reposer?—R. Je ne prévois aucune difficulté de ce côté, ces bureaux jouissent d'une réputation internationale.

L'hon. M. Calder:

D. Ce bureau ne ferait rapport que sur des faits; il ne ferait aucune recommandation?—R. Il pourrait faire rapport sur des faits. Il faudrait d'abord qu'il les expose, mais de ceux-ci il pourrait faire certaines déductions dont l'Etat pourrait apprécier l'importance.

L'hon. M. Dandurand:

D. Je pourrais très bien comprendre que parfois un bureau de comptables peut indiquer les avantages à retirer, mais je me demande s'il n'existe pas un vaste domaine basé sur différentes conditions qui influent sur la physiologie entière du réseau ferroviaire, qu'il faudrait indiquer à ces comptables, avant qu'ils pussent estimer le chiffre des économies.—R. Il s'agirait d'ingénieurs qui feraient une inspection complète des propriétés matérielles des deux chemins de fer, examineraient leurs méthodes de comptabilité et qui concilieraient et ajusteraient leur comptabilité. Mais l'examen des propriétés matérielles ne serait pas la partie la moins importante de leur travail.

L'hon. M. Calder:

D. Ont-ils cette expérience?—R. Oui. L'exploitation ferroviaire est la même dans le monde entier. Etant au courant de la situation aux Etats-Unis, ils ne trouveraient pas beaucoup de nouveau ici.

L'hon. M. Dandurand:

D. Croyez-vous qu'ils feraient des recommandations à propos de certaines économies susceptibles d'être réalisées par la modification du tracé des chemins de fer, etc.?—R. Certainement, je le crois. Cela ferait partie de leurs instructions, sénateur, et je ne vois pas pourquoi ils s'en abstiendraient. Leur rôle pourrait certainement être étendu. Naturellement, il leur faudrait se tenir constamment en contact avec les directeurs des compagnies ferroviaires et obtenir d'eux non seulement leur documentation, mais les connaissances qu'ils possèdent des conditions locales. Cela pourrait prendre six ou neuf mois, cette tâche étant considérable.

L'hon. M. Calder:

D. Notre difficulté vient de ce que nous avons deux séries de témoignages qui ne concordent pas. Un comité d'ingénieurs tel que proposé aurait pour but de réunir ces employés supérieurs et de tirer ces témoignages au clair, ce que nous ne pouvons faire ici.—R. Il y aura un très grand nombre de faits sur lesquels on s'entendrait.

L'hon. M. Hugessen:

D. Sa principale fonction consisterait à concilier les déclarations différentes qui nous ont été faites.—R. Ou une nouvelle série de déclarations.

M. BIGGAR: Je n'ai pas d'autres questions à poser.

L'hon. M. Dandurand:

D. Vous vous souviendrez, sir Edward, que la Commission Duff a choisi un tel expert, M. George H. Parker, avocat-comptable et expert ferroviaire des Etats-Unis, de Washington, qui fut retenu en vue de mettre en harmonie, si c'était possible, les recettes et les dépenses des deux chemins de fer, pour la Commission Duff. Il s'appelait un analyste ferroviaire. Vous n'avez pas une idée du travail qu'il effectua?—R. Personnellement, non, sénateur. Je ne connais rien de M. Parker. Je sais qu'il fut joint au personnel de la Commission Duff. Je n'ai jamais entendu parler de lui avant cela ou dans la suite.

D. On m'apprend que des honoraires de \$15,000 lui furent versés, et son nom ne figure pas même dans le rapport de la commission.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il doit figurer dans l'état des dépenses.

M. BIGGAR: On m'apprend que M. Parker était avocat et comptable, mais non ingénieur.

L'hon. M. Dandurand:

D. Vous êtes d'opinion, sir Edward, qu'il conviendrait d'autoriser un bureau de comptables de s'enquérir de tout le problème que nous avons étudié [Sir Edward Beatty, G.B.E.]

depuis un mois?—R. Oui, monsieur, des ingénieurs et des comptables feraient enquête sur les faits; vous savez, ils ne peuvent ignorer l'aspect matériel de ce problème, car il est important.

L'hon. M. Calder:

D. Il y a un point que j'aimerais à faire éclaircir davantage. Quand sir Edward a comparu ici précédemment, j'ai eu l'impression, après son témoignage, que si l'unification était effectuée l'on ne retournerait plus à l'ancien régime, cette unification serait permanente. Mais ce matin il a dit en réponse à une question que je lui ai posée qu'il existait une possibilité de retour à l'ancien régime. Or, laissez-moi préciser. Supposons que l'unification ait lieu et que les réseaux combinés réacheminent leur trafic, utilisent des terminus communs, confient toute leur télégraphie à un service unique, et que les compagnies de messageries soient amalgamées, que toute l'annonce se fasse en commun, et ainsi de suite...

L'hon. M. DANDURAND: Et qu'ils enlèvent, disons, un millier de milles de rails.

L'hon. M. CALDER: Je crois que nous pouvons oublier l'abandon proposé de 5,000 milles de rails.

L'hon. M. DANDURAND: 1,000.

L'hon. M. CALDER: Oui, 1,000.

Le TÉMOIN: Cela est convenu maintenant.

L'hon. M. Calder:

D. J'en conclus des témoignages rendus jusqu'à présent que l'abandon comptera pour peu de chose. Il y aura un réacheminement, ce qui laissera probablement environ 3,000 milles de voies utilisées à titre de ligne de service comportant disons trois convois par semaine et ainsi de suite. Bien, figurez-vous ce qui se produira dans une période de, disons, sept ans, sous l'unification. Toutes les lignes télégraphiques seront réunies; tout le trafic sera acheminé vers les lignes à rails lourds, les meilleurs lignes des deux réseaux; plusieurs travaux d'usines seront effectués en commun, et les bureaux de vente de billets seront amalgamés là où la chose est possible. Or, dans ces circonstances, croyez-vous encore que si ce mode d'administration durait, disons, pendant quinze ans, qu'il serait encore possible de retourner à l'ancien régime? Et si c'était possible, il s'ensuivra nécessairement que là où l'on emploie des facilités pour une fin commune, il faudrait continuer à les employer, en vertu d'un accord, après le retour à l'ancien régime?—R. Si vous vous rappelez, monsieur le sénateur, je vous ai donné, la première fois, la même réponse que je vous ai donnée ce matin. J'ai dit que cela serait extrêmement difficile, mais non pas impossible. Maintenant, je pourrais probablement vous donner quelque idée de la façon dont une compagnie unifiée exécuterait ce projet: en étudiant les modifications d'ordre matériel qui s'imposent pour réaliser des économies elle trouverait des endroits où elle établirait un terminus commun. Les compagnies réunies établiraient ce terminus commun et décideraient, si ce terminus serait maintenu advenant le cas où elles seraient séparées plus tard. Elles décideraient de réduire la norme d'entretien d'une ligne en faveur d'une autre ligne où il serait possible de fournir un service à meilleur compte. Si elles décidaient, quand elles seraient séparées de nouveau, de restaurer cette ligne, elles seraient obligées de constituer un fonds de réfection et d'en répartir les affectations sur les années intermédiaires de manière à avoir en main l'argent nécessaire pour remettre la ligne dans l'état où elle se trouvait quand la compagnie unifiée l'a acquise en premier lieu. C'est une chose très difficile à prévoir. Je ne crois pas que personne, pas même le meilleur expert ferroviaire au monde, puisse vous dire, messieurs, ce qui demeurerait sous l'ancien régime ou ce qui serait séparé. Mais

je sais que la proportion des économies serait réduite très considérablement si on décidait de remettre aux propriétaires primitifs une forte partie des réseaux combinés, car il vous faudrait prendre des mesures à cette fin.

D. Je comprends, la difficulté que poserait le retour à l'ancien régime tiendrait surtout à vos bureaux, à vos terminus et à vos usines. Pour ce qui regarde les chemins de fer, ils resteraient intacts.—R. Il faudrait peut-être qu'ils fussent changés, car certaines lignes seraient abandonnées. Elles seraient rétablies si l'intérêt public et l'intérêt du chemin de fer l'exigeaient, et il serait possible de les rétablir seulement à même des recettes communes.

D. Vous êtes d'avis qu'il conviendrait de constituer un fonds de réfection? —R. C'est la seule ligne de conduite à suivre. Je ne m'y rallie pas, car je crois qu'il serait sot de projeter un retour à l'ancien régime. Je crois que si vous jugez que l'unification constitue la solution de nos difficultés actuelles nous devrions envisager la question à titre de politique nationale. Puis, si nous trouvions plus tard quelque chose que nous pensions plus pratique, nous devrions nous en enquérir.

L'hon. M. Buchanan:

D. Vous avez dit ce matin que vous ne pensiez pas que l'on formule une demande en faveur d'un retour à l'ancien régime?—R. Non, je ne le crois pas. Je crois que si le plan est exécuté convenablement et si un service très efficace est fourni, les citoyens du pays seraient très heureux de voir perpétuer l'unification.

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

D. Dans une occasion un avocat éminent, le chef du contentieux des Chemins de fer Nationaux...—R. Oui, M. Ruel.

D... a comparu devant un comité.—R. Ce Comité, en 1933.

D... et a expliqué un projet visant le retour à l'ancien régime. Cette question fut posée, si vous vous en souvenez?—R. Oui.

D. Et si je me rappelle bien, il en est venu à peu près à la conclusion que vous venez d'exprimer; que, bien que l'on puisse édicter une législation en prévision d'un retour à l'ancien régime, il serait presque impossible de l'appliquer, et que, si l'unification avait produit quelques résultats, ce qui aurait été acquis serait perdu par le retour à l'ancien régime?—R. Cela serait perdu dans la période limitée que M. Ruel a indiquée, une période de dix ans. Vous n'auriez pas fini dans cinq ans, puis vous devriez commencer les préparatifs du retour à l'ancien régime.

D. J'incline plutôt à croire que si le pays et le chemin de fer se donnaient toute cette peine et encouraient tous les frais que comporte la mise à exécution d'un nouveau plan d'exploitation, un retour à l'ancien régime ne s'opérerait jamais d'une manière satisfaisante. Il va sans dire que j'exprime seulement ma propre opinion.

L'hon. M. McRAE: Monsieur le président, je crois que c'est le cas de dire qu'il n'y a pas de divorce possible.

L'hon. M. DANDURAND: Voici l'opinion que M. Hungerford a exprimée l'autre jour. Je lis à la page 1103 du compte rendu:

En l'absence de données sur les conditions exactes de l'association projetée, il serait oiseux d'examiner cet aspect de l'unification, bien qu'on puisse déjà signaler qu'une association, entre intéressés aussi étrangers l'un à l'autre qu'un pays et une société privée, est susceptible de faire naître un certain nombre de problèmes qui pourraient engager l'Etat de diverses façons non prévues par le contrat primitif. Si j'exprime cette opinion c'est qu'il y aurait tendance à un conflit d'intérêts entre deux associés dont l'un serait le public et l'autre une compagnie privée.

Je signale à l'attention de sir Edward Beatty ce que M. Hungerford a dit ensuite :

Le public désire d'abord, et très justement, que le chemin de fer serve une politique nationale et le développement du pays, alors que les compagnies privées cherchent surtout des profits et des dividendes. A mon avis, le conseil d'administration mixte qui représenterait ces intérêts divergents ne tarderait pas à rencontrer de grandes difficultés. Et comme on ne pourrait plus séparer les deux réseaux, l'Etat, pour trancher la question insoluble qui ne manquerait pas de se poser, devrait, ou acheter le Pacifique-Canadien ou faire quelques concessions sous forme de garantie ou autre. Le projet d'unification que nous discutons n'offre les avantages, ni de l'étatisation, ni de l'administration privée. Selon moi, il est impraticable et l'on peut prévoir qu'il entraînera de sérieuses conséquences pour l'Etat.

Je lis ceci parce que j'entrevois la difficulté que posera un bureau constitué de représentants d'intérêts privés et publics. Si les affaires ne marchaient pas bien et les chemins de fer se sentaient dans la gêne, si leurs recettes diminuaient, je crains que les représentants des intérêts privés tentent fort d'appliquer des réformes radicales que les membres du bureau qui représentent le public jugent contraires à l'intérêt public et à ce qui est nécessaire au maintien d'un service convenable. S'il se produisait un conflit sous ce rapport, les représentants de l'ancien chemin de fer national feraient rapport au gouvernement et les représentants des intérêts privés se plaindraient probablement que l'autre groupement ne coopère pas suffisamment. Puis, si par suite de l'interruption du gouvernement la commission décidait d'adopter une ligne de conduite qui répond à l'intérêt public mais qui est préjudiciable aux actionnaires, l'Etat serait probablement contraint de payer quelque dédommagement. Je me rends parfaitement compte qu'une telle commission se prêterait à une divergence d'opinion qui aboutirait à une situation que sir Joseph Flavelle a qualifiée d'intolérable; puis le peuple dirait en définitive: "Bien, il va falloir détruire cette fusion." Mais cela constituerait une tâche bien difficile vu qu'il serait impossible de ramener les chemins de fer à l'ancien régime. J'appuie sur un argument que j'ai exprimé ce matin: il y aurait danger que l'on incline vers l'étatisation si des représentants d'intérêts privés siègent sur une commission dont font partie des représentants du public.

Le TÉMOIN: Bien, monsieur le sénateur, il va sans dire je me rallie à quelques-unes de vos observations. Vous ne devriez jamais viser à l'étatisation si vous pouvez l'éviter. Mais ma conception d'une telle situation est loin d'être aussi sérieuse que celle que vous envisagez. Je ne crois pas que ces dix ou quinze ou dix-huit administrateurs soient jamais animés de motifs différents dès qu'ils commencent à exploiter ces propriétés unifiées. N'oubliez pas qu'ils constituent une commission d'exploitation seulement. Ils ne sont pas les représentants des propriétaires en ce sens. Ils sont les administrateurs d'une compagnie indépendante avec lesquels un contrat signé d'une part par le Pacifique-Canadien et d'autre part par le gouvernement du Canada est passé pour l'exploitation des deux réseaux. Je ne crois pas que la question d'intérêts ou d'objectif donne lieu à ce conflit; mais si le gouvernement du Canada, advenant une situation sérieuse, disait: "Nous proposons dans l'intérêt national que vous fassiez certaines choses en votre qualité d'organisme d'exploitation," j'imagine alors que le gouvernement du Canada dirait aussi: "Nous verserons une indemnité suffisante si notre proposition est contraire à votre jugement en tant qu'il s'agisse de vos revenus."

L'hon. M. Calder:

D. J'en conclus que les représentants du Pacifique-Canadien nommés à cette commission cesseraient dans un sens,—et je crois cela tout à fait juste,—d'être des employés supérieurs du Pacifique-Canadien; ils seraient des exploitants des réseaux fusionnés?—R. Absolument.

D. Ils ne sont pas là pour représenter particulièrement le Pacifique-Canadien?—R. Non, ils sont là pour protéger le revenu de la compagnie unifiée.

D. Oui.—R. Et il est à présumer qu'ils toucheraient leur part de ce revenu et que le gouvernement toucherait sa part. Ainsi, leur intérêt serait absolument identique.

L'hon. M. Murdock:

D. Ne seraient-ils pas là pour protéger les intérêts des détenteurs d'actions privilégiées du Pacifique-Canadien?—R. Nous devons courir notre chance en ce qui regarde ce que ce revenu nous rapportera.

D. On m'apprend que vous n'êtes pas disposé à divulguer les détails de ce que vous vous proposez de faire sous ce rapport?—R. Non, parce que je n'ai pas la moindre conception de ce que comporterait l'accord définitif conclu entre le gouvernement et nous.

D. J'examine votre rapport de 1937 et je vois que 26,051 de vos actionnaires actuels demeurent dans le Royaume-Uni ou d'autres pays britanniques, et qu'ils détiennent 95.9 p. 100 des actions privilégiées. Si les choses allaient au pire sous l'unification, et si les revenus ne suffisaient pas à répondre aux droits acquis de ces actionnaires sous le régime d'unification, le Canada aurait-il sur les bras 26,051 pensionnés additionnels?—R. Non. Vous ne les avez pas sur les bras aujourd'hui.

D. Vous avez laissé entendre, ai-je compris, que l'accord envisagerait un certain montant de revenus définis payable aux détenteurs d'actions privilégiées?—R. Monsieur le sénateur, je n'ai parlé d'aucun accord en faveur d'un groupe quelconque d'actionnaires.

D. Alors, les détenteurs d'actions privilégiées du Pacifique-Canadien courraient leur chance comme le reste des contribuables canadiens?—R. Ils courraient leur chance. Ils courraient leur chance pour ce qui est des revenus suffisants pour couvrir leur intérêt.

D. Il faudrait qu'ils en conviennent?—R. Oui.

L'hon. M. Dandurand:

D. Il faudrait qu'ils conviennent au début d'un partage des bénéfices avant que le deuxième partage de bénéfices fondé sur les économies effectuées n'ait lieu?—R. Certainement.

D. Je crois qu'il serait difficile d'effectuer un premier partage des bénéfices sur les premières opérations des chemins de fer tels qu'ils étaient.

L'hon. M. GORDON: Cela donnerait lieu à de longues négociations.

L'hon. M. Dandurand:

D. On nous a dit il y a deux semaines que les bénéfices moyens seraient basés sur une période de dix ans.—R. J'ai dit sur les recettes précédentes. Vous m'avez demandé combien d'années, et j'ai dit que je ne le savais pas, que ce serait une question à débattre entre le gouvernement et la compagnie.

L'hon. M. Calder:

D. Sir Edward, vous avez certaines obligations en circulation?—R. Oui.

D. Sur lesquelles vous avez toujours payé l'intérêt. Supposons que les affaires aillent absolument à la dérive et que vous ne réalisiez pas même une somme suffisante pour acquitter l'intérêt, vous manquez de ce chef; quels sont les droits des détenteurs d'obligations?—R. Ils deviennent automatiquement les actionnaires de la compagnie.

D. Et ceux que le Pacifique-Canadien nomment à cette nouvelle commission seraient leurs administrateurs, ou ils pourraient en nommer d'autres?—R. Oui.

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

L'hon. M. Dandurand:

D. Les actionnaires actuels perdraient leur droit de vote?—R. Dans l'intervalle jusqu'à ce que les arriérés d'intérêt soient payés.

L'hon. M. Robinson:

D. J'ai cru vous entendre dire, sir Edward, que l'unification réussirait seulement sous un régime d'administration privée?—R. Oui, monsieur.

D. Et qu'elle faillirait peut-être sous une administration publique. Supposons que nous ayons l'unification et qu'elle débute avec tous les avantages particuliers à l'administration privée. Vu la tendance de l'opinion publique vers l'étatisation dans un pays comme le nôtre, je crois que cette opinion aboutirait inévitablement avant bien des années à un régime d'étatisation des chemins de fer, car il vous faudra emprunter de l'argent pour des améliorations. Cela se renouvellera de temps en temps jusqu'à ce qu'ils deviennent des titres indivis, ce qui signifie qu'ils sont garantis effectivement par le Dominion du Canada.

L'hon. M. CALDER: Il en est de même pour l'industrie textile ou toute autre industrie.

L'hon. M. Robinson:

D. Nous formons une nouvelle classe de citoyens imbus d'idées nouvelles. Nos politiciens vont propager l'idée et diront: "C'est nous qui dirigeons effectivement l'entreprise, nous garantissons les obligations. Il est à peu près temps que nous ayons un régime d'étatisation, tout comme celui que nous avons dans le cas de la Banque du Canada." Je crois que c'est ce qui arrivera inévitablement. Puis, d'après ce que vous dites, nous n'aurons pas d'économies.

L'hon. M. HORSEY: Puis-je revenir un instant à la question de la main-d'œuvre?

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant que vous n'abordiez ce sujet, sénateur, me permettez-vous de poser une question?

L'hon. M. HORSEY: Très bien.

Le très hon. M. Meighen:

D. Le point auquel le sénateur Robinson songe m'a inquiété vraiment plus que tout autre. Il s'agit de savoir dans quelle mesure les mises additionnelles de fonds et les obligations possibles du Gouvernement à ce sujet créeront une situation où le public, croyant que le Dominion supporte le réseau, sera amené petit à petit à favoriser l'étatisation, à faire des chemins de fer une institution purement gouvernementale,—mouvement semblable à celui qui a amené finalement l'institution de la Banque du Canada.

L'hon. M. ROBINSON: Oui.

Le très hon. M. Meighen:

D. Mais n'est-ce pas ce qui arrivera probablement? Votre bureau mixte d'administrateurs d'une compagnie d'exploitation n'aura pas de fonctions autres que celles qui tiennent à l'administration d'un réseau commun, et c'est une administration dirigée purement du point de vue commercial. Les membres seront précisément dans la même situation où se trouvent présentement les membres du bureau de direction du Pacifique-Canadien par rapport à sa propriété. Ils fournissent le meilleur service parce que vous obtenez les meilleurs résultats de cette manière; de fait, la Commission des chemins de fer oblige les exploitants à fournir un bon service. Mais si le gouvernement en fonction, sous le coup de la pression de l'opinion publique, estime que ce réseau doit fournir un service additionnel, un service dépassant celui que les membres du bureau d'administration agissant en hommes d'affaires croient que le réseau lui-même devrait ou pourrait fournir d'un point de vue strictement d'affaires, alors il appartient au gouvernement de conclure avec ce bureau un marché qui revêt le caractère

d'une subvention à ce service et de l'inscrire aux comptes publics. Un bureau mixte contraint de répondre à titre de syndics pour les propriétaires de ce chemin de fer, y compris les actionnaires et les obligataires, ne peut dévier de la ligne de conduite qu'il a instruction de suivre quant à l'administration de ce réseau commun.—R. Ne pas assumer de risques.

D. Ne pas assumer de risques. Etant donné que le chiffre d'affaires des chemins de fer dans le domaine du transport général a fléchi et continuera de fléchir probablement par suite de la croissance plus rapide d'autres modes de transport, les immobilisations nouvelles devraient au point de vue purement affaires être très, très limitées, et le réseau lui-même devrait être en mesure d'obtenir l'argent sans difficulté?—R. Je le pense. Je crois que votre raisonnement sur ce point est logique, sénateur Meighen. Je crois que c'est ce qui arriverait. Chaque fois que le gouvernement dit: "Vu des motifs d'ordre national, —l'intérêt public,—nous demandons une certaine expansion de ce réseau et certains changements", il devrait être disposé à fournir l'argent qu'exigent ces changements sans imposer ce fardeau à la compagnie d'exploitation.

D. Et conséquemment ne rien inscrire aux comptes publics?—R. Non.

L'hon. M. Robinson:

D. Les opinions politiques et les lignes de conduite publiques changent et il existe, je crois, une tendance socialiste en ce sens. J'en conviens, il va sans dire, que si les choses en viennent à ce point ce sera au détriment du Pacifique-Canadien, car je crois qu'il faudra que l'on en fasse l'acquisition.

L'hon. M. Buchanan:

D. Sir Edward, un changement de gouvernement n'aboutirait-il probablement pas à un changement de ses représentants au bureau de direction?—R. Non. L'accord inscrit au statut pourvoierait à cela. Il n'y aurait pas de changement. Il faudrait que vous fassiez cela par contrat, et on ne pourrait le modifier dès qu'il est confirmé par une loi. La charte du Pacifique-Canadien constitue un bon exemple de ce que j'entends. Elle a été changée de temps à autre, mais toujours en vertu d'une entente. Il faudrait qu'un contrat fût conclu entre ces deux compagnies. Le Parlement ratifierait ce contrat, prendrait des dispositions quant à la constitution d'un organisme et la manière dont il doit être perpétué, et cet organisme ne devrait pas être sujet à changement. Si vous entendez établir des périodes de cinq ans pour cet organisme comme c'est arrivé très souvent dans le cas de l'administration du National-Canadien...

D. C'est ce à quoi je songeais.—R. ... alors cela constitue naturellement un obstacle très sérieux. Tel que j'entends la situation, monsieur le sénateur, il vous faut une administration indépendante, il faut aussi que vous réduisiez au minimum la possibilité d'ingérence politique si vous désirez assurer le succès de cette entreprise. Je ne conçois pas d'autre moyen d'atteindre ce but.

Je vous demande pardon, sénateur Horsey.

L'hon. M. Horsey:

D. Je n'ai qu'une question à poser au sujet de la situation des ouvriers. Vous avez dit dans votre exposé que les retraites, les décès et autres causes absorberaient pendant une période de cinq ou six ans les employés qui seraient mis à pied par suite de l'unification. M. Mosher a déclaré au cours de son témoignage hier soir qu'un tel système éliminerait toute perspective d'avancement.—R. Ah! non. Je crois que l'une des plus grandes faussetés qui ont soulevé cette discussion tient à l'affirmation des deux chefs ouvriers que si cette unification a lieu et ces hommes sont mis à la retraite et non remplacés, cela nous permettrait d'exploiter les chemins de fer à meilleur marché parce que nous emploierions moins d'hommes, et un tel régime diminuerait les occasions d'emploi dans l'avenir. Vous savez, monsieur le sénateur, je ne connais pas de politique de transport public qui soit moins justifiée que celle-là, car si cela eût

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

été le cas, pourquoi certains éléments du National-Canadien ont-ils été fusionnés pour constituer le réseau actuel? Il va sans dire que vous ne pouvez établir un réseau en vertu duquel exactement le même nombre d'individus seront employés, car cela ne serait pas économique.

D. Il a été signalé, je crois, qu'il serait difficile d'effectuer un rajustement pendant la période de cinq ou six ans, que des promotions ne pourraient être accordées, que vous n'embaucheriez pas de nouveaux employés, et, qu'en conséquence, vous n'auriez pas des employés familiers avec le travail et vous seriez peut-être obligé d'importer des hommes.—R. Non. Il va sans dire qu'un rajustement aurait lieu pendant les cinq ou six premières années; mais dès que vous auriez établi le nombre minimum d'hommes requis pour exploiter le chemin de fer, vous emploieriez tout autant d'hommes à mesure que des vacances se produiraient, mais vous auriez moins d'hommes dans l'ensemble.

L'hon. M. Murdock:

D. Je crois que les représentants des syndicats ont affirmé dans l'exposé qu'ils nous ont présenté avant hier que même sous le régime de la mise en commun très restreinte qui a été appliquée, 145 employés...

L'hon. M. HAIG: Cent trente-sept.

L'hon. M. MURDOCK: ...137 employés ont été privés de leur emploi, et on m'apprend que quelques-uns d'entre eux étaient sous le régime du secours.—R. C'est vrai. Les arrangements de mise en commun ou les autres arrangements de coopération ne comportaient aucune des dispositions prévues dans le plan qui a été exposé ici. Nous avons tenu à dire que nous aurions un plan, parce que nous ne voudrions pas que cela arrive.

D. Je me rappelle fort bien que mon bon ami le sénateur Meighen, alors leader au Sénat, coopéra splendidement pour faire incorporer dans la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien une disposition qui, pensions-nous, protégerait les intérêts des employés déplacés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cette disposition ne se rapportait-elle pas au partage convenable?

Le TÉMOIN: Oui. Ces renseignements vous ont été communiqués hier.

L'hon. M. Murdock:

D. Et l'on s'attendait dans le temps à ce que des mesures raisonnables fussent adoptées en vue de ne pas causer trop d'ennuis aux employés. Nous savons ce qui est arrivé ici même à Ottawa dans le cas d'employés du National-Canadien.—R. Autant que je le sache, la loi ne comportait pas d'obligation à cet égard.

L'hon. M. Copp:

D. Alors, ou aurait pu prendre de telles mesures en vertu d'un accord?—R. Oh! oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce qui devait être fait en vertu d'un accord et à la suite de conférences avec les représentants des ouvriers syndiqués tenait à la répartition des positions restantes entre les employés des deux réseaux. La loi ne comportait aucune disposition quant aux mesures à prendre dans le cas des employés mis à pied.

L'hon. M. COPP: Il n'y avait rien d'obligatoire, mais ils pouvaient conclure un accord.

Le très hon. M. MEIGHEN: Tout comme ils eussent pu le faire, je suppose, dans le cas de régression causée par la crise.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Désire-t-on poser d'autres questions à sir Edward?

L'hon. M. DANDURAND: J'ai demandé à sir Edward s'il pourrait être présent demain, et comme il ne peut assister à la séance, je voudrais demander au

Comité de m'autoriser à lui poser une question. Nous avons discuté la question des économies à réaliser sous le régime de la politique qui sera adoptée concernant les deux chemins de fer, mais le Comité des chemins de fer étudiera demain le bill des transports qui propose que les chemins de fer soient autorisés à établir des taxes convenues. Vu que sir Edward ne sera pas présent demain, j'ai pensé que nous pourrions lui demander de nous exprimer son opinion sur l'importance qu'il attache à cette question.

Le très hon. M. Meighen:

D. Auriez-vous des taxes convenues sous un régime d'unification?—R. Voici l'historique des taxes convenues. Comme vous le savez, elles ont été inspirées par ce qui a été fait en Grande-Bretagne. Elles marquent une tentative de la part du gouvernement d'accorder une mesure de protection au trafic ferroviaire contre le trafic non réglementé, particulièrement sur les grandes routes. Je me méfiais quelque peu de ce projet quand on le discuta tout d'abord, car j'estimais qu'il constituerait peut-être un autre mode de concurrence entre les deux chemins de fer, et Dieu sait que nous en avons assez. Mais nous avons consenti à nous en remettre, en ce qui concerne les taxes convenues, à la *Canadian Freight Association* qui agit ordinairement pour le compte des deux chemins de fer. Aussi, l'élément de pratiques additionnelles de concurrence est-il disparu.

J'approuve les taxes convenues,—bien qu'elles ne constituent encore qu'un essai en tant que ce pays soit visé,—parce que je crois qu'elles assureront une plus grande liberté d'action aux chemins de fer quant à la concurrence non réglementée des camions. On m'apprend que sous l'empire de ce bill des transports les voituriers par eau seront contrôlés et réglementés dans une certaine mesure entre Montréal et Fort-William,—non pas en ce qui concerne les marchandises en vrac et certains autres articles, mais en général. Je crois que cette loi sera de quelque utilité aux chemins de fer. J'imagine que c'est le genre de mesure qu'ils demanderaient, que l'administration unifiée soit adoptée ou non, car l'administration unifiée ne comporte rien, sauf la force des chemins de fer, qui influe sur notre habileté ou notre manque d'habileté à faire concurrence au transport routier.

L'hon. M. Calder:

D. Cette mesure ne s'imposerait pas si le gouvernement fédéral avait le pouvoir de réglementer le trafic?—R. Si tous les voituriers étaient soumis à une régie unique, je crois que nous courrions nos chances et saurions à quels concurrents nous avons affaire. Nous ne le savons pas aujourd'hui.

L'hon. M. Sinclair:

D. Ils sont soumis à une régie unique en Grande-Bretagne?—R. Il existe deux ou trois tribunaux. Je ne saurais dire s'ils remplissent les mêmes fonctions qu'ici.

L'hon. M. BLACK: Ils ont un gouvernement central qui contrôle le trafic sur toutes les routes. Nous n'avons pas cela au Canada.

L'hon. M. Calder:

D. Vous concevez que c'est le seul moyen d'exercer quelque contrôle sur les camions?—R. Cette mesure autorise simplement les chemins de fer à faire face à la concurrence des camions.

D. Si les provinces avaient des règlements et tarifs uniformes, . . .—R. Je n'y tiendrais pas autant, car je crois que nous nous ferions alors attribuer le contrôle dont nous avons besoin.

D. Il n'existe pas de système de taxes convenues aux Etats-Unis?—R. Non.

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

L'hon. M. Hugessen:

D. La Commission de commerce entre Etats exerce un contrôle sur le trafic des camions entre Etats?—R. Oui. Il existe aux Etats-Unis une loi concernant le contrôle et la réglementation des véhicules à moteur qui est d'application très étendue.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Y-a-t-il autre chose? Je vous remercie, sir Edward.

M. BIGGAR: Monsieur le président, je ne crois pas avoir d'autres témoins à faire entendre. On pourrait aller bien loin pour chercher à savoir ce que pensent un tas de gens qui ont étudié la situation ferroviaire, mais nous nous sommes bornés, jusqu'ici, aux gens directement intéressés à l'administration ou à l'exploitation des chemins de fer. En allant plus loin, nous entrerions dans un domaine trop vaste.

L'hon. M. DANDURAND: Avez-vous examiné la correspondance reçue de gens qui ont offert leurs conseils au Comité, ou les mêmes offres faites verbalement?

M. BIGGAR: Oui, j'ai un grand nombre de communications. Certaines m'ont été adressées, d'autres ont été adressées au leader du gouvernement, d'autres au président du Comité, et d'autres encore au secrétaire. Je les ai lues, et puis indiqué leur nature.

L'hon. M. DANDURAND: Y a-t-il quelque chose de pratique dans leurs propositions?

M. BIGGAR: Il y a des propositions relatives à des lignes particulières et à l'élimination de services faisant double emploi, mais rien qui soit d'une nature différente de ce qui a été dit par les témoins des chemins de fer. Il y a un grand nombre de résolutions, dont certaines cherchent à persuader le Comité que la situation financière exige un changement important de politique. Un grand nombre d'autres, adoptées dans des assemblées publiques tenues dans les villes, et aux réunions de syndicats ouvriers, disent qu'il ne faut prendre aucune mesure vers la fusion, l'unification ou la coopération. Elles sont analogues aux témoignages entendus par le Comité.

L'hon. M. DANDURAND: En avez-vous reçu de gens habitant le long des lignes dont l'abandon a été indiqué comme possible?

M. BIGGAR: Il y a un certain nombre de protestations contre l'abandon de lignes et la réduction de services. Ces résolutions viennent d'assemblées tenues dans des villes situées auprès de lignes qui seraient atteintes par l'abandon. C'est le caractère général de ces communications, au nombre de 50 ou 60.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): N'avons-nous pas réellement touché tous ces points?

M. BIGGAR: J'ai examiné toutes les communications, et je crois que tous les points qu'elles soulèvent ont été l'objet d'une discussion.

L'hon. M. BLACK: Je crois que la plupart des membres du Comité ont reçu ces communications.

L'hon. M. ROBINSON: On pourrait simplement en inscrire la liste au compte rendu?

M. BIGGAR: Il serait très facile d'insérer une liste des communications reçues. J'en ai fait un résumé, de sorte que je pourrais en indiquer la nature. J'ai indiqué leur nature en termes généraux.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Combien de temps vous faudrait-il pour lire la liste et dire en deux mots le contenu de ces communications?

M. BIGGAR: Un quart d'heure.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): De cette manière, ce serait au compte rendu.

L'hon. M. McRAE: Monsieur le président, nous avons entendu jusqu'ici, dans cette enquête, les représentants des deux réseaux et de la main-d'œuvre,

mais nous n'avons pas entendu les représentants de deux autres catégories de nos citoyens que la question intéresse beaucoup, j'en suis sûr. Celle que l'on appelle souvent "le contribuable oublié", et celle que constituent les usagers de nos chemins de fer, y compris les industriels et les expéditeurs. S'ils n'ont pas envoyé de requêtes les uns ni les autres, j'en serais déçu, car je me serais attendu à ce que certaines associations représentant les intérêts commerciaux fussent convoquées.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Elles sont peut-être sur la liste.

M. BIGGAR: Je crois que la seule communication venant d'une source qui réponde à la description du sénateur McRae vient d'une association dont j'ai oublié le nom, et qui comprendrait les fonctionnaires du service du trafic d'un grand nombre d'entreprises industrielles. Je n'ai pas vu de communications des *Board of Trade*, chambres de commerce, associations des manufacturiers canadiens ou quoi que ce fût de ce genre.

L'hon. M. CALDER: Ou des associations de cultivateurs?

M. BIGGAR: Il y en a une, je crois.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): J'avais cru que certaines chambres de commerce avaient écrit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elles ont envoyé des pétitions au gouvernement, n'est-ce pas? Je sais qu'elles l'ont fait auparavant, et je suppose qu'elles le font maintenant, pour réclamer une solution du problème, ce qui est la réclamation habituelle.

M. BIGGAR: Je parlerai d'abord, peut-être d'une manière plus complète que pour les autres, d'une communication de M. Allan McAvity, le député, qui m'a remis une lettre, et qui est venu dans la salle du Comité dans l'espoir d'être entendu.

L'hon. M. DANDURAND: Avant que vous ne lisiez une lettre d'un membre de l'autre Chambre, je voudrais savoir si nous allons ouvrir notre enquête aux membres de cette Chambre, et leur donner l'occasion de venir exprimer ici leurs idées sur le problème ferroviaire. Si nous faisons cela, nous risquons d'avoir un grand nombre de députés qui viendront parler en faveur d'embranchements menacés. Notre enquête deviendrait interminable.

M. BIGGAR: La note de M. McAvity se rapporte simplement au service direct du National-Canadien à Saint-Jean-Ouest par le *Valley Railway* jusqu'à Fredericton. A l'appui de son allégation à ce sujet, il invoque particulièrement les alinéas 281 à 283 du rapport de sir Alexander Gibb sur les ports, et propose que les feuilles de route sur le National-Canadien soient facultatives entre Halifax et Saint-Jean.

Maintenant, je vais passer très vite sur les communications. Si le Comité désire en savoir davantage au sujet de certaines d'entre elles, je les ai ici.

L'hon. M. SINCLAIR: Ne pourriez-vous pas en donner la liste sans les lire?

M. BIGGAR: Je puis vous dire leur nature générale, et si vous voulez plus de renseignements à leur sujet, je puis vous les donner.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Je crois juste à l'égard de ceux qui les ont écrites de mentionner les diverses communications.

M. BIGGAR:

M. H. R. Hosfield, secrétaire-trésorier de la Fédération du réseau du National-Canadien, n° 11, région de l'Ouest, écrit de Transcona, le 14 mai, au nom de la Fédération; il dit que le bureau croit que l'unification porterait préjudice à l'ensemble du Canada, et répudie l'insinuation qui veut que le National-Canadien constitue un passif. Il ajoute que le réseau a beaucoup fait pour le développement du pays, et n'a jamais failli au paiement de ses dépenses d'exploitation. Il dit aussi que l'abandon de lignes,

[Sir Edward Beatty, G.B.E.]

non seulement entraînerait du chômage, mais ferait beaucoup de tort aux pionniers, et que l'unification, en réduisant des achats qui, dans le cas du National-Canadien, se montent à 62 millions $\frac{1}{2}$ par an, entraînerait du chômage.

M. H. P. Coombes, de Vernon, C.-B., écrit au nom du *Board of Trade* de Vernon, à la date du 13 juin 1938, pour protester contre la proposition d'abandonner la ligne du National-Canadien de 56 milles d'Armstrong à Campbell Creek, pour les raisons suivantes: c'est la seule ligne de chemin de fer desservant une région; elle donne un bénéfice d'exploitation assez fort, et elle dessert 10 scieries, une mine de gypse, une fabrique de boîtes employant 70 hommes, et des bûcherons, etc., qui expédient 600 wagons par an.

Le Conseil des métiers et du travail de Winnipeg et du district, à la date du 14 juin 1938, soumet une résolution protestant contre toute proposition de supprimer les trains transcontinentaux n° 1 et n° 2 du National-Canadien entre Nakina et Winnipeg, et contre toutes les autres économies proposées devant le comité du Sénat, pour cette raison que cela constituerait un vaste sabotage des lignes de chemin de fer appartenant au public, au profit des étrangers intéressés dans les placements d'argent.

M. H. A. Nieks, de Sioux-Lookout, Ontario, écrit à la date du 31 mai pour protester contre tout projet d'abandonner la ligne entre Beaverton et Longlac et Nakina et Transcona, pour cette raison que ces tronçons de lignes ouvrent un pays nouveau et desservent une population que la fermeture de ces lignes réduirait à la misère. Il signale en particulier que la ligne Nakina-Transcona fut construite "par le grand homme d'Etat sir Wilfrid Laurier, et ne doit pas être détruite".

M. James McKenzie et P. H. Maloney, à titre de président et de secrétaire d'une assemblée publique des citoyens d'Armstrong, Ontario, tenue le 2 juin, écrivent à la date du 8 juin pour protester contre l'abandon de voies quelconques du National-Canadien. Ils disent que l'unification est le projet d'une compagnie puissante, le P.-C., qui veut offrir les maisons et le gagne-pain des travailleurs industriels en sacrifice aux intérêts de ses actionnaires lointains. Ils parlent du nombre de personnes et de l'importance des industries desservies par la ligne entre Transcona et Longlac dont ils donnent les détails, et ils nient que le renouvellement normal de la main-d'œuvre ferroviaire suffise à compenser les suppressions d'employés.

M. Hugh L. MacKinnon, de Winnipeg, soumet, à la date du 30 avril, certaines considérations contre l'unification, y compris les octrois au Pacifique-Canadien et certains autres avantages reçus par cette compagnie, ces dépenses étant, comme celles faites pour le National-Canadien, pour les canaux et pour les ports, justifiées parce qu'elles étaient indispensables pour ouvrir le pays. Il commente la situation financière, parle des conclusions de la Commission Duff, de la dimension des organismes dont il s'agit, et conclut par une recommandation en faveur de la coopération.

M. Watson Griffin, 196 avenue Jamieson à Toronto, soumet, à la date du 4 juin 1938, un plan d'amalgamation des réseaux du National-Canadien et du Pacifique-Canadien en une compagnie nouvelle, dont les actionnaires du Pacifique-Canadien recevraient des actions; et les actions de l'Etat seraient confiées à un conseil composé des directeurs généraux des banques autorisées, comme syndics. Il estime que si nous devons finir par l'amalgamation, autant l'avoir dès maintenant.

M. James D. McKenna, président du *Board of Trade* de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, à la date du 2 juin 1938, soumet, au nom du *Board of Trade*, un mémoire sur la déviation du Trafic-marchandises du National-Canadien, dirigé, dit-il, sur Halifax au lieu de Saint-Jean. A l'appui

de sa thèse, il cite l'opinion de sir Alexander Gibb dans son rapport de 1932 sur les ports canadiens.

M. Louis G. Scott, 2515 ouest, 4^e avenue à Vancouver, envoie, à la date du 30 mai 1938, une protestation contre l'inclusion, dans tout réseau unifié, du *Great Northern*, dont il est l'ancien secrétaire, et du Québec et Lac Saint-Jean. Il s'appuie sur les droits des actionnaires des compagnies dont les intérêts dans ces chemins de fer ont été acquis par le Nord-Canadien et ensuite par le National-Canadien.

M. R. L. Elliott, 46, rue William, sud, à Lindsay, Ontario, envoie un mémoire non daté sur la suppression des parcours faisant double emploi; il fait des propositions précises pour 907 milles de parcours, et parle des passages à niveau entre Toronto et Détroit.

La Fraternité canadienne des employés de chemins de fer soumet une résolution, datée du 9 mai 1938, provenant de la division alliée n° 34, en faveur du maintien de l'exploitation séparée des chemins de fer National-Canadien et Pacifique-Canadien, et blâmant la mesure prise par le bureau de poste pour porter de 15 à 25 livres le poids des colis postaux.

M. J. S. Gillies, de Braeside, Ont., soumet, à la date du 23 mai 1938, certains chiffres indiquant que les tarifs-marchandises des chemins de fer sur le bois d'œuvre en chargements incomplets, à destination de certains endroits qu'il indique, ont augmenté de 250 à 300 p. 100 depuis 1890, et que les taux de chargements complets pour les mêmes destinations ont augmenté de 320 à 420 p. 100, bien que le prix du bois d'œuvre ne soit pas sensiblement plus élevé aujourd'hui qu'en 1908. Il dit que dans le territoire en question (Braeside, Ont.), les taux pour le bois de sa compagnie sont d'environ 1c. .8 en moyenne par tonne-mille, contre 0c. .6 par tonne-mille pour le bois de la côte du Pacifique. Il soutient que la base des tarifs-marchandises est illogique, et que les taux devraient être établis sur la base du parcours.

M. L. Cummings, édifice Lumsden, angle des rues Adelaïde et Yonge à Toronto, écrit à la date du 18 mai 1938. Il dit avoir une connaissance extérieure mais très intime de certains problèmes de transport, et déclare que "lorsqu'on vit en contact intime avec les chemins de fer et leur personnel d'exploitation pendant un certain nombre d'années, il est très difficile d'être patient ou circonspect à leur égard et à l'égard de leurs problèmes. Ils se chicanent et discutent jusqu'à ce que le pays soit fatigué du son de leur voix et de la répétition de leurs lieux communs. Mais chacun d'eux est si rétréci par la tradition, les œuvres du passé, les merveilles de leurs débuts, l'absence de base économique chez ses rivaux, et ainsi de suite à l'infini, qu'il semble absolument vain de perdre beaucoup de temps à les écouter encore". Il pense que si le problème ferroviaire était étudié par des hommes à l'esprit neuf, beaucoup des difficultés disparaîtraient, et ajoute que "l'accumulation d'une dette constituant pour le citoyen ordinaire une charge écrasante... au taux de \$1,000,000 par semaine" aboutit à "un effondrement du moral du peuple", car "le sentiment que l'Etat peut négliger si délibérément ses pertes" conduit les individus à envisager leurs responsabilités financières "sans le sérieux qui leur est dû, d'après ce qu'on nous avait enseigné".

M. Arthur Bourgeois, de Chaudière Station (Lévis), province de Québec, a écrit plusieurs lettres sur l'unification des chemins de fer, et dit qu'il peut, sans aide, conduire une enquête efficace dans tous les services des chemins de fer.

M. W. T. Burford, 126, rue Sparks à Ottawa, secrétaire-trésorier de la Fédération canadienne du Travail, écrit à la date du 30 mai 1938, pour accompagner un mémoire adressé au Comité, qui a été imprimé, et dont un exemplaire semble avoir été envoyé à chaque membre du Comité.

M. H. C. Beatty, secrétaire de l'Association des marchands de bois de Montréal, soumet, à la date du 20 mai 1938, un mémoire signalant que la rémunération moyenne des 124,012 employés de chemins de fer au Canada, le 30 juin 1907, était de \$417, et que la rémunération moyenne des 132,781 employés de chemins de fer, le 31 décembre 1936, était montée à \$1,387.

M. Frank O'Reilly, 4104, rue Dorchester à Westmount, envoie à la date du 20 mai 1938, un mémoire proposant de résoudre le problème ferroviaire en accordant aux chemins de fer le contrôle exclusif des transports. Les réseaux abandonneraient, dans leur raison sociale, les mots "chemins de fer" pour leur substituer le mot "transport".

La *Canadian industrial Traffic League* soumet une résolution, datée du 7 février, s'alarmant du déficit croissant. La Ligue comprendrait parmi ses membres des fonctionnaires du trafic des principales entreprises commerciales et industrielles du Canada; elle demande au gouvernement de traiter la situation ferroviaire en nommant un corps, en dehors des partis politiques, pour étudier des économies déterminées.

Les Fermiers-Unis du Canada, section de la Saskatchewan, envoient un télégramme daté du 28 avril, affirmant leur opposition inébranlable à l'unification réalisée sur des bases aussi peu équitables que celles indiquées dernièrement dans la presse, pour cette raison que les personnes faisant campagne pour l'unification recherchent l'avantage du Pacifique-Canadien, non celui des contribuables. Les Fermiers-Unis repoussent toute réduction des services qui porterait tort aux cultivateurs de l'Ouest; ils proposent une évaluation de l'actif du Pacifique-Canadien conforme à l'usage actuel et aux valeurs de production, et qui soit prête pour l'inclusion du chemin de fer dans un réseau national.

La Fraternité canadienne des employés de chemins de fer, division Turcot n° 179, soumet une résolution d'après laquelle les projets d'unification constituent une attaque méchante, détournée et injuste contre le National-Canadien; et elle appuie le maintien de l'intégrité du National-Canadien.

La Fraternité canadienne des employés de chemins de fer, division de la Pointe-Saint-Charles, n° 201, fait envoyer par son secrétaire, à la date du 1er mai, une objection à l'unification, parce qu'elle doit réduire le nombre des employés.

Le *Board of Trade* de Hanley, à la date du 30 mai, soumet une résolution, prise à l'unanimité, et d'après laquelle l'unification n'est pas conforme aux meilleurs intérêts du pays.

M. E. L. Rose, secrétaire d'une assemblée publique tenue à Biggar, Sask., le 3 avril, envoie une résolution, adoptée par l'assemblée, et dénonçant la propagande insidieuse et malsaine qui aurait été faite pour discréditer le National-Canadien, protestant contre tout monopole, et demandant le maintien du National-Canadien comme entreprise distincte.

M. D. R. Miller, au nom d'une assemblée publique des citoyens de Redditt, Ontario, communique par télégramme, daté du 16 juin, une résolution adoptée par l'assemblée contre toute unification ou tout abandon des lignes du National-Canadien, en particulier de celle entre Nakina et Trancona, le long de laquelle règne une grande activité industrielle et touristique.

M. Charles Massé, représentant juridique de la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives, Loge Waverly, n° 747, soumet une résolution de la loge en date du 18 juin, d'après laquelle la meilleure protection de tous les intérêts peut être assurée en maintenant le Pacifique-Canadien et le National-Canadien séparés.

La Fraternité des préposés à l'entretien des chemins de fer d'Amérique, loge Northern Star, No. 371, écrit à la date du 2 juin, pour dire que,

en leur qualité de membres d'une catégorie de travailleurs qui seraient sérieusement atteints par ces mesures, les membres de la loge considèrent les propositions de sir Edward Beatty comme une fraude qu'il essaie d'imposer au public. On s'oppose en particulier au projet d'abandon de la ligne du National-Canadien entre Beaverton et Long Lac et entre Nakina et Transcona.

Le *Standard Railway Unions' Local Conference Committee*, Vancouver, soumet à la date du 3 mai une résolution votée à une assemblée des délégués des diverses sections de Vancouver, protestant contre la fusion, la coordination ou l'unification, pour cette raison que toute économie serait réalisée par la réduction du service, des coûts de la main-d'œuvre et du matériel, et nuirait à la main-d'œuvre, aux citoyens et aux cultivateurs.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur le président, je crois que le Comité doit recevoir un mémoire sur l'exploitation des chemins de fer britanniques. J'ai reçu du National-Canadien une note sur le fonctionnement des quatre groupes là-bas, mais je ne l'ai pas produite. Si le National-Canadien recevait une copie de l'autre mémoire, cela le dispenserait peut-être de nous fournir les mêmes renseignements.

M. BIGGAR: Oui. Ce que vous proposez est que le mémoire du secrétaire du Pacifique-Canadien et tout mémoire supplémentaire que le National-Canadien peut juger nécessaire de soumettre sur le même sujet fassent partie du procès-verbal d'aujourd'hui, si possible; sinon, on peut les ajouter au procès-verbal de la prochaine séance.

L'hon. M. DANDURAND: Le mémoire du Pacifique-Canadien ne pourrait paraître au procès-verbal d'aujourd'hui, vous ne l'avez pas reçu.

M. BIGGAR: Non, il peut être trop tard.

L'hon. M. DANDURAND: M. Rand communiquera avec vous.

L'hon. M. HAIG: Pourquoi ne pas produire la déclaration de M. Rand?

M. BIGGAR: Cela devra aller ensemble.

L'hon. M. HAIG: Je ne voudrais pas indiquer à M. Rand ce que le Pacifique-Canadien a à dire. Qu'il apporte sa propre déclaration.

L'hon. M. DANDURAND: Oui.

L'hon. M. HAIG: Autrement, ils se critiqueront l'un l'autre.

L'hon. M. DANDURAND: Oui. Ils produiront des mémoires séparés.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Messieurs, mon coprésident et moi-même avons une proposition vraiment très pratique à faire. Je ne l'ai pas entendue mentionner par un membre de ce Comité ou par quelqu'un des chemins de fer. Nous proposons que toutes les cartes de circulation actuellement détenues par les membres du Parlement et par les employés de chemins de fer soient remises aux compagnies!

L'hon. M. HAIG: Vous ne comprenez pas les sénateurs dans cette proposition.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Oh! si, les membres du Parlement.

L'hon. M. BLACK: Je l'ai proposé il y a quelque temps.

L'hon. M. MURDOCK: J'ai préparé un bill dans ce sens. Voulez-vous l'appuyer?

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Ce pourrait être un bill trop long.

L'hon. M. MURDOCK: C'est très court.

L'hon. M. HAIG: Je formulerai cette proposition supplémentaire: que les sénateurs vivant loin d'Ottawa devraient mettre en commun leurs frais de [Sir Edward Beatty, G.B.E.]

voyage avec leurs collègues plus heureux qui habitent à courte distance de la capitale.

L'hon. M. HUGESSEN: Je suis contre cette proposition.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Pour en revenir aux choses sérieuses. Nous avons reçu trois communications sur le fonctionnement des chemins de fer britanniques, mais nous n'avons vu paraître personne qui comprenne la situation dans ce pays. Pensez-vous que nous devrions entendre le secrétaire du Pacifique-Canadien sur ce sujet? Je me trouve en posture désavantageuse. Par exemple, ce que M. Waters dit dans sa note est très intéressant, mais c'est un côté de la question, et il n'est pas ici pour être interrogé contradictoirement.

L'hon. M. DANDURAND: Je proposerai que nous recevions la déclaration du secrétaire du Pacifique-Canadien et du secrétaire du National-Canadien. Après les avoir lues, si nous avons besoin de plus de renseignements, nous déciderons ce que nous aurons à faire.

L'hon. M. BLACK: Cela nous sera soumis à la prochaine session.

L'hon. M. HUGESSEN: Je désire particulièrement que ces déclarations traitent en détail des accords de mise en commun qui ont été conclus entre les différentes compagnies de chemins de fer, en Grande-Bretagne, ces dernières années.

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

Messieurs, quand voulez-vous siéger de nouveau?

L'hon. M. DANDURAND: Quand le président nous convoquera.

(Le Comité s'ajourne, pour se réunir de nouveau sur convocation du président.)

PIÈCE n° 96

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Question posée par le sénateur Haig:

Combien y a-t-il, sur le National-Canadien (lignes canadiennes) d'employés âgés de 60 à 65 ans?

Réponse:

Le nombre d'employés en service le 17 juin 1938, qui ont atteint ou atteindront l'âge de 60 ans en 1938 est indiqué ci-dessous:

1868..	4
1869..	1
1870..	1
1871..	0
1872..	5
1873..	414
1874..	873
1875..	920
1876..	1,116
1877..	1,164
1878..	1,345
	<hr/>
	5,843

PIÈCE N° 97

COMPAGNIE DU PACIFIQUE-CANADIEN—RÉDUCTION DU NOMBRE DES EMPLOYÉS; ANNÉE 1937

	Service général et divers	Entretien des voies et constructions	Entretien du matériel	Transport	Wagons-lits, w.-restaurants, w.-salons, et journaux	Communications	Hôtels	Autres opérations extérieures	Toutes catégories, 1937	Toutes catégories, 1936 ¹
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Proportion des départs au nombre moyen de personnes employées dans l'année—										
Démissions.....	2.5	1.2	0.8	0.7	5.9	9.6	8.6	6.9	2.3	.....
Dossiers fermés.....	0.1	2.7	1.0	0.4	0.1	0.2	0.6	5.5	1.1	.....
Total des départs volontaires.....	2.6	3.9	1.8	1.1	6.0	9.8	9.2	12.4	3.4	2.4
Pensionnés.....	0.8	0.7	1.1	1.4	0.5	0.4	0.1	0.6	1.0	0.7
En retraite sans pension.....	0.4	0.6	1.6	0.4	0.8	0.1	0.3	0.4	0.7	0.5
Total des retraites.....	1.2	1.3	2.7	1.8	1.3	0.5	0.4	1.0	1.7	1.2
Décédés.....	0.6	0.9	0.8	0.9	1.4	0.3	0.4	0.5	0.8	0.7
Renvoyés avec motif.....	0.2	0.3	0.2	0.4	1.3	0.1	0.5	1.2	0.3	0.3
Total des départs.....	4.6	6.4	3.5	4.2	10.0	10.7	10.5	15.1	6.2	4.6
Proportion des départs au plus grand nombre d'employés dans l'année, tel qu'il ressort du compte mensuel le plus élevé dans chaque catégorie et district:										
Total des départs.....	4.3	4.7	4.6	3.5	7.6	10.0	6.9	11.7	5.0	3.8

NOTE.—La statistique sur la réduction du nombre des employés ne comprend que les employés figurant sur les listes du personnel de la compagnie, et exclut la main-d'œuvre irrégulière.

(1) Les chemins de fer Dominion Atlantic et Québec Central exclus.

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° 24

Présidents conjoints:

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

SOMMAIRE:

Rapport intérimaire
Index

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 Hardy, Horsey, Hugessen, Jones, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

RAPPORT INTÉRIMAIRE

Le très honorable sénateur Graham, 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, présente le rapport suivant.

Ledit rapport est alors lu par le secrétaire.

Le jeudi 30 juin 1938.

Le Comité spécial que le Sénat a 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", a l'honneur de présenter le rapport suivant:

1. Le Comité a tenu quarante-trois séances; il a interrogé trente et un des des principaux officiers des deux réseaux de chemins de fer, et n'a pas reçu moins de quatre-vingt-dix-sept documents qui ont été produits, dont plusieurs sont volumineux et fournissent des détails techniques. Le Comité a aussi recueilli le témoignage très détaillé du comité législatif conjoint et fédéral des Fraternités de Transport par chemin de fer, auxquelles s'est associé le Congrès des Métiers et du Travail du Canada; et il a aussi reçu les témoignages de la Fraternité canadienne des Employés de chemins de fer. Les procès-verbaux du Comité couvrent 1,494 pages imprimées.

2. Les témoignages apportés au Comité ne se sont complétés que très peu de temps avant la prorogation, et par conséquent le Comité n'a pas eu le temps nécessaire pour examiner l'énorme documentation qui lui a été soumise, et d'en faire un rapport qui puisse le satisfaire lui-même ou qui puisse servir au public. Les comptes rendus du Comité et la publicité donnée à son enquête doivent avoir considérablement contribué à renseigner tous les intéressés, et devraient aussi considérablement aider la reprise, par le gouvernement et par la population de ce pays, de l'étude dont le problème fait l'objet.

3. Considérant qu'il est désirable de compléter l'enquête commencée, qu'il importe de tirer avantage de la valeur des témoignages obtenus jusqu'à présent, et d'en préparer un rapport adéquat, le Comité recommande qu'il soit institué de nouveau dès le début de la prochaine session du Parlement. Son intention est qu'une analyse complète soit faite de tous les témoignages et de toute autre documentation dès maintenant à la disposition du Comité, et que ces témoignages et documents donnent lieu à un rapport à présenter au Parlement.

4. Le Comité peut juger à propos, lorsqu'il sera convoqué plus tard, d'obtenir de plus amples renseignements portant sur la généralité du problème et sur sa solution possible.

5. Le Comité prie les deux compagnies de chemins de fer de renouveler et d'accélérer leurs efforts, dans l'intervalle, afin d'effectuer par coopération des réductions dans les frais d'exploitation, par tous les moyens à leur portée et en s'autorisant des dispositions de la loi actuelle.

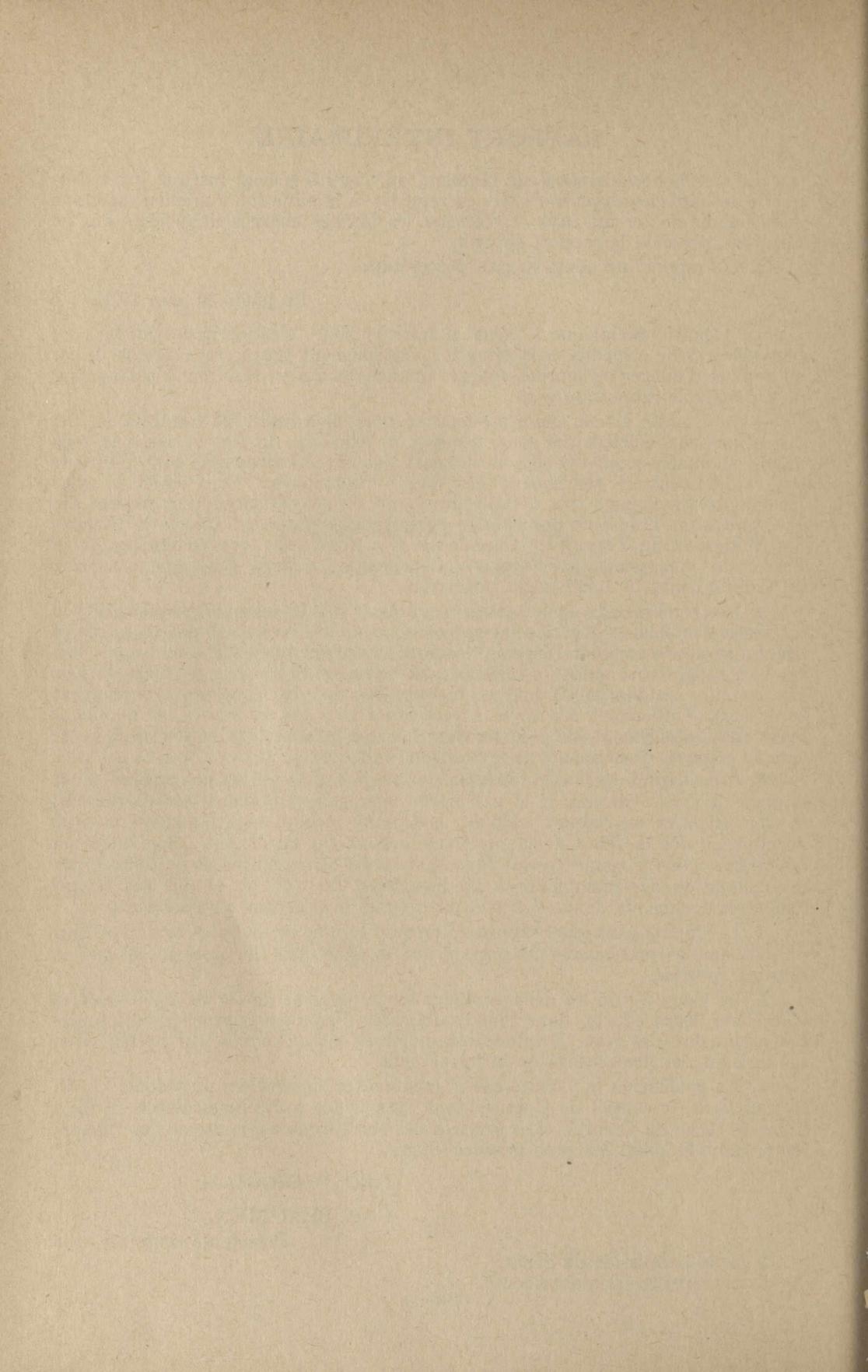
6. En conclusion le Comité désire reconnaître les services du colonel O. M. Biggar, C.R., le conseil du Comité, dont l'assistance a été incalculable en facilitant la tâche du Comité. Les services des secrétaires conjoints et des rapporteurs méritent aussi les plus grandes éloges.

GEO. P. GRAHAM,

C.-P. BEAUBIEN,

Présidents conjoints.

Avec la permission du Sénat,
Ledit rapport est alors adopté.



INDEX

Abandon de lignes

- Appleton, W. U., 1136, 1138, 1141, 1178, 1182
Armstrong, J. E., 403, 407, 411, 414, 420, 423, 487, 490, 492, 494
Beatty, Sir Edward, 632
Coleman, D. C., 1437
Fairweather, S. W., 113, 115, 118, 166, 174, 181, 186, 207, 212, 337, 370, 379, 392
Howard, D. L., 994
Humphrey, H. J., 814
Hungerford, S. J., 1120
Kingsland, W. A., 1146
Liddy, S. J. W., 945
Macnabb, T. C., 638, 646, 655, 658, 666, 669, 677, 689, 691
Neal, W. M., 1041
Pièce n° 29. Compte rendu des travaux du comité mixte de coopération, 125.
Pièce n° 30. Demandes des chemins de fer Nationaux du Canada, 137
Pièce n° 31. Demandes du Pacifique-Canadien, 137
Pièces nos 32 et 33. Principes régissant, 138, 140
Pièce n° 43. Proposition du P.-C. concernant le parcours commun au N.-C. et au P.-C., 368
Pièce n° 45. Détails des divers programmes, 859
Pièce n° 46. Lignes faisant double emploi, 394
Pièce n° 50. Proposition du P.-C. concernant l'unification, 453
Warren, A. E., 1153

Agences de transport concurrentes

Best, W. L., 1355

Agences extérieures

Jefferson, C. E., 893

Allocution devant le *Regina Board of Trade*

Beatty, Sir Edward, 1467

Annonces

Jefferson, C. E., 898

Anse-au-Foulon, P.Q.

Armstrong, J. E., 495

Appleton, W. U., vice-président et gérant général, région de l'Atlantique du N.-C.

- Abandon d'une partie des lignes du T.-N.:
Capacité d'exploitation du T.-N., du P.-C. et de l'Int., 1144
Commerce d'importation et d'exportation par le T.-N., 1138
Comparaison de l'utilité de deux routes du N.-C., 1139
Conditions existant à Edmundston, 1142

Appleton W. U.—*Fin*

Abandon de lignes—*Fin*

- Densité du trafic, 1139
Dépenses d'établissement des communications du T.-N., 1138
Echange de wagons à Monk, 1141
Ligne Diamond-Junction-Chipman, 1137
Ligne de la vallée de la rivière Saint-Jean, 1146
Lignes du T.-N. à l'est de Diamond-Junction, 1136
Pièce n° 86, 1139, 1178
Pièce n° 87, 1179
Pièce n° 88, 1182
Population, tonnes de marchandises, recettes brutes, 1145
Position stratégique du T.-N., 1138
Possibilités agricoles, 1143
Rampes sur le T.-N., 1138
Trafic passant par l'Etat du Maine pendant la Guerre, 1142
Transport local des marchandises sur le T.-N., 1139
Appelé comme témoin, 1136

Apport du P.-C.

Beatty, Sir Edward, 1047, 1445

Armstrong, John E., ingénieur en chef adpoint, P.-C.

Abandon de lignes:

- Demande à la Commission des chemins de fer, 403
Economies, 490, 494
Ligne Alix-Nevis, 408
Ligne Arnprior-Eganville, 421
Ligne Bala-Wanup, 408, 420
Ligne Bird's Hill-East-Selkirk, 408
Ligne Brandon-Maryfield, 415
Ligne Bridgetown-Granville, 407
Ligne Bruderheim-Edmonton, 414
Ligne Cyr-Edmundston, 403
Ligne Dranoel-Medonte, 407
Ligne Fresnière-Shawbridge, 408
Ligne Hope-Vancouver, 417
Ligne Iberville-Farnham, 403
Ligne Joliette-Monfort, 408
Ligne Kamloops-Vancouver, 416
Ligne Kemoka-Glencoe, 493
Ligne Langdon-Beiseker, 407
Ligne Linwood-Listowel, 406
Ligne Louise-Delorraine, 407
Ligne Middleton Junction-Granville Centre, 406
Ligne Miniota-MacGregor, 421
Ligne North-Bay-Yelleck, 408
Ligne Portage-la-Prairie-Gladstone, 421
Ligne Princeton-Frontière internationale, 489

Armstrong, John E.—Fin

- Abandon d'une partie des lignes—*Fin*
 Ligne Red-Deer-Rocky-Mountain-House, 407
 Ligne Regina-Moose-Jaw, 421
 Ligne Reston-Wolseley, 407, 415
 Ligne riveraine passant par Belleville, 493
 Ligne Saskatoon-Unity, 421
 Ligne Shannonville-Darlington, 420
 Ligne Sainte-Thérèse-Saint-Eustache, 407
 Ligne Sudbury-Winnipeg, 412, 414
 Ligne Winnipeg-Morris, 415
 Ligne Woodstock-Windstor, 411
 Principes dont s'inspira la Commission, 488
 Services de la vallée d'Okanagan, 422
 Anse-au-Foulon, P.Q., 495
 Appelé comme témoin, 397
 Assurance, 832
 Commission des chemins de fer:
 Demandes à la, 403
 Principes dont s'est inspirée la Commission, 488
 Economies dérivant d'abandons de lignes, 491, 495
 Exploitation en commun des trains et des terminus:
 Autres services de trains en commun, 425
 Correspondance échangée entre le P.-C. et le N.-C., 459
 Fort-William et Port-Arthur, 417
 Ouest de Toronto, 430, 466
 Région de Toronto, 409
 Remise commune à locomotives, à Ottawa, 410
 Terminus de Montréal, 625, 459, 462, 484
 Fusion de l'entretien de la voie, économies, 815
 Méthodes de comptabilité, 821
 Organisation coopérative du P.-C., 397, 403
 Rapport de sir Edward Beatty à la Commission royale concernant la mise en commun des voies, etc., 494
 Services de messageries et de télégraphes:
 Coût pourrait en être remanié par coopération, 421
 Rien de fait comme projets coopératifs, 495
 Tribunal arbitraire non consulté, 478, 479
 Wilkie, Ville de, 421

Articles de l'entretien de la voie

Brown, C. B., 1258

Assurance

- Armstrong, J. E., 832
 Cooper, T. H., 1217
 Liddy, S. J. W., 943

Ateliers

- Newman, W. A., 843
 Pyne, R. A., 776
 Roberts, John, 1272

Atelier de la machinerie

- Newman, W. A., 851
 Roberts, John, 1270

Ateliers de réparations

- Pyne, R. A., 772, 775, 777

Autres dépenses de transport

- O'Brien, E. G., 920
 Walton, N. B., 1231

Base de la solution du P.-C.

- Coleman, D. C., 1437

Beatty, Sir Edward, président du P.-C.

- Abandon de lignes, 632
 Appelé comme témoin, 551, 588, 621, 1441
 Causerie devant la chambre de commerce de Regina, 1467
 Comité du Sénat, session de 1925, 553
 Commission royale:
 Discussion concernant l'unification, 1449
 Mémoire du N.-C. à la, 1448
 Concurrence routière, 594
 Concurrence sans effet en Angleterre, 1454
 Conseil d'arbitrage non consulté, 629
 Construction de nouvelles lignes:
 Rouyn-Senneterre, 617
 Contrôle public, 568
 Conventions de confiance, 575
 Coopération:
 Difficultés de, 560
 Economies dues à la, obligatoire, 1442
 Obligatoire, 571, 637, 1442
 Economies dues à la, 596, 1075, 1441, 1443
 P.-C. a toujours coopéré, 1442
 Unification ou, 563
 Droits de chartre du P.-C., 1462
 Economies:
 Division des, possibles, 605
 Dues à la coopération, 596, 1441, 1443
 Dues à la coopération obligatoire, 1442
 Dues à l'unification, estimées à \$75,000,000, 442, 648, 1442
 Fonctionnaires chargés de conduire l'enquête sur les, 605
 Si le trafic ne revient pas au niveau de 1930, 592
 Experts indépendants pour vérifier les estimations d'économies, 1446, 1460, 1463, 1477
 Exploitation en commun:
 Atlantique au Pacifique, De l', 1447
 En Angleterre, 1447, 1463, 1471
 Ouest de Toronto, 622
 Facteurs de la concurrence, 567
 Hanna, D. B., Déclaration comprise dans le rapport annuel du National-Canadien de 1921, 1468
 Historique du P.-C., 552
 Intercolonial, 595
 Main-d'œuvre aux Etats-Unis, Question de la, 602

Beatty, Sir Edward—Fin

- Mise additionnelle, 1483
- Monopole, 565, 592, 1454
- Pertes pour le trésor public, 1445, 1476
- Plan Shaughnessy, 553
- Résultats du N.-C. non mesurés, selon l'usage, au mètre de l'administration commerciale, 1441, 1466, 1468
- Standard de services, 567
- Structure financière du P.-C., 599
- Taux de transport-marchandises, 565, 595, 1454
- Taxes convenues, 1485
- Unification:
 - Actionnaires et obligataires du P.-C., 576, 1444, 1482
 - Attitude des chemins de fer si l'unification n'est pas acceptée, 636
 - Aucune concurrence, 584, 587
 - Chemins de fer ne rencontrant pas leurs obligations, 1457
 - Comparaison des points de vue du N.-C. et du P.-C., 1441
 - Conseil d'administration, 573, 583, 1481, 1484
 - Coopération ou, 563
 - Dans l'administration, 573, 582, 584, 1481, 1484
 - Discussion à la Commission royale concernant l', 1449
 - Division des propriétés, 585, 589, 1464, 1479
 - Economies estimatives, 422, 556, 603, 648, 1442
 - Employés, 568, 596, 1472, 1484
 - Mémoire du N.-C. à la Commission royale, 1448
 - Nouvelle commission, 573
 - Objections à l', 1458
 - Plan, 555, 579
 - Pas d'autre solution offerte, 559
 - Recettes communes, apport du P.-C., 1047, 1444
 - Recettes étrangères déduites, 635
 - Répartition des revenus communs, 582
 - Répartition des revenus nets, 597, 626, 630, 634, 1444, 1461
 - Services extérieurs, 598, 1469

Best, W. L., secrétaire du Comité législatif fédéral des Fraternités du transport par chemin de fer

- Appelé comme témoin, 1349, 1387
- Compensation, employés déplacés, 1364, 1388, 1392
- Eléments de la situation des chemins de fer, 1355
 - Agences de transport concurrentes, 1355
 - Conditions du trafic, 1361
 - Restrictions constitutionnelles, 1360
- Liste d'entrée des mécaniciens de locomotives, 1389
- Liste des associations d'employés au nom desquelles un mémoire est présenté, 1375

Best, W. L.—Fin

- Opinions des cheminots sur la Loi du N.-C. et du P.-C., 1350
 - Recommandations des cheminots mises en vigueur et leurs résultats, 1350
 - Sommaire des principes qui appuient les recommandations des cheminots, 1350
- Salaire moyen des cheminots, 1391
- Unification et ses effets sur le bien-être humain et l'économie nationale, 1361
- Bien-être humain, 1361
- Conclusions, 1371
- Droit des travailleurs à une compensation, 1364
- Élément humain dans l'industrie ferroviaire, 1362
- Intérêt collectif et national, 1369
- Main-d'œuvre et la fusion, 1363
- Plans des pensions de retraite, 1368
- Renouvellement de la main-d'œuvre, 1366
- Résumé et recommandation, 1373
 - Appendice "A", 1376
 - Appendice "B", 1385
 - Appendice "C", 1386
 - Appendice "D", 1386
- Salaires des employés de chemin de fer en 1936, 1370

Brown, C. B., ingénieur en chef, service de l'exploitation, N.-C.

Appelé comme témoin, 1256

Unification:

- Comparaisons sans avoir toutes les données concernant les deux réseaux, 1261
- Densité du trafic, 1261
- Economies estimatives de l'entretien de la voie et des constructions, 1256
- Groupes d'articles de l'entretien de la voie, 1258
- Lignes du N.-C. aux Etats-Unis, 1258
- Ligne McGivney-Fredericton et Valley Railway, Fredericton-Saint-Jean, 1264
- Ponts en bois, 1259, 1263
- Prépondérance des lignes du P.-C. dans le territoire à bas prix, 1261
- Proportion des réseaux dans l'est et l'ouest du Canada, 1262
- Télégraphes commerciaux, 1257
- Toronto Terminals Railway et Northern Alberta Railway, 1258
- Traverses traitées, 1257, 1259, 1263, 1264

Bureau de guerre des chemins de fer canadiens

Neal, W. M., 1022

Centralisation de la réparation des locomotives

Pyne, R. A., 773

Centralisation des services de messageries

McDonnell, T. E., 766

Changement de route du trafic-marchandises

Jefferson, C. E., 741
 Long, R. W., 1289
 O'Brien, E. G., 716, 723

Chargements partiels et messageries

McDonnell, T. E., 762

Chemins de fer anglais

Rationalisation, allocation de W. L. Waters
 (Pièce n° 74), 1067
 Rationalisation des groupements ferroviaires,
 allocation de sir William Wood (Pièce
 n° 73), 1054

Chemins de fer construits pour raisons politiques

Cooper, T. H., 1215

Chemin de fer de la baie d'Hudson et terminus

Pièce n° 27, Dépenses, revenus, etc., 94

Coleman, D. C., vice-président du P.-C.

Abandons de lignes, 1438
 Base de la solution du P.-C., 1437
 Economies permanentes effectuées réduiraient les économies dérivant de l'unification, 1437
 Estimations du N.-C. préparées pour la Commission royale, 1436
 Estimations du P.-C. basées sur les conditions de 1930, 1437
 Estimations du P.-C. préparées pour la Commission royale, 1435
 Faillite de la coopération, 1439
 Mémoire soumis, lu par O. M. Biggar, K.C., 1435
 Prix par unité du P.-C., 1437
 Rationalisation des services de transport, 1438
 Unification, 1439

Colis par messagerie transférés au service des colis postaux

McDonnell, T. E., 769

Colonisation, développement et assurance

Liddy, S. J. W., 943

Colonisation et immigration

Cooper, T. H., 1217

Comité d'abandon de lignes

Macnab, T. C., 639

Comité mixte de coopération

Pièce n° 29, activité du, 125

Comité mixte de coopération, rapport

Fairweather, S. W., 125

Comité mixte de coopération, service de messageries

McDonnell, T. E. 754. 756

Comité du Sénat, rapport intérimaire

Page 375 des Journaux du Sénat du Canada,
 30 juin 1938.

Commission des chemins de fer

Armstrong, J. E., 403, 488
 Cooper, T. H., 1207
 Fairweather, S. W., 168, 370
 Macnabb, T. C., 645, 672
 Motifs du refus d'approuver l'abandon de certaines lignes, 145

Commission obligatoire

Hungerford, S. J., 1128

Commission royale d'enquête sur les transports

Beatty, Sir Edward, 494, 1448, 1450
 Coleman, D. C., 1435
 Macnabb, T. C., 663

Communications de

Beatty, H. C., secrétaire, Association des marchands de bois de Montréal, 1491
Board of Trade de Hanley, résolution, 1491
 Bougeois, Arthur, Chaudière-Station, Lévis, P.Q., 1490
 Burford, W. T., Ottawa, Ont., secrétaire-trésorier, Fédération canadienne du Travail, 1490
Canadian Industrial Traffic League, 1491
 Conseil des métiers et du travail de Winnipeg et du district, résolution, 1489
 Coombs, H. P., *Board of Trade* de Vernon, Vernon, C.-B., 1489
 Cummings, L., Toronto, Ont., 1490
 Elliott, R. L., Lindsay-Sud, Ont., 1490
 Fermiers-Unis du Canada, section de la Saskatchewan, 1491
 Fraternité canadienne des employés de chemins de fer, division alliée n° 34, résolution, 1490
 Fraternité canadienne des employés de chemins de fer, division de la Pointe-Saint-Charles n° 201, 1491
 Fraternité canadienne des employés de chemins de fer, division Turcot n° 179, 1491
 Fraternité des préposés à l'entretien des chemins de fer d'Amérique, Loge Northern-Star n° 371, 1491
 Gillies, J. S., Braeside, Ont., 1490
 Griffin, Watson, Toronto, Ont., 1489
 Hosefield, H. R., secrétaire-trésorier de la Fédération du réseau du N.-C., n° 11, région de l'Ouest, 1488
 Howe, l'hon. C. D., C.P., M.P., ministre des Transports à l'hon. R. Dandurand, C.P., concernant le déficit de 1937 du N.-C., 15
 MacKinnon, Hugh L., Winnipeg, Man., 1489
 Massé, Charles, représentant juridique, Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives, section Waverly n° 747, résolution, 1491

Communications de—Fin

- McKenna, James D., président, *Board of Trade* de Saint-Jean, N.-B., 1489
 McKenzie, James, et Maloney, P. H., président et secrétaire, assemblée des citoyens d'Armstrong, Ont., 1489
 Miller, D. R., assemblée des citoyens, Redditt, Ont., 1491
 Moran, J. L., maire de Sioux-Lookout, Ont., 1094
 Nieks, H. A., Sioux-Lookout, Ont., 1489
 O'Reilly, Frank, Westmount, P.Q., 1491
 Rose, E. L., secrétaire, assemblée des citoyens, Biggar, Sask., 1491
 Scott, Louis G., Vancouver, C.-B., 1490
Standard Railways Unions' Local Conference Committee, Vancouver, C.-B., 1492

Comparaison des dépenses du trafic par rail

- Jefferson, C. E., 887

Compensation aux employés transférés

- Best, W. L., 1364, 1388, 1391

Conclusions

- Best, W. L., 1371

Concurrence du transport par eau

- Fairweather, S. W., 235

Concurrence du transport routier

- Beatty, Sir Edward, 567, 594
 Neal, W. M., 1030

Conditions du trafic

- Best, W. L., 1361

Construction de nouvelles lignes

- Beatty, Sir Edward, 617
 Fairweather, S. W., 243, 334

Contrôle public

- Beatty, Sir Edward, 568

Conventions de confiance

- Beatty, Sir Edward, 575

Cooper, T. H., contrôleur du N.-C.

- Appelé comme témoin, 1189, 1209
 Assurance, 1217
 Colonisation et immigration, 1217
 Echange de correspondance avec le Bureau fédéral de la statistique, 1211, 1215
Grand Trunk Western, déménagement du siège social non pratique, 1194
 Lignes de chemins de fer construites pour raisons politiques, 1215
 Méthodes de comptabilité du N.-C., semblable à celle de l'*Interstate Commerce Commission*, 1208
 N.-C. dispose de 1,878 milles de voies aux E.-U., 1194
 Rapport requis par la Commission des chemins de fer, 1207
 Service de cabotage de la C.-B., 1218

Cooper, T. H.—Fin**Surintendance:**

- A-propos de prendre 1930 pour point de départ de la comparaison, 1190, 1203
 Attitude soulignée dans le rapport annuel de 1930, 1190
 Autres mesures d'économie, 1191
 Frais, 1195
 Pièce n° 93, 1247
 Réductions de salaires, 1191
 Volume de trafic réduit, 1191
 Systèmes de comptabilité du N.-C. et du P.-C., 1210
 Unification:
 Economies sous l', 1201, 1205, 1216

Coopération

- Armstrong, J. E., 397, 403
 Beatty, Sir Edward, 560, 563, 571, 596, 637, 1076, 1441
 Coleman, D. C., 1439
 Fairweather, S. W., 359
 Howard, D. L., 991, 1005
 Hungerford, S. J., 1103, 1124
 Johnson, C. W., 1283, 1285
 McMurray, R. W., 1010
 Pièce n° 29, Compte rendu du comité mixte de coopération, 125
 Pièce n° 48, P.-C., estimation des économies quant à l'établissement de voies communes, de stations communes, etc., 438
 Pièce n° 75, Etat présenté par sir Edward Beatty devant la Commission royale, 1075
 Walton, N. B., 1234

Coopération obligatoire

- Fairweather, S. W., 177, 232, 239
 Hungerford, S. J., 1103
 Johnston, C. W., 1285
 Vaughan, R. C., 1304, 1312

Coût des fournitures du N.-C.

- Vaughan, R. C., 1306

Crises futures

- Hungerford, S. J., 1113

Défectuosités du système économique

- Mosher, A. R., 1426

Densité du trafic

- Brown, C. B., 1261
 Fairweather, S. W., 331

Dépenses du trafic

- Jefferson, C. E., 885
 Long, R. W., 1296

Dépenses du trafic-marchandises

- Walton, N. B., 1228

Dépenses générales

- Liddy, S. J. W., 932

Dépenses, trains-marchandises

Walton, N. B., 1228

Développement minier

Kingsland, W. A., 1147

Déviations du trafic-marchandises

Jefferson, C. E., 741

Long, R. W., 1289

O'Brien, E. G., 717, 723

Déviations, territoires des montagnes

Warren, A. E., 1152

Difficultés des chemins de fer

Hungerford, S. J., 1104

Diminution de la valeur des matériaux en magasin

Vaughan, R. C., 1308

Divers item de revenus

Liddy, S. J. W., 942

Droits de charte du P.-C.

Beatty, Sir Edward, 1462

Droits de passage communs

Fairweather, S. W., 167

Echelle des salaires

Pièce n° 34, comparaison entre celle du Canada et celle des Etats-Unis, 192

Economies aux principaux points d'intersection

O'Brien, E. G., 925

Economies dans l'achat du combustible

Vaughan, R. C., 1303

Economies estimatives irréalisables si les lignes ne sont pas abandonnées

Liddy, S. J. W., 945

Economies estimatives, train-milles

O'Brien, E. G., 721

Economie et taxation

Mosher, A. R., 1419

Economies, réacheminement

Jefferson, C. E., 741

Economies sous le régime de la coopération

Fairweather, S. W., 214, 217, 219, 221, 224, 233, 380

Roberts, John, 1265, 1268, 1270

Vaughan, R. C., 1299, 1303, 1307

Economies sous le régime de l'unification

Beatty, Sir Edward, 442, 593, 596, 604, 648, 1442

Coleman, D. C., 1437

Cooper, T. H., 1201, 1204, 1216

Liddy, S. J. W., 932, 941, 943

McDonnell, T. E., 752, 754, 759, 764, 768

McMurray, R. W., 1008

Neal, W. M., 1032

Walton, N. B., 1222

Economies, train-milles

O'Brien, E. G., 721

Eléments de la situation des chemins de fer

Best, W. L., 1355

Elément humain dans l'industrie ferroviaire

Best, W. L., 1362

Employés

Beatty, Sir Edward, 602

Best, W. L., 1351, 1355, 1361, 1364, 1366, 1373, 1375, 1385, 1388, 1391

Fairweather, S. W., 241, 375, 385

Howard, D. T., 993

Hungerford, S. J., 1132

Kingsland, W. A., 1150

Macnabb, T. E., 764

Neal, W. M., 1035, 1045

Pyne, R. A., 778

Pièce n° 34, Echelle de salaires, Canada-E.-U.A., 192

Pièce n° 96, Nombre sur le N.-C. de 60 à 65 ans, 1493

Pièce n° 97, Réduction des..., P.-C., 1494

Ententes entre le N.-C. et le P.-C.

Fairweather, S. W., 109, 120, 153

Ententes-types

Fairweather, S. W., 111, 115, 164

Entrée de Détroit

Neal, W. M., 1032

Entreprises nationales et privées

Hungerford, S. J., 1117

Entretien de la voie et des constructions

Brown, C. B., 1256

Newman, W. A., 852, 854

Entretien du matériel

Pyne, R. A., 772

Roberts, John, 1265, 1271

Envoi des locomotives aux ateliers de réparation

Pyne, R. A., 773

Estimations du P.-C. basées sur les conditions de 1930

Coleman, D. C., 1437

Experts indépendants

Beatty, Sir Edward, 1446, 1460, 1463, 1476

Exploitation en commun

Armstrong, J. E., 408, 410, 424, 430, 459, 462, 465, 484

Beatty, Sir Edward, 621, 1446, 1463, 1470

Fairweather, S. W., 181, 189

Johnston, C. W., 1288

Facteurs de la concurrence

Beatty, Sir Edward, 567, 593

Mosher, A. R., 1413

- Fairweather, S. W.**, directeur, bureau technique, N.-C.
- Abandon de lignes, exploitation en commun, etc.
- Abandon d'une ligne et usage en commun d'une autre, 169
- Abandon de 5,000 milles de voie, 336, 380
- Coefficients d'exploitation comme principe fondamental, 115, 117, 156
- Commission a approuvé l'abandon de 300 milles de voie, 169
- Compte rendu des travaux du Comité mixte de coopération, 125
- Droits de passages communs, groupement, etc., 168
- Economie de \$75,000,000, 381
- Ententes doivent être approuvées par la Commission des chemins de fer, Les, 168
- Ententes-types, 111, 164
- Explication des rapports concernant les abandons, l'exploitation en commun, etc.:
- Installations du *Dominion Atlantic Ry* à Yarmouth, 213
- Installations du N.-C. et du P.-C. à London, 214
- Installations du P.-C. à Sudbury, 214
- Installations du transport-marchandises du N.-C. à Halifax, 213
- Ligne Bala-Wanup, 175
- Ligne Dranoel-Medonte, 166
- Ligne Elmwood-Selkirk, 171
- Ligne des Laurentides, 170
- Ligne Leaside-Mimico, 172
- Ligne Louise-Delorraine, 166
- Ligne Middleton-Bridgetown, 113, 163
- Ligne Mimico-Swansea, 174
- Ligne Okanagan-Valley, 207
- Ligne Québec-Toronto, 186
- Ligne Reston-Wolseley, 166
- Ligne Saint-Canut-Cushing-Junction, 166
- Ligne Sainte-Thérèse-Saint-Eustache, 166
- Ligne Shannonville-Darlington, 176
- Ligne à la tête des lacs, 212
- Ligne Toronto-Nord-Leaside, 174
- Ligne Windsor-Woodstock, 176
- Ouest de Toronto, 181
- Portage-la-Prairie, 172, 175
- Remise à locomotives commune à Ottawa, 174
- Exploitation en commun à l'ouest de Toronto, 181
- N.-C. a relevé 1,800 milles de ligne non concurrente, 168
- N.-C. a soumis l'abandon de 600 milles de ligne à la Commission des chemins de fer, 169
- Procédure sous le régime des ententes entre le N.-C. et le P.-C., 109, 120, 153
- Suggestion de nouveaux principes de loi concernant les abandons, 370, 392
- Fairweather, S. W.**—*Fin*
- Abandon de lignes—*Fin*
- Temiskaming & Northern Ontario Ry*, usage de certaines voies, 170
- Appelé comme témoin, 108, 153, 207, 331, 369, 1133, 1319
- Coopération incomplète, 359
- Coopération obligatoire, 177, 232, 239
- Concurrence du transport par eau, 235
- Construction de nouvelles lignes:
- Requête du P.-C. à la Législature de Québec, 244
- Territoire Senneterre-Rouyn, 242, 334
- Densité du trafic, 331
- Economies:—
- Abandon de 5,000 milles de voie, 380
- Estimation présente de \$10,000,000, 217, 233
- Fusion des bureaux, 218
- Fusion des services de messageries et de transport à petite vitesse, 221
- Programme imposé au public docile, 215
- Réduction des dépenses, 224
- Sous la coopération, estimation de \$35,000,000, 214
- Sous l'unification, de 50 à 56 millions, 215
- Ultérieurement réduites à \$24,000,000, 215
- Effet du mouvement de fusion sur les employés, 385
- Employés par mille, débat, 374
- Exploitation en commun à l'ouest de Toronto, 181
- Fusion du N.-C. et du P.-C.
- Explication de la Pièce 42, 1319
- Interstate Commerce Commission*, aucun pouvoir concernant l'exploitation en commun, 189
- Montreal Telegraph Co.*, 219
- Politique administrative, de 1938, 376
- Réparations du matériel, antérieurement à la demande, 375, 379
- Revenu sur les récoltes de grain de l'Ouest, 377, 379
- Transfert des employés, 241
- Tribunal d'arbitrage:
- Aucun secours à la conclusion d'ententes, 113
- Aurait dû être demandé, 188
- Cas examiné concernant l'exploitation en commun, 177
- Non consulté, 177
- Personnellement en faveur du tribunal, 180
- Réclameurs du N.-C. préfèrent le retard à l'ordre, 180
- Tribunaux indépendants, 189
- Unification:
- Fusion, semblable à, 388
- Plan des Etats-Unis, 382
- Risques, 382, 383, 387
- Fardeau des impôts**
- Hungerford, 1111, 1122

- Filiale de la compagnie de messageries du P.-C.**
McDonnell, T. E., 752
- Frais d'entretien de la voie par mille**
Brown, C. B., 1257
- Fullerton, L'hon. C. P.**
Référence à l'état soumis par, concernant la coopération, 1319, 1347
- Fusion des compagnies de messageries aux E.-U.A.**
McDonnell, T. E., 765
- Fusion des services de messageries et du transport des marchandises par petite vitesse aux Etats-Unis**
McDonnell, T. E., 765
- Grain et produits du grain chargés dans les provinces des Prairies**
Fairweather, S. W., 377
- Grand Trunk Western**
Cooper, T. H., 1195
- Heures de travail, réduites**
Mosher, A. R., 1426
- Historique du P.-C.**
Beatty, Sir Edward, 551
- Howard, D. L.**, adjoint du directeur général des communications, P.-C.
Appelé comme témoin, 987
Coopération:
Economies estimatives, 991, 1005
Frais, 991
Economies estimatives dans le service commercial, 987
Pièce n° 49, 442
Montreal Telegraph Co., 995, 1003, 1006
Services télégraphiques:
Etude des économies, 990
Pièce n° 71, 1005, 1050
Moin-d'œuvre, 993
Montreal Telegraph Co., 995, 1006
Situation à North-Bay, 989
Unification:
Abandon de lignes non étudié, 995
Economies estimatives, 990, 1005
Frais, 991
Immobilisations, 993
Période d'amortissement, 993
Radiodiffusion, 994, 1003
- Howe, P.C., M.P., L'hon. C. D.**
Lettre de l'hon. R. Dandurand concernant le déficit de 1937 du N.-C., 15
- Humphrey, H. J.**, vice-président et directeur général, ligne de l'Est, P.-C.
Abandon de lignes, 814
Appelé comme témoin, 809
- Humphrey, H. J.—Fin**
Pièce n° 49, 447
Unification:
, Service de surveillance sous l', 811
- Hungerford, S. J.**, Président du N.-C.
Abandon de lignes, 1120
Appelé comme témoin, 1097, 1117
Commission obligatoire, 1128
Contre l'augmentation des taux, 1129
Coopération:
Obligatoire, 1103
Organisme chargé de la, 1103
Raisons de la non-réussite de la coopération volontaire, 1124
Coopération obligatoire, 1103
Différence entre les entreprises nationales et privées, 1117
Effets des crises ultérieures sur le N.-C. et le P.-C., 1113
Employés congédiés, 1133
Fardeau des impôts, 1111, 1122
Intérêt et service publics, 1121, 1130
Intervention au N.-C., 1107, 1131
Monopole national, 1117
Nouveau matériel, 1132
Possibilités du N.-C., 1105
Recettes et dépenses nationales, 1115, 1134
Résultat des conditions économiques d'après les difficultés des chemins de fer, 1104
Tribunal d'arbitrage, 1125
Unification:
Désaccord sur l'estimation d'une économie de \$75,000,000, 1099
Etudes, 1097
Risques encourus, 1103
- Immigration et colonisation**
Cooper, T. H., 1217
- Immobilisations**
McMurray, R. W., 1012
Neal, W. M., 1029
- Immobilisations additionnelles sous l'unification**
Liddy, S. J. W., 945
Vaughan, R. C., 1300
- Installations du D. A. Ry., à Yarmouth**
Fairweather, S. W., 213
- Installations du N.-C. et du P.-C. à London**
Fairweather, S. W., 213
- Installation du P.-C. à Sudbury**
Fairweather, S. W., 214
- Installations du transport-marchandises du N.-C. à Halifax**
Fairweather, S. W., 213
- Installations du transport-marchandises par petite vitesse, N.-C., à Halifax**
Fairweather, S. W., 213

Intercolonial

Beatty, Sir Edward, 595

Intérêt collectif et national

Best, W. L., 1369

Intérêt et service publics

Hungerford, S. J., 1105

Intérêt public influencé par l'abandon de lignes

Macnabb, T. C., 672

Intérêts sur la réduction des immobilisations en matériel

Liddy, S. J. W., 945

Vaughan, R. C., 1272

Intérêts sur les stocks et le matériel de voie supprimés

Liddy, S. J. W., 944

Vaughan, R. C., 1299

Interstate Commerce Committee

Fairweather, S. W., 189

Intervention au N.-C.

Hungerford, S. J., 1108, 1131

Jefferson, C. E., directeur du trafic-marchandises, P.-C.

Appelé comme témoin, 740, 885

Pièce n° 60, 888, 947

Unification:

Agences extérieures, 893

Autres comptes, 899

Comparaison des dépenses du trafic par rail, 887

Dépenses du trafic, 885

Economies estimatives, réacheminement, 741

Pièce n° 49, 447, 450

Publicité, 898

Reacheminement du trafic-marchandises, 741

Surveillance du trafic par rail, 887

Tonnage, 741, 902

Johnston, C. W., directeur général du trafic-voyageurs

Appelé comme témoin, 1282

Coopération:

Estimations s'appliqueraient à l'unification, 1284

Obligatoire, 1285

Réduction des train-milles (voyageurs), 1283

Exploitation en commun:

Trafic et recettes en Angleterre, 1288

Unification:

Pièce n° 63, 981

Réduction des train-milles (voyageurs), 1283

Kingsland, W. A., vice-président, région centrale, N.-C.**Abandon de lignes:**

Ligne Beaverton-Capreol-Nakina, 1146

Mouvement du trafic-marchandises, Hudson, 1147

Pièce n° 50, 453

Appelé comme témoin, 1146

Développement minier, 1147

Employés:

Congédiés, 1151

Industrie de la pulpe, 1147

Ligne Capreol-Long Lac, 1147

Ligne du T.-N.-C., 1148

Ligne Elma-Winnipeg, 1097

Ligne Ottawa-Capreol, 1147

Ligne Superior-Junction-Conmee, 1147

Projets d'abandon du P.-C. reculeraient de plusieurs années le développement de la région du Nord, 1148

Villégiatures du lac Minaki, 1148

Laurentides

Fairweather, S. W., 170

Leslie, E. A., contrôleur du P.-C.

Appelé comme témoin, 783

Unification:

Aucun abandon de ligne n'ayant lieu, 786

Méthode d'estimation d'économie de \$75,-000,000, 783

Pièce n° 49, 442

Temps requis pour compléter l', 783

Liddy, S. J. W., contrôleur adjoint du P.-C.

Appelé comme témoin, 931

Economies:

Colonisation, développement et assurance, 943

Pièce n° 67, 982

Dépenses générales, 932

Pièce, n° 64, 981

Divers item de revenu, 942

Pièce n° 66, 982

Economies estimatives irréalisables si les voies ne sont pas abandonnées, 945

Pièce n° 70, 985

Intérêts sur la réduction des immobilisations en matériel, 944

Pièce n° 69, 984

Intérêts sur les stocks et matériel de voie supprimés, 944

Pièce n° 68, 983

Service des wagons-restaurants et wagons-buffets, 941

Pièce n° 65, 982

Ligne Alix-Nevis

Armstrong, J. E., 408

Ligne Arborg-Teulon

Macnabb, T. C., 685

- Ligne Arnprior-Eganville**
Armstrong, J. E., 421
Fairweather, S. W., 353
- Ligne Bala-Wanup**
Armstrong, J. E., 408, 520
Fairweather, S. W., 169, 175
- Ligne Beaverton-Capreol-Nakina**
Kingsland, W. A., 1146
- Ligne Beaverton-Long-Lac**
Macnabb, T. C., 667
- Ligne Beech-Junction-Selkirk-Est**
Fairweather, S. W., 355
- Ligne Binscarth-Inglis**
Fairweather, S. W., 356.
Macnabb, T. C., 682
- Ligne Bird's Hill-Selkirk-Est**
Armstrong, J. E., 408
- Ligne Boissevain-Lauder**
Macnabb, T. C., 685
- Ligne Bolton-Melville**
Macnabb, T. C., 681
- Ligne Brandon-Maryfield**
Armstrong J. E., 415
Fairweather, S. W., 356
- Ligne Bridgetown-Granville**
Armstrong, J. E., 407
- Ligne Brockville-Westport**
Fairweather, S. W., 354
- Ligne Brudeheim-Edmonton**
Armstrong, J. E., 414
- Ligne Cap-de-la-Madeleine-Grandes-Piles**
Macnabb, T. C., 683
- Ligne Capreol-Long-Lac**
Kingsland, W. A., 1147
- Ligne Chipman-Norton**
Macnabb, T. C., 683
- Ligne Conmee-Superior-Junction**
Kingsland, W. A., 1147
Macnabb, T. C., 641, 663
- Ligne Cyr-Edmonton**
Armstrong, J. E., 403
Macnabb, T. C., 614
- Ligne déclassée, à l'ouest de Winnipeg**
Warren, A. E., 1151
- Ligne Diamond-Junction-Chipman**
Appleton, W. U., 1137
- Ligne Diamond-Junction-Pacific-Junction**
Macnabb, T. C., 644
- Ligne Dombourg-Saint-Marc**
Fairweather, S. W., 352
- Ligne Dranoel-Medonte**
Armstrong, J. E., 407
Fairweather, S. W., 166
- Ligne Edmundston-Diamond-Junction**
Macnabb, T. C., 668, 691
- Ligne Elkhurst-Windsor-Mills**
Macnabb, T. C., 681
- Ligne Elm-Creek-Plum-Coulée**
Fairweather, S. W., 355
Macnabb, T. C., 681
- Ligne Elma-Winnipeg**
Kingsland, W. A., 1148
- Ligne Elmwood-Selkirk**
Fairweather, S. W., 171
- Ligne Embro-Sainte-Marie**
Macnabb, T. C., 685
- Ligne Farnham-Saint-Jean**
Fairweather, S. W., 352
Macnabb, T. C., 683
- Ligne Forest-Wheatland**
Fairweather, S. W., 356
- Ligne Fresnière-Shawbridge**
Armstrong, J. E., 408
- Ligne Glen-Tay-Whitby**
Fairweather, S. W., 354
- Ligne Glencoe-Kingscourt**
Fairweather, S. W., 355
- Ligne Golden-Lake-Pembroke**
Fairweather, S. W., 353
- Ligne Grand-Falls-Edmundston**
Fairweather, S. W., 351
- Ligne Havelock-Elgin**
Fairweather, S. W., 360
- Ligne Hope-Vancouver**
Armstrong, J. E., 417
- Ligne Iherville-Farnham**
Armstrong, J. E., 403
- Ligne Jarvis-Port-Dover**
Macnabb, T. C., 685
- Ligne Joliette-Montfort**
Armstrong, J. E., 408
- Ligne Kamloops-Petain**
Macnabb, T. C., 661
- Ligne Kamloops-Vancouver**
Armstrong, J. E., 416
Warren, A. E., 1099

- Ligne Kemoka-Glencoe**
Armstrong, J. E., 492
- Ligne Langdon-Beiseker**
Armstrong, J. E., 407
- Ligne Leaside-Mimico**
Fairweather, S. W., 172
- Ligne Lindsay-Orillia**
Macnabb, T. C., 642
- Ligne Linwood-Listowel**
Armstrong, J. E., 406
Fairweather, S. W., 164, 354
- Ligne Louise-Deloraine**
Armstrong, J. E., 407
Fairweather, S. W., 166
- Ligne Maryfield-Peebles**
Fairweather, S. W., 357
Macnabb, T. C., 671
- Ligne McGivney-Fredericton**
Brown, C. B., 1264
- Ligne Middleton-Bridgetown**
Fairweather, S. W., 113, 163
- Ligne Middleton-Junction-Granville-Centre**
Armstrong, J. E., 406
Fairweather, S. W., 115, 351
- Ligne Mimico-Swansea**
Fairweather, S. W., 174
- Ligne Miniota-MacGregor**
Armstrong, J. E., 421
- Lignes du N.-C. aux États-Unis**
Brown, C. B., 1258
- Ligne Nipigon-Current**
Fairweather, S. W., 355
- Ligne North-Bay-Yelleck**
Armstrong, J. E., 408
Fairweather, S. W., 170
- Ligne Ottawa-Capreol**
Kingsland, W. A., 1147
- Ligne Payne-Eganville**
Fairweather, S. W., 353
- Ligne Portage-la-Prairie-Gladstone**
Armstrong, J. E., 421
Fairweather, S. W., 172, 175, 355
- Ligne Princeton-Frontière internationale**
Armstrong, J. E., 489
- Ligne Québec-Toronto**
Fairweather, S. W., 186
- Ligne Red-Deer-Rocky-Mountain**
Armstrong, J. E., 407
- Ligne Regina-Moose-Jaw**
Armstrong, J. E., 421
Fairweather, S. W., 357
- Ligne Reston-Wolseley**
Armstrong, J. E., 407
Fairweather, S. W., 166
Macnabb, T. C., 684
- Ligne riveraine passant par Belleville**
Armstrong, J. E., 493
- Ligne Ronnac-Greenburn**
Fairweather, S. W., 354
- Ligne Saint-Canut-Cushing**
Fairweather, S. W., 166
- Ligne Saint-Jean-Farnham**
Fairweather, S. W., 169
- Ligne Saint-Lin-Junction-Saint-Lin**
Macnabb, T. C., 684
- Ligne Sainte-Thérèse-Saint-Eustache**
Armstrong, J. E., 407
Fairweather, S. W., 166
- Ligne Saskatoon-Unity**
Armstrong, J. E., 421
- Ligne Saugeen-Walkerton**
Macnabb, T. C., 685
- Ligne Scotts-Junction-Harlake-Junction**
Fairweather, S. W., 351
- Ligne Senneterre-Rouyn**
Fairweather, S. W., 242, 334
- Ligne Shannonville-Darlington**
Armstrong, J. E., 420
Fairweather, S. W., 176
- Ligne Soulanges-Cornwall**
Fairweather, S. W., 352
- Ligne Southall-Neptune**
Macnabb, T. C., 685
- Ligne Sudbury-Winnipeg**
Armstrong, J. E., 412, 414
- Ligne Toronto-Nord-Leaside**
Fairweather, S. W., 174
- Ligne Transcontinental-National-Canadien**
Kingsland, W. A., 1148
- Ligne Vernon-Okanagan-Landing**
Macnabb, T. C., 685
- Ligne Virden-McAuley**
Macnabb, T. C., 681
- Ligne West-Tower-Deer**
Fairweather, S. W., 356
- Ligne Wingham-Junction-Wingham**
Macnabb, T. C., 685

Ligne Winnipeg-Morris

Armstrong, J. E., 415
Fairweather, S. W., 355

Ligne Wolsley-Reston

Fairweather, S. W., 357
Macnabb, T. C., 671

Ligne Woodstock-Windsor

Armstrong, J. E., 412
Fairweather, S. W., 176

Listes d'ancienneté des mécaniciens de locomotives

Best, W. L., 1389

Locomotive-milles

Newman, W. A., 840

Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes

Pièce n° 28, Paiements sous la, 97

Long, R. W., directeur fédéral du trafic-marchandises, N.-C.

Appelé comme témoin, 1289
Comptes des dépenses du trafic, 1296
Pièces n° 60, 949
Points d'intersection, 1293
Réacheminement du trafic-marchandises, 1289
Pièce n° 61, 949

Machinerie des ateliers

Newman, W. A., 852
Roberts, John, 1271

Macnabb, T. C., surintendant général, district du N.-B., P.-C.

Abandon de lignes, coopération:
Approbation de 748 milles, en vigueur, 659
Employés, 677
Ligne Lindsay-Orillia, 642
Abandon de lignes, unification:
Comité sur, 639
Economies estimatives de \$7,000,000 si l'on ne donne pas suite à l', 640, 647, 670
Employés, intérêts influencés par, 673, 676
Ligne Beaverton-Long-Lac, 667
Lignes Conmee-Superior-Junction, Nakina-Paddington, 641, 663
Ligne Diamond-Junction-Pacific-Junction, 644
Ligne Edmundston-Diamond-Junction, 668, 691
Ligne faisant double emploi, Comm. des ch. de fer approuve demande d', 663
Ligne Kamloops-Pétain, 661
Ligne Maryfield-Peebles, 671
Ligne Wolsley-Reston, 671
Mémoire concernant l', 688
N.-C. et P.-C. possèdent, en commun, 2,098 milles, 640, 658
Nouveaux moyens de transport pour, 678
Pièce n° 50, 453
Projet du P.-C., 5,051 milles, 639, 643

Macnabb, T. C.—Fin

Abandon de lignes, unification:—*Fin*
Public, intérêt, influencés par l', 673
Quand les renseignements sont compilés *re*, 661
Région minière de Red-Lake, 663
Véhicules-automobiles, 640
Voies à faible trafic, 678
Appelé comme témoin, 638, 655

McDonnell, T. E., président, Cie de messageries du P.-C.

Appelé comme témoin, 752
Colis de messageries transférés au service des colis postaux, 769
Comité mixte de coopération, messageries:
Constitution, 754
Nouveau comité nommé, 756, 758
Recommandations, 754
Six questions et réponses, 757
Compagnie de messageries, filiale du P.-C., 752

Economies, sous l'unification:
Economies additionnelles sous l'unification, 769
Economies estimatives, N.-C. fusionnant ses services de messageries et de wagons à chargement partiel, 759
Estimation de \$1,450,000, 752, 765
Estimation de \$1,000,000, Comité mixte de coopération des services de messageries, 755

Employés transférés, 765
Fusion des services de messageries aux E.-U., 765
Fusion des services de messageries et de marchandises aux E.-U., 765
Services de messageries et de wagons à chargements partiels exploités séparément au P.-C., 762
Service mixte unifié de messageries, 766
Transport routier au Manitoba et en Saskatchewan, 762

Unification:
Bill de la Ch. des c. concernant l', retiré, 763
Economies additionnelles sous l', 769

McMurray, Capitaine R. W., directeur du service de cabotage de la C.-B., P.-C.

Appelé comme témoin, 1008
Coopération:
Unification des péniches, impossible sous la, 1010
Economies:
Estimation de \$450,000, 1008
Immobilisations, 1012
Service de cabotage de la C.-B., 1008
Pièce n° 49, 1009
Unification:
Service des péniches, 1010
Terminus de Port-Mann serait supprimé, 1012

- McNeillie, R. G.**, directeur du trafic-voyageurs, P.-C.
Appelé comme témoin, 695, 699, 786
Modification de l'estimation de 7 millions $\frac{1}{2}$ de train-milles (voyageurs), 698, 787
Réduction des train-milles et des wagon-milles, (voyageurs), 695, 786
Train-milles et wagon-milles, (voyageurs), 696
- Mécaniciens de locomotives sur les listes d'ancienneté**
Best, W. L., 1389
- Mémoire concernant l'abandon de lignes**
Macnabb, T. C., 688
- Messageries et chargements partiels de marchandises**
McDonnell, T. E., 762
- Méthodes de comptabilité**
Armstrong, J. E., 821
Cooper, T. H., 1207, 1209
- Mise additionnelle sous l'unification**
Beatty, Sir Edward, 1483
- Monopole des transports**
Beatty, Sir Edward, 565, 590, 1454
Hungerford, S. J., 1117
- Montreal Telegraph Company**
Fairweather, S. W., 219
Howard, D. L., 995, 1006
Pièce n° 84, Bail consenti à la *G. N. W. Telegraph Co.*, 1169
- Mosher, A. R.**, président de la Fraternité canadienne des cheminots
Appelé comme témoin, 1407
Augmentation dans les tarifs-marchandises, 1424
Conclusion, 1423
Défectuosités du système économique, 1426
Effet de l'unification sur la main-d'œuvre des ch. de fer, 1411
Efficacité des ch. de fer, 1415
Facteurs de concurrence, 1413
Heures de travail réduites, 1426
Mémoire de Sir Edward Beatty, 1420
Propagande défaitiste sur la situation des ch. de fer, 1416
Rapport entre les tarifs-marchandises et la situation financière des ch. de fer, 1409
Réduction dans les gains des cheminots, 1430
Réduction des dépenses et de l'embauchage des ch. de fer, 1415
Taxation et économie, 1419
Transport en vue du service plutôt que des profits, 1417
Unification, ce qu'elle accomplirait, 1416
Vues générales des cheminots, 1407
- Mouvement des trains**
O'Brien, E. G., 903
Walton, N. B., 1224
- Mouvement du trafic-marchandises en provenance de Hudson**
Kingsland, W. A., 1147
- N.-C. et ses prédécesseurs**
Vaughan, R. C., 1310
- N.-C. exploite 1,878 milles de voies aux E.-U.**
Cooper, T. H., 1194
- Neal, W. M.**, vice-président, lignes de l'Ouest, P.-C.
Abandon de lignes, 1041
Appelé comme témoin, 1022
Bureau de guerre des ch. de fer canadiens, 1022
Concurrence du transport routier, 1030
Déductions et augmentations au sujet d'économies de \$75,373,000, 1026
Economies:
Motifs justifiant la somme de \$64,000,000, 1032
Entrée de Détroit, 1032
Immobilisations futures, 1029
Prévisions, 1024
Unification:
Main-d'œuvre, 1035, 1045
- Newman, W. A.**, ingénieur-mécanicien en chef, P.-C.
Appelé comme témoin, 838
Ateliers, 843
Economies, entretien de la voie et des constructions:
Autre entretien de matériel, 853, 855
Pièce n° 59, 884
Locomotive-milles, 840
Pièce n° 59, 882
Machines d'atelier, 851
Pièce n° 59, 883
Réparations aux locomotives à vapeur, 839
Pièce n° 59, 882
Réparations au matériel de travail, 850
Pièce n° 59, 883
Réparations aux wagons-marchandises, 847
Pièce n° 59, 882
Réparations aux wagons-voyageurs, 848
Pièce n° 59, 883
Surintendance, 852
Pièce n° 59, 884
Régions, 853
Réparations sur une grande échelle, 853
Wagons d'avant et wagons d'arrière, 850
- Nouveau matériel**
Hungerford, S. J., 1132
- O'Brien, E. G.**, surintendant général adjoint du transport, P.-C.
Appelé comme témoin, 705, 798, 903

O'Brien, E. G.—Fin

Unification :

- Autres frais de transport, 920
- Déviation du trafic-marchandises, 717, 723
- Economies aux principaux points d'intersection, 925
- Economies estimatives, train-milles, 721
- Mouvement des trains, 903
- Réduction estimative, trains-milles (mixte), train-milles (marchandises) et wagon-milles (marchandises), 706, 721, 798
- Pièce n° 49, 444
- Service des gares, 904
- Service des parcs, 910
- Service des trains, 912
- Transport par rail, 902
- Pièce n° 62, 950
- Wagon-milles (vide), 710, 809

Organisation du comité

- Explication *re* demandes à la Commission des ch. de fer pour l'abandon de lignes, 102
- Instructions au conseil, 12
- Nomination des coprésidents, 1
- Nomination des cosecrétaires, 1
- Nomination du conseil, 11
- Pièces nos 1 à 28, explication par le conseil des mots "Graphique" et "Table", 19

Ouest de Toronto

- Fairweather, S. W., 181

Pertes pour le trésor public

- Beatty, Sir Edward, 1445, 1476

Pièces

- N° 1.—Graphique indiquant la longueur en milles, les chemins de fer, la population, les recettes de chemins de fer et le nombre de véhicules enregistrés, 1867-1936, 44
- N° 2.—Milles de voie ferrée en exploitation, 45
- N° 3.—N.-C. et P.-C., Tonnes de marchandises transportées, 46
- N° 4.—N.-C. et P.-C., Nombre de voyageurs transportés, 48
- N° 5.—N.-C. et P.-C., Recettes en tonne-milles, 50
- N° 6.—N.-C. et P.-C., Recettes en voyageur-milles, 52
- N° 7.—N.-C. et P.-C., Densité du transport-milles, 54
- N° 8.—N.-C. et P.-C., Densité du trafic-voyageurs, 55
- N° 9.—Distance moyenne du transport-marchandises, 56
- N° 10.—Distance moyenne du parcours des voyageurs, 57
- N° 11.—N.-C. et P.-C., Recettes brutes et frais d'exploitation, 58
- N° 12.—N.-C. et P.-C., Recettes brutes et frais d'exploitation, 59

Pièces—Suite

- N° 13.—Réseau du N.-C., Obligations détenues par le public, 60
- N° 14.—N.-C. et P.-C., Total des engagements de capitaux, 1923-1937, 61
- N° 15.—N.-C. et P.-C., Total des engagements de capitaux, 1923-1937, 61
- N° 16.—N.-C. et P.-C., Salaires globaux, 1923-1937, 62
- N° 17.—Réseau du N.-C., Recettes nettes non compris le service de l'intérêt et intérêts sur la dette fondée, 1923-1937, 64
- N° 18.—P.-C., Recettes nettes non compris le service de l'intérêt et intérêts sur la dette fondée, 1923-1937, 65
- N° 19.—Réseau du N.-C., Recettes nettes non compris le service de l'intérêt, 1923-1937, 66
- N° 20.—Dette nette du Canada et intérêts sur la dette publique, 1923-1937, 67
- N° 21.—Tous chemins de fer canadiens. Céréales et leurs produits chargés dans les provinces des Prairies, 1923-1937, 68
- N° 22.—Canal de Welland. Marchandises à destination et en provenance de ports canadiens, 69
- N° 23.—Canal de Panama. Marchandises à destination et en provenance de ports canadiens, 70
- N° 24.—Nombres-indices, 1923-1937, 71
- N° 25.—National-Canadien, Recettes, dépenses, etc., 1923-1936, 72
- N° 26.—Pacifique-Canadien, Recettes, dépenses, etc., 1923-1936, 82
- N° 27.—Chemin de fer de la Baie d'Hudson et terminus, Dépenses, recettes, frais d'exploitation, etc., 94
- N° 28.—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, dépenses effectuées au 31 décembre 1937, 97
- N° 29.—Compte rendu des travaux du Comité mixte de coopération institué en vertu de la Loi concernant le N.-C. et le P.-C., Liste des rapports concernant les abandons de lignes, 125
- N° 30.—Liste des demandes d'abandon de lignes du N.-C., de 1935 à ce jour, 137
- N° 31.—Liste des demandes d'abandon de lignes du P.-C., de 1935 à ce jour, 137
- N° 32.—Copie du rapport n° 32 du Comité mixte de coopération, N.-C.-P.-C., 138
- N° 33.—Copie du rapport n° 23 du Comité mixte de coopération, N.-C.-P.-C., 140
- N° 34.—Comparaison de l'échelle des salaires, cheminots du Canada et des E.-U. A., 192
- N° 35.—Mémoire du P.-C. concernant l'augmentation des frais d'exploitation, du 1er janvier au 31 mars 1938, 193

Pièces—Suite

- N° 36.—Mémoire du N.-C. concernant l'augmentation des frais d'exploitation, du 1er janvier au 31 mars 1938, 194
- N° 37.—Analyse de 28 projets de coopération recommandés par le Comité mixte de coopération, 194
- N° 38.—Tableau des détails, Rapport n° 34 du Comité mixte de coopération concernant l'abandon par le N.-C. de la ligne Middleton-Junction-Bridgetown, N.-E., 196
- N° 39.—Tableau des détails, Rapport n° 35 du Comité mixte de coopération concernant l'abandon par le P.-C. de la ligne Linwood-Listowel, Ont., 198
- N° 40.—Copie d'un état mentionné par M. S. W. Fairweather, préparé par la section du N.-C. du Comité mixte de coopération pour l'information de l'exécutif du N.-C., 200; Documents A à L annexés à la Pièce n° 40, 249
- N° 41.—Rapport de M. S. W. Fairweather, présenté à la Commission royale sur les chemins de fer et les transports, le 8 décembre 1931, concernant la possibilité de l'usage commun des installations du N.-C. et du P.-C., et projet de création d'une commission des budgets et des plans, 325
- N° 42.—Mémoire à la Commission royale des transports, par M. S. W. Fairweather, sur l'unification du N.-C. et du P.-C., 499
- N° 43.—Proposition du P.-C. concernant l'abandon de lignes—Voies communes au N.-C. et au P.-C.—à la Commission royale des transports, 1932, 368
- N° 44.—N.-C. Budget comprimé. Période de cinq ans (1932-1935). Non imprimé, 393
- N° 45.—Abandons de lignes. Détails des différents projets. (Non imprimé, 393), 859
- N° 46.—Tableau, Lignes de chemins de fer faisant, en pratique, double emploi, qui pourraient être abandonnées, d'après le témoignage de M. S. W. Fairweather, le 11 mai 1938 (page 217), 394
- N° 47.—Mémoire du Comité mixte de coopération au Comité exécutif mixte, lui demandant de tirer au clair certaines instructions concernant la préparation d'accords, 437
- N° 48.—Document F, déposé par le P.-C. devant la Commission royale des transports, concernant les économies possibles par la coopération du N.-C. et du P.C. dans l'établissement de voies, gares et têtes de lignes communes, 438

Pièces—Suite

- N° 49.—Document G, déposé par le P.-C. devant la Commission royale des transports, concernant l'étude des économies possibles par l'unification du N.-C. et du P.-C. sous une direction privée, 442
- N° 50.—Détails des abandons de lignes, résumés au Document A de la pièce 49 du Sénat (Etude par le P.-C. des économies possibles par l'unification), 453
- N° 51.—Mémoire de sir Edward Beatty sur les économies sous l'unification, soumis à la Commission royale sur les chemins de fer et les transports, 648
- N° 52.—Détails des réductions en train-milles (marchandises), mixtes et autres, et en wagon-milles (marchandises), dues au réacheminement, 750
- N° 53.—Population, longueur de voies et tonnage du trafic-marchandises, par provinces, 863
- N° 54.—Etat concernant recettes et dépenses brutes d'exploitation, frais fixes, dividendes, déficits en espèces, etc., N.-C. et P.-C., 1927-1936, 865
- N° 55.—Estimation des immobilisations dans les transports au Canada, 866
- N° 56.—Etat actuel des projets d'abandon de lignes, 867
- N° 57.—Estimation par le P.-C. des économies dans les wagon-milles et les train-milles, dues au réacheminement du trafic-marchandises (Non imprimé), 872
- N° 58.—Détails des dépenses d'exploitation ferroviaire, de l'entretien de la voie et des constructions—basées sur 1930. (Pour compléter l'état de la page 449), 872
- N° 59.—Détail des dépenses d'exploitation ferroviaire—Entretien du matériel—basées sur 1930 (Pour compléter l'état de la page 449), 882
- N° 60.—Détails des dépenses d'exploitation ferroviaire—Dépenses du trafic—basées sur 1930 (Pour compléter l'état de la page 450), 947
- N° 61.—Estimation du gain dans les recettes brutes du trafic-marchandises (Pour compléter le Document "G" de la page 447), 949
- N° 62.—Détail des dépenses d'exploitation ferroviaire—Transport ferroviaire—basées sur 1930 (Pour compléter l'état de la page 450), 950
- N° 63.—Etat révisé des réductions en train-milles (voyageurs) (Pour compléter le Document "B" de la page 443), 979
- N° 64.—Détails des dépenses d'exploitation ferroviaire—Dépenses générales—basées sur 1930 (Pour compléter l'état de la page 451), 981

Pièces—Suite

- N° 65.—Détail des dépenses d'exploitation ferroviaire—Service des wagons-restaurants et des wagons-buffets—basées sur 1930 (Pour compléter l'état de la page 452), 982
- N° 66.—Détail des économies possibles sous l'unification—Divers articles de recettes. (Pour compléter l'article 3, Pièce n° 49, page 442), 982
- N° 67.—Détail des économies possibles sous l'unification—Colonisation, développement et assurance. (Pour compléter l'article 7, Pièce n° 49, page 442), 982
- N° 68.—Détail des économies possibles sous l'unification—Intérêts sur les stocks et les matériaux de voie supprimés. (Pour compléter l'article 8, Pièce n° 49, page 442), 983
- N° 69.—Détail des économies possibles sous l'unification—Intérêts sur la réduction des placements en matériel. (Pour compléter l'article 9, Pièce n° 49, page 442), 984
- N° 70.—Economies estimées irréalisables sans abandon de ligne, 985
- N° 71.—Rapport du Comité mixte institué pour rechercher les moyens d'effectuer des économies, soit par la fusion, soit par la coordination des services télégraphiques du N.-C. et du P.-C., 1050
- N° 72.—Procès-verbal de la réunion mixte du 1er mars 1935 du Comité des messageries du N.-C. et du P.-C. (Non imprimé), 1054
- N° 73.—Allocation de sir William Wood, vice-président du chemin de fer *London, Midland and Scottish*, sur l'exploitation des lignes fusionnées dans le Royaume-Uni, 1054
- N° 74.—Allocation de M. W. L. Waters sur la rationalisation des chemins de fer anglais, devant l'*American Society of Mechanical Engineers*, division des chemins de fer, 1067
- N° 75.—Etat présenté par sir Edward Beatty, G.B.E., sur les économies sous la coopération devant la Commission royale des transports, 1075
- N° 76.—Sommaire de l'examen par M. S. W. Fairweather de la Pièce n° 49 du Sénat devant la Commission royale des transports, 1078
- N° 77.—Examen par sir Henry Thornton, devant la Commission royale des transports, d'une économie approximative de \$60,000,000 à effectuer sous la fusion, 1085
- N° 78.—Comparaison des calculs du N.-C. et du P.-C. sur les économies possibles sous l'unification, 1087

Pièces—Suite

- N° 79.—Mémoire sur les "rajustements proposés par le N.-C.", lequel fait partie d'un rapport du Comité mixte, concernant les télégraphes, Pièce n° 71, 1090
- N° 80.—Répartition approximative de l'estimation du P.-C. des \$64,268,000 en économies découlant de la diminution des frais d'exploitation, 1164
- N° 81.—Etat du P.-C. au sujet du coefficient d'exploitation du réseau unifié, année 1930, 1166
- N° 82.—Comparaison faite par le P.-C. des frais par unité pour les années 1930 et 1937, tant pour le P.-C. que pour le N.-C., 1167
- N° 83.—Rapport du Comité chargé d'évaluer le coût de remplacement des lignes de communication du P.-C. et du N.-C. (Non imprimé), 1169
- N° 84.—Copie du bail consenti par la *Montreal Telegraph Company* à la *Great North Western Telegraph Company*, 1169
- N° 85.—Nouvel exposé par le P.-C. concernant la Pièce n° 56 au sujet de l'état actuel des projets d'abandon de lignes, 1173
- N° 86.—Etat déposé par le N.-C. relativement au détournement du trafic-marchandises du T.-N. à l'I. entre Rivière-du-Loup et Moncton, 1178
- N° 87.—Mémoire du N.-C. sur son service à diverses gares entre Monk et Pacific-Junction, 1179
- N° 88.—Etat du N.-C. montrant les populations, tonnes de marchandises, recettes du trafic-marchandises, et recettes du trafic-voyageurs, aux gares entre Monk et Pacific-Junction, 1182
- N° 89.—Rapport commun du N.-C. et du P.-C. sur le service de cabotage de la C.-B., 1183
- Nos 90 et 90A.—Relevé des recettes et des dépenses brutes du P.-C. et du N.-C., de janvier à avril 1938, 1241
- N° 91.—Etat des coefficients d'exploitation, chemins de fer de la catégorie n° 1 aux Etats-Unis, 1242
- N° 92.—Communication de l'avocat-conseil général du P.-C. visant et commentant les états communs préparés par le P.-C. et le N.-C. sur les abandons de lignes, etc., 1243
- N° 93.—Etat comparatif déposé par M. T. H. Cooper, contrôleur du N.-C., concernant les dépenses de surintendance, etc., 1247
- N° 94.—Liste des possibilités de coopération à étudier et pouvant, sous un régime de coopération obligatoire, produire des économies importantes sans une réduction considérable des services publics, 1343

Pièces—Fin

- N° 95.—Etat des chemins de fer acquis par le Dominion depuis 1905, et analyse comparative de la dette du N.-C. envers le public et le gouvernement, 1431
 N° 96.—Nombre d'employés, de 60 à 65 ans, au service du N.-C., 1493
 N° 97.—Réduction du nombre des employés du P.-C., année 1937, 1494

Plan Shaughnessy

Beatty, Sir Edward, 553

Plan et pension de retraite

Best, W. L., 1368

Points d'intersection

Long, R. W., 1293

Points de vue généraux des cheminots

Mosher, A. R., 1407

Ponts en bois

Brown, C. B., 1259, 1263

Possibilités du N.-C.

Hungerford, S. J., 1105

Pour-cent des ch. de fer dans l'est et dans l'ouest du Canada

Brown, C. B., 1262

Prépondérance des voies du P.-C. dans le territoire à bas tarifs

Brown, C. B., 1261

Prix par unité du P.-C.

Coleman, D. C., 1437

Programme administratif, 1938

Fairweather, S. W., 374

Programme d'achat

Vaughan, R. C., 1308

Propagande défaitiste sur la situation des chemins de fer

Mosher, A. R., 1416

Pyne, R. A., surintendant des services des locomotives et des wagons, Ligne de l'Ouest, P.-C.

Appelé comme témoin, 770

Unification:

Ateliers de réparations, 772, 775, 777

Ateliers du N.-C. et du P.C. n'opérant pas à plein rendement, 776

Centralisation, dans certains ateliers, des réparations aux locomotives, 773

Entretien du matériel, 772

Pièce n° 49, 449

Envoi des locomotives aux ateliers, 773

Main-d'œuvre, 778

Réparations au matériel roulant, 774

Trois ateliers importants peuvent être abandonnés, 777.

Trois ateliers importants peuvent faire les réparations, 778

Radiodiffusion

Howard, D. L., 994, 1002

Rapport du Comité du Sénat

Rapport intérimaire, page 375, Journaux du Sénat du Canada, 30 juin 1938.

Rapport entre les tarifs-marchandises et la situation des chemins de fer

Mosher, A. R., 1409

Rationalisation de la machinerie des transports

Coleman, D. C., 1438

Rationalisation des services de transports

Coleman, D. C., 1438

Récapitulation

Walton, N. B., 1231

Recettes et dépenses nationales

Hungerford, S. J., 1115, 1133

Recommandations

Best, W. L., 1373

Réductions de la valeur des matériaux en magasin

Vaughan, R. C., 1308

Réduction de salaire par cheminot

Mosher, A. R., 1430

Réduction des services de surveillance

Warren, A. E., 1153

Régions

Newman, W. A., 853

Région minière de Red-Lake

Macnabb, T. C., 663

Remise à locomotives commune, Ottawa

Fairweather, S. W., 174

Rendement des chemins de fer

Mosher, A. R., 1415

Réparations aux ateliers

Pyne, R. A., 772, 775, 777

Réparations sur grande échelle

Newman, W. A., 853

Réparations aux locomotives à vapeur

Newman, W. A., 839

Roberts, John, 1266, 1279

Réparations au matériel

Fairweather, S. W., 375, 379

Roberts, John, 1271

Réparations au matériel d'exploitation

Newman, W. A., 850

Réparations au matériel roulant

Pyne, R. A., 774

Réparations aux wagons-marchandises

Newman, W. A., 847
 Roberts, John, 1268

Réparations aux wagons-voyageurs

Newman, W. A., 848
 Roberts, John, 1270

Répartition entre les lignes

Long, R. W., 1293

Restrictions constitutionnelles

Best, W. L., 1360

Revenu sur les récoltes de grain dans l'Ouest

Fairweather, S. W., 377, 379

Roberts, John, chef du matériel moteur et roulant, N.-C.

Appelé comme témoin, 1265

Economies:

Capacité des ateliers, 1273
 Dépenses de l'entretien du matériel, 1265
 Pièce n° 49, 449
 Matériel d'atelier, 1271
 Réorganisation des ateliers sous l'unification, 1272
 Réparations aux locomotives à vapeur, 1266, 1279
 Réparations au matériel d'exploitation, 1271
 Réparations aux wagons-marchandises, 1268
 Réparations aux wagons-voyageurs, 1270

Salaires des cheminots, en 1936

Best, W. L., 1370

Salaire moyen des cheminots

Best, W. L., 1391

Service des bateaux-passeurs

Warren, A. E., 1153

Service des gares

O'Brien, E. G., 904
 Walton, N. B., 1225

Service et intérêt publics

Hungerford, S. J., 1105

Service de messageries et service télégraphique

Armstrong, J. E., 421, 494
 Howard, D. L., 989, 993, 995, 1006

Service de navigation du P.-C. sur la côte de la C.-B.

Cooper, T. H., 1218
 McMurray, R. W., 1008
 Rapport commun concernant la pièce n° 89, 1183
 Warren, A. E., 1155

Service des pacs

O'Brien, E. G., 913
 Walton, N. B., 1226

Service reconstitué, modernisé et amélioré

Beatty, Sir Edward, 579

Services de télégraphe et de messageries

Armstrong, J. E., 421, 495
 Howard, D. L., 989, 993, 995, 1006

Service des trains

O'Brien, E. G., 913

Services de la vallée d'Okanagan

Armstrong, J. E., 422
 Fairweather, S. W., 207

Service des wagons-buffets et des wagons-restaurants

Liddy, S. J. W., 941

Standard de services

Beatty, Sir Edward, 567

Structure financière du P.-C.

Beatty, Sir Edward, 599

Surintendance

Cooper, T. H., 1190, 1194, 1203, 1247
 Newman, W. A., 852
 Walton, N. B., 1223

Surintendance du trafic par rail

Jefferson, C. E., 887

Taux du transport-marchandises

Beatty, Sir Edward, 565, 591, 1453
 Hungerford, S. J., 1129
 Mosher, A. R., 1424

Taxation et économie

Mosher, A. R., 1419

Taxes convenues

Beatty, Sir Edward, 1486

Télégraphes commerciaux

Brown, C. B., 1257

Tête des lacs

Fairweather, S. W., 212

Tonnage

Jefferson, C. E., 741, 902

Toronto Terminals Ry et Northern Alberta Ry

Brown, C. B., 1258

Train-milles (voyageurs)

Johnston, C. W., 1283
 McNeillie, R. G., 695, 700, 786

Transport par rail

O'Brien, E. G., 903
 Walton, N. B., 1222

Transport routier au Manitoba et en Saskatchewan

McDonnell, T. E., 762

Traverses traitées

Brown, C. B., 1257, 1259, 1263, 1264

Tribunal d'arbitrage

Armstrong, J. E., 478, 479, 482, 484
 Beatty, Sir Edward, 629
 Fairweather, S. W., 113, 177, 180, 188
 Hungerford, S. J., 1125

Tribunaux indépendants

Fairweather, S. W., 189

Unification

Armstrong, J. E., 815
 Beatty, Sir Edward, 442, 555, 559, 563, 568,
 572, 577, 579, 581, 589, 596, 598, 602, 626,
 630, 635, 648, 1047, 1441, 1448, 1449, 1457,
 1459, 1469, 1471, 1478, 1480
 Best, W. L., 1361
 Brown, C. B., 1256, 1261
 Coleman, D. C., 1437, 1439
 Cooper, T. H., 1200, 1204, 1216
 Fairweather, S. W., 381, 383, 387
 Howard, D. L., 990, 993, 1002, 1005
 Humphrey, H. J., 810
 Hungerford, S. J., 1097, 1099, 1103
 Jefferson, C. E., 740, 885, 887, 892, 898, 902
 Johnston, C. W., 1283
 Leslie, E. A., 783
 McDonnell, T. E., 763, 768
 McMurray, R. W., 1010
 Mosher, A. R., 1411
 Neal, W. M., 1035, 1045
 O'Brien, E. G., 705, 710, 717, 721, 723, 799,
 809, 902, 910, 912, 919, 925
 Pièces nos 42 et 76, Mémoire du N.-C. à la
 Commission royale concernant une éco-
 nomie de \$56,230,000, 499, 1078
 Pièces nos 49 et 51, Mémoire du P.-C. à la
 Commission royale concernant une éco-
 nomie de \$75,000,000, 442, 648
 Pièce n° 50, Projet du P.-C. concernant
 l'abandon de lignes, 453
 Pièce n° 77, Mémoire de sir Henry Thorn-
 ton à la Commission royale, 1085
 Pièce n° 78, Comparaison des estimations du
 N.-C. et du P.-C., 1087
 Pyne, R. A., 769, 772
 Vaughan, R. C., 1304, 1312
 Walton, N. B., 1222, 1228, 1230, 1234

Valley Ry., de Fredericton à Saint-Jean

Brown, C. B., 1264

Vaughan, R. C., vice-président, service des achats et des fournitures, N.-C.

Appelé comme témoin, 1299, 1312
 Coopération obligatoire et unification, 1304,
 1312
 Economies:
 Economies sur l'achat de combustible, 1303

Vaughan, R. C.—Fin

Economies:—Fin

Intérêts sur la réduction des immobilisa-
 tions en matériel, 1300
 Pièce n° 69, 984
 Intérêts sur les stocks et les matériaux
 de voie supprimés, 1299
 Pièce n° 68, 983
 Réductions du coût des fournitures, 1308
 N.-C. et ses prédécesseurs, 1310
 Prix des fournitures au N.-C., 1306
 Programme d'achat, 1308
 Unification et coopération obligatoire, 1304,
 1312

Véhicules-automobiles

Macnabb, T. C., 640

Villégiature du lac Minaki

Kingsland, W. A., 1148

Voies à faible trafic

Macnabb, T. C., 678, 682

Vues générales des cheminots

Mosher, A. R., 1407

Wagons d'avant et wagons d'arrière

Newman, W. A., 850

Wagon-milles (vide)

O'Brien, E. G., 710, 810

Walton, N. B. Chef des transports, N.-C.

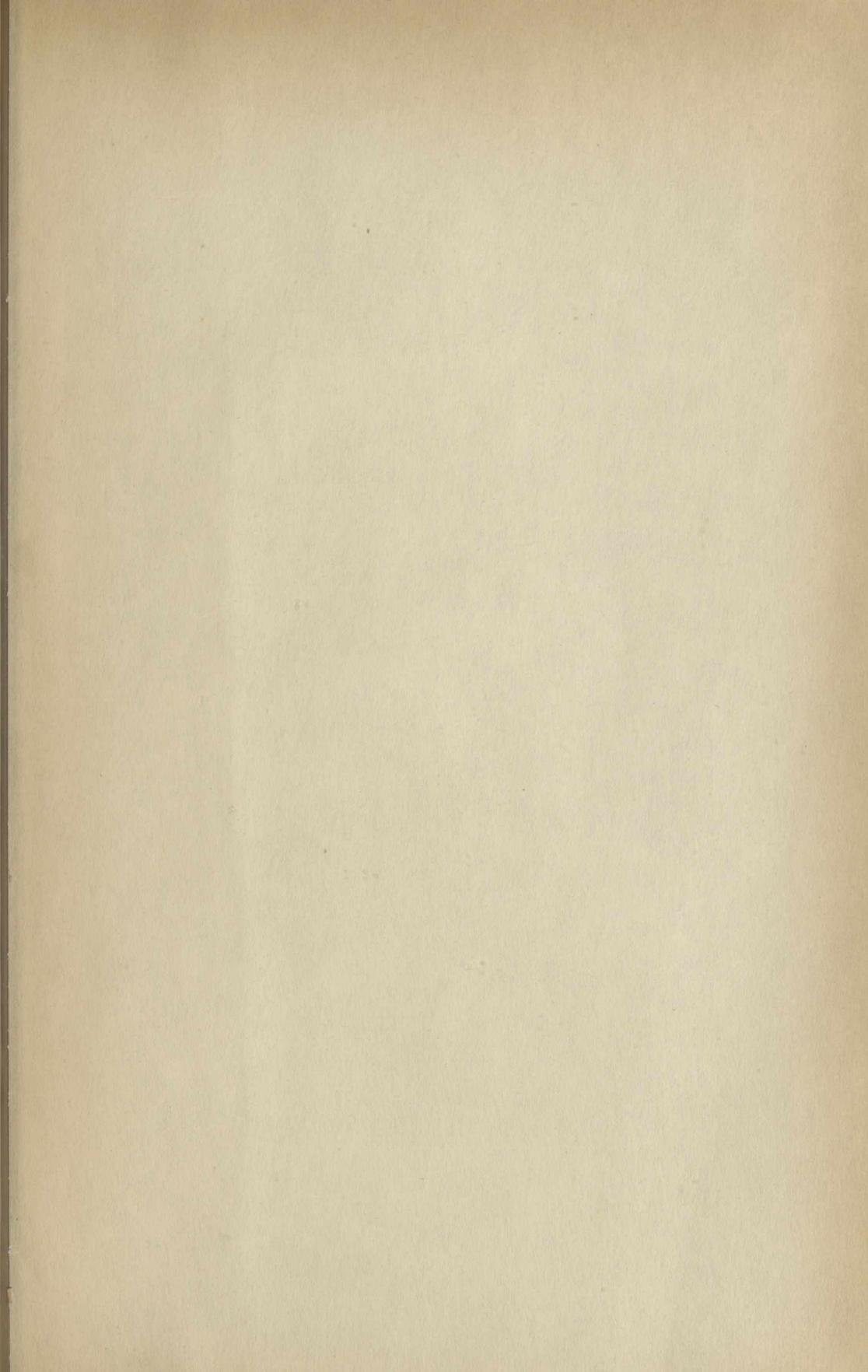
Appelé comme témoin, 1222
 Autres dépenses de transport, 1231
 Coopération ou unification, 1235
 Dépenses des parcs, 1226
 Dépenses des trains-marchandises, 1228
 Economies estimatives, 1222
 Mouvement des trains, 1224
 Récapitulation, 1231
 Service des gares, 1225
 Surintendance, 1223
 Transport par rail, 1222
 Pièce n° 62, 950

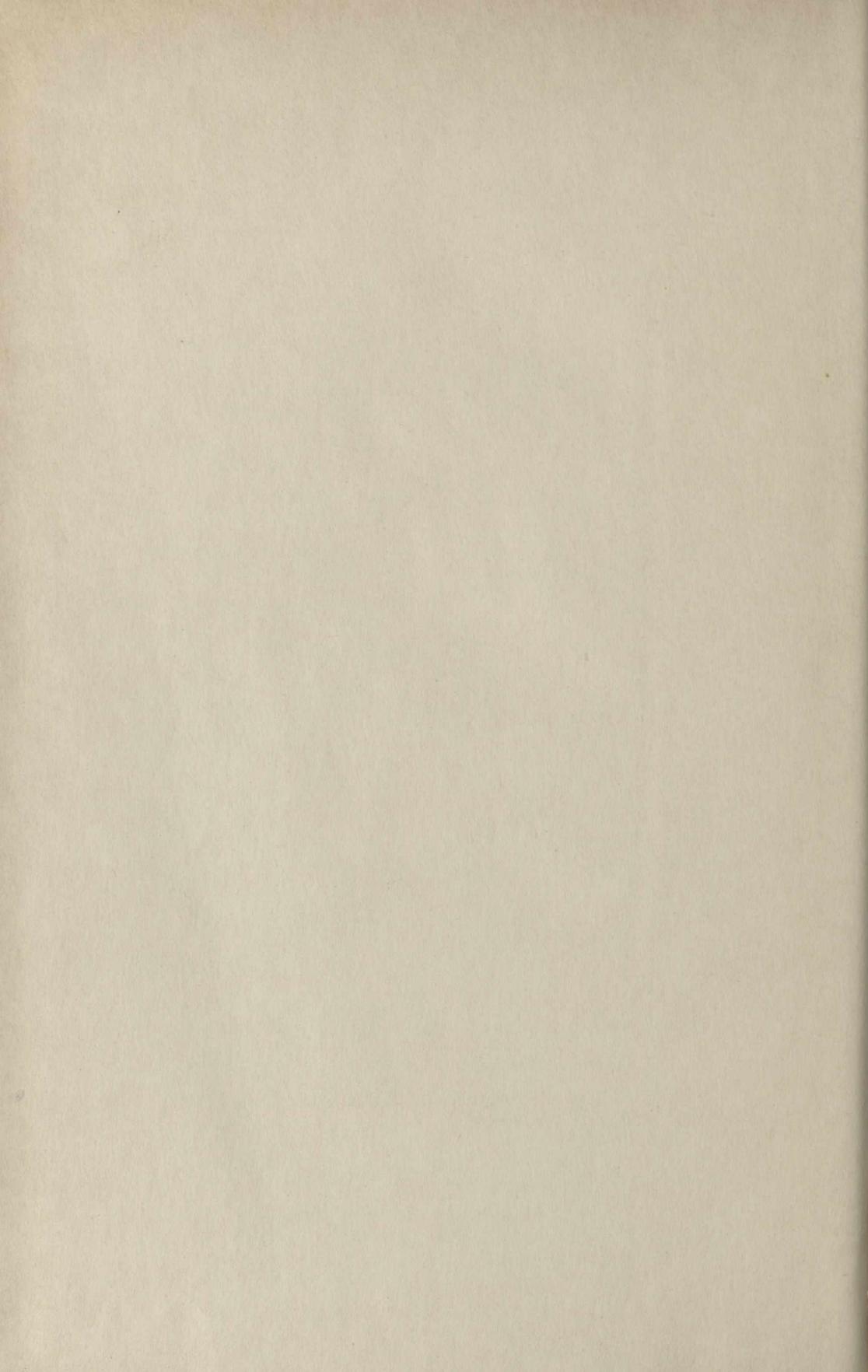
Warren, A. E., vice-président, lignes de l'Ouest, N.-C.

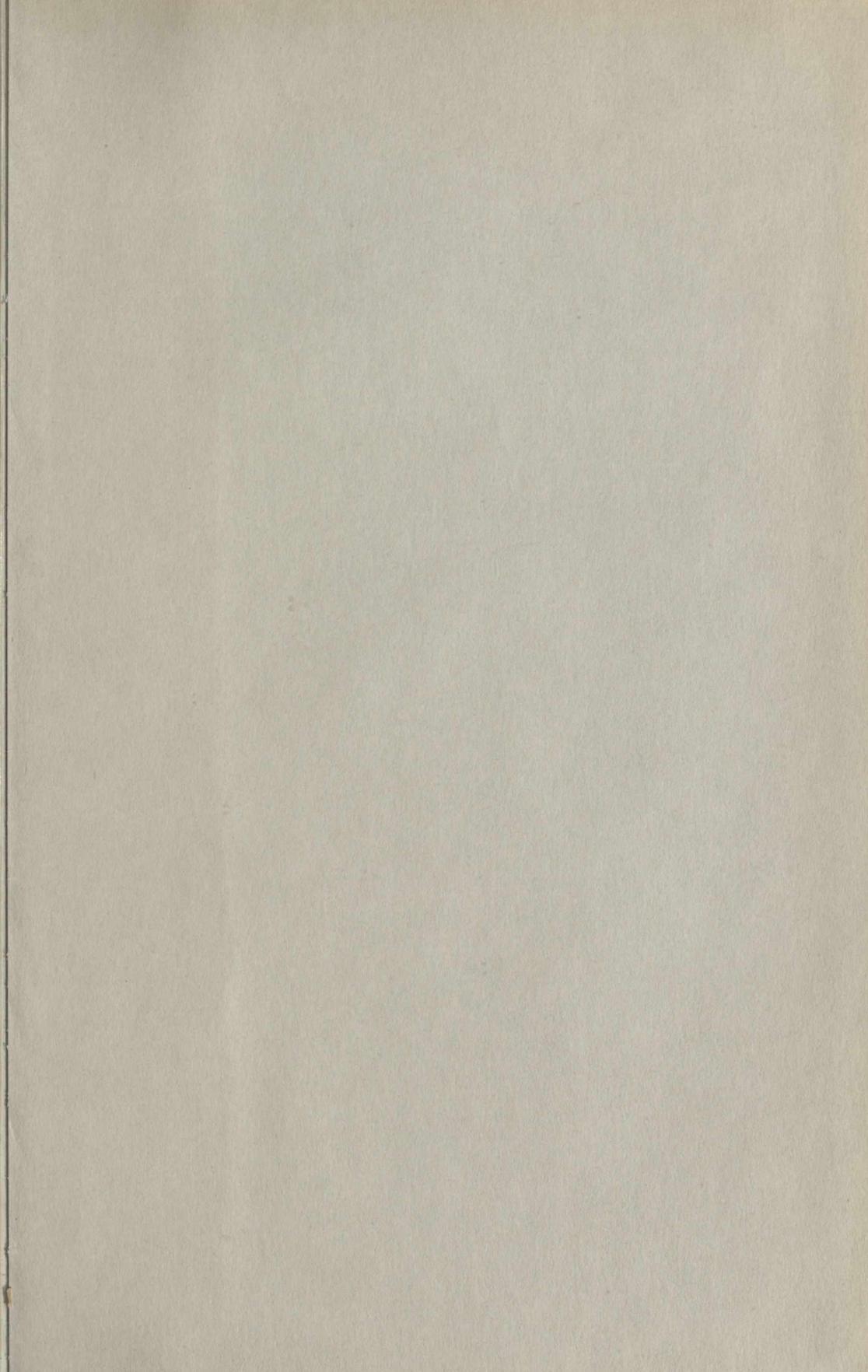
Abandon de lignes, 1153
 Appelé comme témoin, 1151
 Ligne déclassée à l'ouest de Winnipeg, 1152
 Section Kamloops-Vancouver, 1151
 Service de cabotage de la C.-B., 1155
 Service des péniches, 1153
 Services de surveillance:
 Réduction dans les, 1153
 Territoire des montagnes:
 Détours, 1152

Wilkie, Ville de

Armstrong, J. E., 422







Relié par
Harpell's Press Co-operative
Gardenvale

