BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

J 103 H72 1939 C4 A42

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

Délibérations ...

DATE | NAME - NOM

1939

SÉNAT DU CANADA

# TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

# COMITÉ SPÉCIAL

INSTITUÉ POUR

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

---

## N° 1

---

PRÉSIDENTS CONJOINTS:

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

---

SOMMAIRE

Discussion préliminaire sur l'audition des
témoins

---

TÉMOIN:

M. D. J. Sutherland, chef du service d'information
ouvrière

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, 7 mars 1939)*

*Résolu:* Que, en vue de compléter l'enquête poursuivie au cours de la dernière session par le comité spécial du Sénat sur les chemins de fer, et de préparer et présenter un rapport suffisant de cette enquête, ce comité spécial soit institué de nouveau pour s'enquérir et faire rapport sur les meilleurs moyens de soulager le pays de la situation extrêmement grave des chemins de fer, ainsi que du fardeau financier qui en résulte; que ce comité ait le pouvoir d'assigner des personnes, de faire produire des pièces et documents, qu'il se compose du même personnel et soit par conséquent formé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hardy, Horsey, Hugessen, Jones, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

# TÉMOIGNAGES

SÉNAT

Le mercredi 15 mars 1939.

Le Comité spécial réinstitué 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 M. Graham et l'honorable M. Beaubien, coprésidents.

Le colonel O. M. Biggar, avocat du Comité.

L'hon. M. DANDURAND: Cette réunion a été convoquée afin de déterminer quels sont les représentants du travail, les personnes intéressées au problème ferroviaire et en contact avec les organismes de cheminots. Nous avons demandé au ministère du Travail de nous fournir les données et M. Biggar est prié de nous dire ce qu'il a obtenu du ministère.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas du tout ce que j'ai compris. Nous devions, à mon sens, nous renseigner sur l'importance de la Fédération du Travail. J'ai dit qu'à tout événement nous devions l'entendre. Mais si elle est très nombreuse, allons-nous dire: parce qu'elle entretient certaines vues nous ne l'entendrons pas; parce que ces vues sont celles de certaines personnes que nous n'aimons pas nous ne les entendrons pas? Si la Fédération est considérable, je veux connaître ses vues.

L'hon. M. MURDOCK: Très bien, très bien!

Le très hon. M. MEIGHEN: Peu importe que ce soit des cheminots ou non. Nous avons entendu des *boards of trade,* qui ne sont nullement des organismes ferroviaires. Alors pourquoi n'entendrions-nous pas les syndicats de cheminots?

L'hon. M. DANDURAND: J'ai compris que le monsieur qui voulait se faire entendre était rattaché à quelque syndicat de cheminots.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, ce n'est pas mon interprétation.

L'hon. M. DANDURAND: Avez-vous sa lettre?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): La demande fut formulée verbalement par le sénateur Black, je crois.

L'hon. M. BLACK: Non, je n'ai jamais entendu parler de la personne; je ne connais même pas son nom.

L'hon. M. MURDOCK: Je croyais que M. Burford s'était adressé au sénateur Beaubien.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Non. Avez-vous la lettre, monsieur Hinds?

M. HINDS (secrétaire du Comité): Non; je n'en ai pas reçue.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): La lettre mentionnait que l'association voulait se faire entendre. M. Meikle, je suppose, se fera le porte-parole de l'association.

L'hon. M. HAIG: Son nom est W. T. Burford.

L'hon. M. DANDURAND: C'est le monsieur qui veut se faire entendre.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Non. Je crois qu'il voulait que M. Meikle, président de l'association, fût entendu. Il ne voulait pas parler lui-même.

L'hon. M. HAIG: C'est le secrétaire de la Fédération canadienne du Travail.

L'hon. M. MURDOCK: Oui. Voici le dossier officiel du ministère du Travail.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Oui, le voici. Il ne contient pas beaucoup de renseignements.

L'hon. M. DANDURAND: Que citez-vous?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Le rapport annuel de 1938. Voici ce qu'il contient: Il existe deux associations d'importance secondaire. Il y a, d'une part, la vaste Fédération du Travail, appelée le Congrès du Travail du Canada, et le Congrès pancanadien du Travail. Il existe aussi deux grandes associations, malgré qu'elles ne soient pas nombreuses, la Fédération canadienne du Travail et la Confédération des travailleurs catholiques du Canada. M. Meikle représente la Fédération canadienne du Travail et il voudrait être entendu.

L'hon. M. DANDURAND: Avons-nous des renseignements sur cet organisme?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Voici ce que je trouve à la page 30:

> La Fédération canadienne du Travail rapporte un effectif de 52,622 membres affiliés. Le ministère a adressé une circulaire à 72 syndicats locaux et les 39 seulement qui y ont répondu ont un effectif global de 8,704 adhérents. Ainsi que mentionné à la page 10, il n'est pas possible de présenter des chiffres vérifiés de l'effectif en règle de la Fédération canadienne du Travail.

Je suppose qu'elle ressemble à la Confédération catholique; elle n'est pas très nombreuse.

L'hon. M. MURDOCK: Pourquoi n'avez-vous pas donné lecture de ce qui suit immédiatement le chiffre 8,704?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Que voulez-vous dire? Je vous donne les renseignements que M. Hinds m'a transmis. Faites-vous quelque insinuation à mon sujet?

L'hon. M. MURDOCK: Bien, immédiatement après...

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Donnez-en lecture si vous le voulez, mais ne faites pas d'insinuation.

L'hon. M. MURDOCK: Je crois qu'il faut en donner lecture si nous voulons connaître les faits.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Oui, mais je n'aime pas qu'on fasse des réflections sur mon compte.

L'hon. M. MURDOCK: Je vous ai demandé de lire le reste.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): C'est tout autre chose.

L'hon. M. DANDURAND: Le président veut-il donner lecture de ce que l'on voudrait entendre?

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

M. BIGGAR: Monsieur de président, puis-je m'interposer? Les chiffres que j'ai mentionnés sont d'un an postérieurs au rapport imprimé.

L'hon. M. BLACK: Il me semble qu'il s'agit de décider si, oui ou non, nous allons entendre ces gens. Je ne connais ni les personnes ni les organismes, mais elles représentent quelqu'un comme en fait foi le rapport du colonel Biggar.

L'hon. M. DANDURAND: C'est la raison de notre présence ici, de connaître les gens qu'ils représentent. Que dit-on en outre sur leur compte?

L'hon. M. HORSEY: Pourquoi ne pas entendre le sous-ministre, qui possède les derniers renseignements?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): C'est peut-être ce qu'il y a de mieux à faire, si vous êtes d'avis, messieurs, que nous devrions entendre le représentant du ministère.

Quelques hon. SÉNATEURS: Oui.

L'hon. M. ROBINSON: Avant d'entendre le représentant du ministère, j'aimerais savoir si le rapport lu par M. Biggar doit être consigné au compte rendu.

L'hon. M. PARENT: C'est ce que je veux savoir. Commençons par le commencement. Le sténographe peut le consigner au compte rendu.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): voulez-vous qu'il soit consigné au compte rendu?

L'hon. M. ROBINSON: Oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Très bien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Consignons-le au compte rendu.

M. BIGGAR: Il y figurera comme pièce.

L'hon. M. PARENT: Non; qu'il soit imprimé au compte rendu.

M. BIGGAR: Très bien.

Voici le mémoire lu par M. Biggar:

## ORGANISATIONS DE CHEMINOTS DU CANADA

| Organisations | Nombre de succursales | Effectif |
|---|---|---|
| Métiers de la circulation (indépendants)—(Les 4): | | |
| Fraternité des mécaniciens de locomotives | 96 | 5,000 |
| Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives | 96 | 5,350 |
| Fraternité des gardes-trains | 92 | 11,229 |
| Ordre des chefs de trains | 67 | 2,344 |
| Affiliée au Congrès des métiers et du travail du Canada: | | |
| Division nº 4 de la section des employés de chemin de fer, F.A. du T. | 9 organisations | 25,000 |
| Organisations comprises: | | |
| | Succursales | Effectif |
| Forgerons | 18 | 900 |
| Chaudronniers | 38 | 2,085 |
| Electriciens | 49 | 2,606 |
| Chauffeurs et huileurs | 36 | 734 |
| Machinistes | 78 | 6,637 |
| Mouleurs | 24 | 1,895 |
| Plombiers | 38 | 2,400 |
| Camionneurs | 112 | 11,825 |
| Tôliers | 14 | 753 |
| De l'effectif indiqué pour chacune des neufs organisations précitées seuls les employés de chemins de fer sont compris dans les 25,000 rapportés par la Division nº 4. | | |
| Fraternité des cantonniers | 198 | 13,500 |
| Fraternité des signaleurs | 10 | 240 |
| Fraternité des télégraphistes | 13 | 5,000 |
| Fraternité des commis, chemins de fer et navigation | 90 | 6,219 |
| Syndicat des aiguilleurs de l'Amérique du Nord | 6 | 42 |
| Affiliées à la Fédération américaine du Travail: | | |
| Ordre des conducteurs de wagons-lits | 1 | 21 |
| Fraternité des garçons de wagons-lits | 2 | 68 |

| | | |
|---|---|---|
| Indépendantes (internationales): | | |
| Association des chefs du mouvement des trains..... | ... | 5 |
| Affiliées au Congrès pancanadien du Travail: | | |
| Fraternité canadienne des employés de chemins de fer. | 165 | 14,000 |
| Affiliées à la Fédération canadienne du Travail: | | |
| *One Big Union* (Usines Transcona du N.-C. et usines Weston du P.-C.)..... | 2 | Pas de rapport |
| Indépendantes (Canadiennes): | | |
| Association canadienne des cheminots..... | 78 | 3,354 |
| Fraternité des employés de messageries..... | 28 | 1,666 |
| Indépendante (Unité locale): | | |
| Fédération des employés canadiens du transport..... | 1 | 7 |

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Voulez-vous entendre présentement le représentant du ministère du Travail?

L'hon. M. CALDER: Nous ne comprenons pas encore. Entendons-nous.

M. BIGGAR: Entendons M. Sutherland alors. Il fait partie du ministère du Travail.

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

L'hon. M. PARENT: Il suppléera à ce qui manque dans le rapport.

M. D. J. SUTHERLAND est appelé.

*M. Biggar:*

D. Quelles sont vos fonctions au ministère du Travail?—R. Chef du service de l'information ouvrière.

D. Vos fonctions comprennent la cueillette de renseignements sur les syndicats ouvriers au Canada.—R. C'est exact.

D. Et vous avez préparé pour l'information du Comité le document que l'on vient de mentionner?—R. Oui, monsieur.

D. Et il s'appuie sur les plus récents chiffres que vous avez recueillis sur les syndicats de cheminots?—R. Oui, monsieur.

D. Voulez-vous expliquer au Comité la relation, en tant que le ministère est concerné, entre la Fédération canadienne du Travail et la *One Big Union* mentionnée au mémoire?—R. La *One Big Union* est une filiale de la Fédération canadienne du Travail.

D. La Fédération canadienne du Travail compte-elle d'autres filiales?—R. Oui.

D. Avez-vous des rapports indiquant le nombre de cheminots affiliés directement ou indirectement avec la Fédération canadienne du Travail?—R. Les seuls deux rapports de succursales de la *One Big Union.*

D. Vous n'avez pas le nombre de syndiqués?—R. Elles ne donnent pas leur effectif.

D. Avez-vous des chiffres sur les autres organisations affiliées à la Fédération canadienne du Travail?—R. Malheureusement, elles ne nous les ont pas encore communiqués cette année.

D. Ainsi vous n'avez pas de chiffres autres que ceux qui figurent dans le rapport du ministère du 1er janvier 1938?—R. C'est exact.

D. Et ce rapport contient des chiffres se rapportant à cet organisme?—R. Oui, monsieur.

D. Voulez-vous nous dire quels sont ces chiffres et il ne sera pas nécessaire de déposer ce gros livre.—R. Puis-je donner une explication quant à la méthode suivie?

D. Oui; faites-le.—R. Pour obtenir les renseignements contenus dans ce livre nous avons adressé une circulaire à toutes les organisations centrales.

*L'hon. M. Parent:*

D. Qu'entendez-vous par "ce livre"? Quel en est le titre?—R. "Mouvement syndical ouvrier au Canada".

*M. Biggar:*

D. Que contient ce livre particulier que l'on a mentionné?—R. Il se rapporte à l'année civile 1937.

D. Il porte la date du 1er janvier 1938?—R. C'est la date de la publication. Nous adressons une circulaire à toutes les organisations centrales leur demandant la liste de leurs succursales canadiennes, si elles sont de caractère international. Nous demandons la liste des succursales si ce sont des organisations canadiennes. Une fois le renseignement obtenu nous demandons individuellement aux succursales quel est leur effectif. L'organisation centrale nous dit l'effectif global au Canada; nous en obtenons ensuite la confirmation des succursales. Les organisations centrales nous donnent un chiffre de tant; nous nous adressons ensuite aux succursales pour obtenir leur effectif.

D. Quel chiffre avez-vous obtenu pour la Fédération canadienne du Travail en 1938? Je crois que vous avez reçu un rapport de deux succursales de la Fédération canadienne du Travail?—R. Vous voulez dire des deux succursales de la *One Big Union?*

D. Non. Vous avez dit que vous adressez une circulaire pour obtenir la liste de leurs succursales; vous vous adressez ensuite aux succursales mêmes?—R. C'est exact.

D. A la suite de la dernière circulaire à la Fédération canadienne du Travail quel renseignement avez-vous obtenu?—R. Nous avons reçu un rapport de la Fédération canadienne du Travail indiquant les organisations centrales qui y étaient affiliées, parmi lesquelles se trouve la *One Big Union.*

D. Combien y en avait-il?—R. L'effectif total de la Fédération canadienne du Travail?

D. Le nombre total d'organisations locales.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Je crois que nous voulons connaître le premier chiffre. Quel effectif a-t-elle donné?—R. La Fédération canadienne du Travail a donné dans son rapport un effectif de 52,600.

D. Contestez-vous ce chiffre?

M. BIGGAR: Je cherche à obtenir les chiffres de l'année suivante.

Le TÉMOIN: Nous n'avons pas de rapport pour l'année suivante.

*M. Biggar:*

D. Quel est le dernier chiffre que vous avez obtenu?—R. Aucun.

*L'hon. M. Calder:*

D. Comptez-vous obtenir ce renseignement?—R. Nous l'espérons.

D. L'avez-vous obtenu les années précédentes?—R. Oui.

D. Vous devriez l'obtenir encore?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne vous est pas encore parvenu?

*L'hon. M. Horsey:*

D. Prenez-vous des mesures...—R. Oh! oui. Nous retournons à l'assaut. Nous nous adressons au secrétaire deux fois.

*L'hon. M. Parent:*

D. Depuis quand?—R. Je dis que c'est la méthode suivie; nous nous adressons deux fois au secrétaire de l'organisation centrale. Quand nous ne recevons pas de réponse à notre première demande, nous la formulons de nouveau au secrétaire en nous référant à notre première lettre, notre premier questionnaire.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Quand la Fédération canadienne du Travail a-t-elle été fondée?—R. A la fin de l'automne de 1936.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Contestez-vous les chiffres qu'elle a donné en 1938?—R. Afin de vérifier ces chiffres le mieux possible, nous avons en 1937 adressé une circulaire aux succursales. La Fédération canadienne du Travail avait donné un effectif de 52,000 environ; après bien des efforts pour obtenir le renseignement, les succursales qui nous ont répondu, trente-neuf sur soixante-douze, ont accusé un effectif d'un peu plus de 8,000.

D. En tout cas, quel que soit leur caractère et leurs vues, elles comptent des milliers de membres?—R. Elles embrassent des succursales qui disent compter 8,000 membres.

D. Vous ne supposez pas que les autres, la majorité, soient dépourvues de membres, n'est-ce pas?—R. Nous avons des rapports cette année de quelques-unes qui ne nous en avaient pas fait l'an dernier, et elles sont éteintes.

D. Comment peuvent-elles faire des rapports?—R. Elles n'en ont pas faits. Nous avons des rapports cette année de certaines succursales...

D. Vous dites qu'elles ont fait rapport et elles n'existent plus?

L'hon. M. ROBINSON: Ce sont des rapports de succursales éteintes.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Les rapports sont-ils morts?—R. Nous avons dans chaque cas adressé des circulaires aux derniers secrétaires connus, et si le secrétaire nous dit que les succursales sont éteintes, nous prenons sa parole.

*L'hon. M. Black:*

D. Il est évident qu'elles comptent un fort groupe puisque la moitié de leur effectif atteint le chiffre de 8,000? Est-il raisonnable de conclure qu'elles comptent un fort groupe?—R. Pas si fort si on les compare aux autres; mais c'est un des principaux organismes ouvriers fédérés.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Elle vient après le Congrès pancanadien du Travail et la Fédération américaine, n'est-ce pas?—R. Je dirais que l'Union nationale catholique, la Confédération des travailleurs catholiques vient en second lieu.

*L'hon. M. Haig:*

D. Combien de membres compte-elles?—R. Le dernier rapport indiquait un peu au delà de 52,000.

D. Avez-vous obtenu ce chiffre des succursales ou du bureau principal?—R. D'elles-mêmes et les rapports des succursales indiquent un plus fort effectif. Le bureau principal annonce un effectif d'environ 52,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est le même chiffre que donne la Fédération.

*L'hon. M. Haig:*

D. Le C.O.I. fait-il rapport?—R. Oui.

D. Quel est son effectif?—R. L'organisation centrale des Etats-Unis ne fait rapport que pour ses propres succursales, celles qui possèdent une charte directe.

Elle ne fait pas rapport pour les corps majeurs affiliés. Je veux dire que les travailleurs de l'automobile constituent un corps affilié au C.O.I. Ce dernier n'en donne pas l'effectif dans son rapport; c'est l'organisation centrale qui le fait; il ne fait rapport que pour ses succursales à charte directe; c'est-à-dire les succursales rattachées au C.O.I. et non à l'organisation centrale.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Son effectif est faible comparé aux autres?—R. L'effectif du C.O.I est faible. Je crois qu'il ne compte que neuf succursales à charte directe selon les derniers rapports, mais l'effectif global était considérable en 1937.

D. Connaissez-vous des motifs qui justifieraient le refus d'entendre la Fédération canadienne du Travail?—R. Non, monsieur.

*L'hon. M. Black:*

D. Comprend-elle des membres autres que les employés de chemin de fer?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh! oui.

*L'hon. M. Black:*

D. Qui représente-t-elle?—R. Selon ce rapport la Fédération canadienne du Travail compte des organisations centrales affiliées—je crois que je ferais mieux de tourner à une page plus commode, 192...

*L'hon. M. Parent:*

D. Où est son siège social?—R. A 126A, rue Sparks, mais d'après ce que j'ai entendu dire, M. Meikle, qui doit rendre témoignage, vient de Winnipeg.

L'hon. M. HAIG: Voilà une bonne recommandation.

Le TÉMOIN: Maintenant, la première organisation affiliée à la Fédération canadienne du Travail est l'*Amalgamated Building Workers.* Je cite le dernier rapport que nous avons reçu.

*L'hon. M. Beaubien:*

D. Le rapport en embrasse trente-neuf sur soixante-douze?—R. Trente-neuf sur soixante-douze.

D. Voilà ce que donne les rapports de trente-neuf succursales sur soixante-douze?—R. Le rapport que je vous ai donné de quelque 8,000 membres. Voici les organisations centrales affiliées: l'*Amalgamated Building Workers of Canada,* l'*Electrical Communication Workers of Canada,* la Fédération canadienne des musiciens, la *One Big Union,* la *Canadian National Printing Trades Union,* la *Canadian Brotherhood of Ship's Employees* et la *Transport and General Workers of Canada.*

*L'hon. M. Parent:*

D. Voulez-vous me dire si parmi les associations que vous avez mentionnées il y a des syndicats catholiques?—R. Non, monsieur.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Qui sont les travailleurs du transport?—R. Ce sont les travailleurs des chemins de fer; les autres sont des journaliers.

L'hon. M. BLACK: Quelques-uns sont des employés des chemins de fer Nationaux.

Le très hon. M. GRAHAM: Quel mal y aurait-il à user de notre propre jugement pendant quelques instants et à entendre ce que ces gens ont à dire? Cela nous aiderait à former notre opinion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien! très bien!

Le très hon. M. GRAHAM: Serait-ce là violer quelque règlement ouvrier?

L'hon. M. PARENT: Il est un point que je voudrais élucider. M. Biggar a dit que 92,000 ouvriers font partie des différents syndicats; il en a aussi mentionné quelques autres milliers. Voudrait-il s'expliquer?

M. BIGGAR: Ce que j'ai dit c'est que l'an dernier nous avons entendu deux représentants ouvriers qui, ensemble, représentaient quelque 91,500 ouvriers, et à en juger par cet état il semble n'y en avoir que 5,100.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cheminots.

M. BIGGAR: Cheminots.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne considère pas cette organisation comme une organisation ferroviaire. Je ne crois pas que nous ayons à nous en préoccuper du tout.

L'hon. M. ROBINSON: Où en sommes-nous? Cet homme veut-il être entendu?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

L'hon. M. ROBINSON: Où est-il présentement?

L'hon. M. BEAUBIEN: Il est à Winnipeg.

M. BIGGAR: Le président, M. Meikle, est à Winnipeg.

L'hon. M. HAIG: Il demeure et travaille à Winnipeg.

L'hon. M. BEAUBIEN: Messieurs, aimeriez-vous entendre maintenant...

L'hon. M. BLACK: Ne serait-il pas sage de disposer de cette affaire?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je propose que M. Meikle soit avisé que nous l'entendrons à notre prochaine séance, le 21 ou le 22.

L'hon. M. DANDURAND: Je croyais que nous avions entendu à peu près tous les témoignages nécessaires l'an dernier. Il nous faut décider dans quelle mesure nous allons entendre la même catégorie de témoignages que l'an dernier. Il nous faut aussi régler la question des dépenses des témoins venant de loin. Par exemple, allons-nous payer les dépenses de M. Meikle, de Winnipeg?

L'hon. M. HAIG: M. Meikle est le président de l'organisation.

L'hon. M. PARENT: Il ne doit pas être mieux renseigné que le secrétaire.

L'hon. M. DANDURAND: Quelle attitude avons-nous tenue l'an dernier au sujet des témoins venus de loin?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je ne crois pas que nous ayons payé de dépenses du tout. M. Meikle ne nous demande pas de payer ses dépenses. M. Peterson est le seul qui a demandé le remboursement de ses dépenses.

L'hon. M. MURDOCK: Si nous entendons M. Burford ou M. Meikle, ne voudrons-nous pas aussi entendre les autres représentants ouvriers?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je croyais que nous les avions entendus.

L'hon. M. MURDOCK: A mon arrivée ce matin on m'a remis une lettre qui contient des renseignements qui pourraient être utiles au Comité. J'ignore si le Comité aimerait en prendre connaissance. Elle porte la signature du président du Congrès pancanadien. Elle explique la situation et j'estime qu'elle devrait être consignée au compte rendu étant donné les renseignements que nous avons déjà obtenus, car je ne crois pas que nous ayons obtenu tous les renseignements utiles.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, nous n'avons pas contesté la situation du porte-parole de ces 91,000 personnes. M. Meikle jouera le même rôle. Je ne crois pas que nous devions aborder la question soulevée par le sénateur Murdock, car si nous le faisions nous engagerions querelle avec les diverses organisations quant à leur mérite; cela signifierait que nous siégerions tout l'été. Je ne crois pas que nous devions interroger M. Meikle sur la Fédération américaine du Travail, sur le C.O.I., par exemple. Nous pouvons lui demander quel est l'effectif de son organisation et il devrait nous dire en outre quelle est l'attitude de son syndicat

sur le problème ferroviaire. Je sais pertinemment que ces organisations sont à couteau tiré. J'ignore la teneur de la lettre du sénateur Murdock, mais je crains qu'elle ne conteste le droit de M. Meikle de parler au nom de son organisation. Il en a été élu le président il y a six mois, je crois. Nous pourrions l'entendre, quitte à ne pas accepter ses vues.

L'hon. M. MURDOCK: Nous ne voulons pas entendre les agents du chemin de fer de Témiscouata et d'une demi-douzaine de chemins de fer canadiens insignifiants, après avoir entendu les représentants du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Cette lettre émane d'une des organisations que nous avons déjà entendues; la lettre n'est pas longue et si le Comité ne veut pas en entendre la lecture elle pourrait être consignée au compte rendu.

L'hon. M. COTÉ: Si elle attaque M. Meikle, je crois qu'il serait préférable d'attendre l'arrivée de M. Meikle. Il pourrait alors y répondre.

L'hon. M. MURDOCK: Elle est signée par le président de la Fraternité canadienne...

L'hon. M. COTÉ: Peu importe par qui elle est signée. Si elle attaque M. Meikle nous devrions attendre son arrivée.

L'hon. M. MURDOCK: Elle ne contient pas d'attaque.

L'hon. M. HAIG: L'organisation de M. Meikle représente l'élément le plus radical, le plus rouge, du Travail. Je ne dis pas que je lui accorde mon appui, mais simplement ce qu'elle représente, au regard de l'élément plus conservateur représenté par la Fédération américaine du Travail et les organisations du même genre.

L'hon. M. DANDURAND: Je croyais qu'elle se rattachait aux syndicats de cheminots.

L'hon. M. HAIG: Oui, dans une certaine mesure. La *O.B.U.*, par exemple, en fait partie. C'est une association radicale de notre ville.

L'hon. M. MURDOCK: Son principal rôle est de semer la discorde, et vous voulez, messieurs, que son représentant vienne ici poursuivre cette fin.

L'hon. M. HAIG: Non. Mais je crois que nous devrions entendre toutes les versions.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Il est proposé que cette organisation soit entendue. Etes-vous d'accord?

L'hon. M. DANDURAND: Nous sommes satisfaits de la situation de l'organisation, en tout cas.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est tout ce qui me préoccupe.

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je devrais peut-être saisir le Comité de demandes d'audiences formulées par d'autres organisations. Nous avons une lettre de M. Best, secrétaire du comité législatif coopératif des organisations régulières de cheminots. J'ignore ce qu'elles sont.

L'hon. M. MURDOCK: C'est un fusionnement des organisations de service de convois et du Congrès des métiers et du travail du Canada sur ces problèmes. Les mécaniciens, chauffeurs, conducteurs et gardes-trains n'appartenaient pas jusqu'ici au Congrès des métiers et du travail du Canada, mais sur ces questions particulières ils coopèrent sous le nom indiqué dans la lettre.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Se sont-ils déjà fait entendre par la voix des principales organisations?

L'hon. M. MURDOCK: Oh! oui; M. Best a déjà été entendu.

L'hon. M. DANDURAND: Que dit la lettre de M. Best?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je vais demander au secrétaire de la lire.

Le secrétaire lit la lettre:

COMITÉ LÉGISLATIF COOPÉRATIF
ORGANISATIONS RÉGULIÈRES DE CHEMINOTS

506, Immeuble Birks,
Ottawa, Ontario,
9 mars 1939.

M. Arthur Hinds,
Secrétaire en chef des comités,
Le Sénat,
Ottawa.

Cher monsieur Hinds,

Je comprends que le Comité spécial du Sénat institué au cours de la dernière session du Parlement pour faire enquête sur la situation des chemins de fer a été réinstitué et inaugurera bientôt ses séances publiques.

Nous présumons que la reprise de l'enquête a pour objet de revenir sur les représentations formulées au cours de la dernière session, y compris celles des groupes d'employés de chemins de fer qui ont été entendus à cause de leurs contrats avec les chemins de fer. Par conséquent, au nom du comité législatif représentant les organisations régulières de cheminots, dont l'effectif se compose de la majeure partie des cheminots intéressés, nous serions heureux si vous nous fournissiez l'occasion de présenter les observations supplémentaires que commandent les circonstances.

Vous remerciant à l'avance, j'ai l'honneur d'être

Votre respectueux,

*Le secrétaire du comité législatif coopératif,*

WM L. BEST.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il fait erreur. Nous ne reviendrons pas sur les représentations faites à la dernière session.

L'hon. M. CALDER: Monsieur le président, personnellement, j'ai des doutes sur l'à-propos de rouvrir cette question. Nous avons entendu l'an dernier de nombreux témoignages de la part du travail. Je ne m'oppose pas à l'audition de nouveaux témoignages s'ils doivent nous profiter. Mais nous avons étudié la question à fond l'an dernier; nous avons entendu qui voulait se faire entendre et nous connaissons leur point de vue. Il était très précis. J'ose dire que si nous procédons de la même façon nous en arriverons au même point. Les ouvriers sont naturellement sous l'empire de la crainte; ils ont peur du chômage et de l'absence de compensation. Ce que les ouvriers craignent c'est la perte de leurs emplois. La situation est la même dans tous les syndicats ouvriers. Il me semble que nous avons étudié ce problème à fond l'an dernier et—ce n'est que mon opinion—je doute qu'il serait utile de continuer notre enquête dans ce domaine. Je crois qu'il est des aspects essentiels de l'enquête que nous n'avons pas abordés l'an dernier et qui pourraient prendre beaucoup de notre temps. Nous ignorons quelle sera la durée de la session, mais nous devrions certes nous efforcer d'en venir à une conclusion cette année sans un nouvel ajournement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien, très bien!

L'hon. M. CALDER: Ainsi, je crois qu'il nous incombe d'être très prudents et ne pas reprendre cet aspect de l'enquête à moins de nécessité absolue.

L'hon. M. DANDURAND: J'éprouve des craintes à épouser les querelles ouvrières qui peuvent résulter de l'audition de cette organisation ou de ses représentants. D'autres organismes peuvent demander à se faire entendre pour

appuyer ou réfuter les représentations faites. Je croyais que nous en avions fini l'an dernier avec cet aspect de la question. Je suis prêt à m'en tenir à la décision du Comité prise il y a un instant, mais je suis prêt à me reprendre si on a l'impression que l'audition de cette organisation peut occasionner une perte de temps et nous empêcher d'aller de l'avant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'entrevois rien de grande conséquence sur quoi il nous faille entendre des témoignages. Voici ce que je propose: si une autre organisation ouvrière importante demande à être entendue, je ne dirais pas non, mais je fixerais un délai pour l'audition des témoignages. Si je ne fais erreur, nous nous réunirons le 21, mardi. Nous pourrions décider d'en finir ce jour-là ou mercredi.

L'hon. M. DANDURAND: Sur les questions ouvrières?

Le très hon. M. MEIGHEN: Sur tous les témoignages. Nous pourrions décider d'en finir mercredi et de ne pas entendre de témoignages après cette date. Personne ne pourrait se plaindre, car nous ne favoriserions ni un groupe ni l'autre. Nous avons été justes, généreux même, quant à notre temps. Après cette date nous nous appliquerions à la préparation de notre rapport.

L'hon. M. PARENT: Quel est l'avis du sénateur Meighen au sujet des dépenses des représentants?

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est une autre question. Je ne crois pas qu'elle soit en jeu dans le cas de M. Meikle, mais elle l'est dans celui de M. Peterson. De bons arguments peuvent être invoqués dans les deux sens. Nous n'avons pas payé de dépenses jusqu'à présent. Le cas de M. Peterson présente des circonstances exceptionnelles. Il n'est le représentant d'aucune organisation possédant des fonds, ni d'aucuns intérêts spéciaux, comme le sont les représentants ouvriers en général. Il a consacré plus de temps que quiconque aux questions publiques intéressant l'agriculture dans l'Ouest. Je ne veux laisser personne croire que M. Peterson soit un de mes amis. Je ne crois pas qu'il m'ait jamais appuyé de sa vie; je crois qu'il a fait tout le contraire. Mais c'est un homme particulièrement capable et perspicace. Le sénateur Riley le connaît tout aussi bien que moi. Je sais en quelle estime on le tient dans l'Ouest. Il ne serait pas juste de lui demander de payer ses dépenses de voyage quand il ne peut se faire rembourser par une organisation après avoir fait un voyage aussi long. Il ne veut aucune compensation personnelle mais seulement ses déboursés. Il me semble qu'il ne serait pas déraisonnable de faire exception dans son cas; mais je respecterai les opinions contraires.

L'hon. M. DANDURAND: Il me semble qu'un monsieur comme M. Peterson, vivant à une aussi grande distance, pourrait peut-être nous adresser un mémoire. C'est un écrivain, un journaliste, et sûrement il couchera ses vues sur le papier même s'il se présente devant nous. Mais s'il était satisfait de nous adresser un mémoire, cela lui épargnerait la peine de se déranger et au Trésor les frais de son voyage. Tout mémoire reçu de lui pourrait être lu par le secrétaire du Comité et consigné au compte rendu.

L'hon. M. CALDER: Je connais très bien M. Peterson. Il a été au service du gouvernement de la Saskatchewan pendant quelques années. C'est un homme très capable et je dirais qu'il pourrait nous dire des choses très intéressantes. Mais après tout il ne représente aucun groupe. Maintenant si nous le mandons et payons ses dépenses, pourquoi toute autre personne ayant des vues à exprimer sur la situation ferroviaire n'aurait-elle pas le même droit que lui? Il y aurait, je crois, danger d'ouvrir la porte. Jean Lenoir, d'Halifax, a des vues bien arrêtées de même que quelque personne de Vancouver. J'ai reçu nombre de lettres, de brochures et autres documents—je dois en avoir une demi-douzaine sur mon bureau—traitant de cette question et venant de personnes qui aimeraient exposer leurs vues. Si c'est ce que veut le Comité, très bien; mais dans ce cas j'entrevois

où va aboutir notre enquête. Il me semble que le sénateur Dandurand a la bonne solution. Si M. Peterson a des choses concrètes et précises à nous dire sur la situation, qu'il le fasse dans un mémoire. Nous pourrions en avoir chacun un exemplaire et en prendre connaissance.

L'hon. M. DANDURAND: Je vois par sa lettre qu'il a l'intention d'exposer devant le Comité que l'immigration dans l'Ouest ne serait pas une solution du problème ferroviaire. Voilà sans doute un sujet très intéressant mais qui ne relève pas directement de nos attributions. Je crois que nous pourrions lui demander de se borner à des propositions pratiques visant la solution de notre problème ferroviaire. M. Peterson est une personne de renom et un penseur, mais je me demande si nous serions plus avancés en le faisant venir ici plutôt qu'en lui demandant de nous transmettre un mémoire.

L'hon. M. CALDER: Que ferions-nous si quelque autre personne nous demandait le même privilège?

L'hon. M. DANDURAND: Je puis dire que j'ai reçu une étude très intéressante du professeur Currie, de Vancouver.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne demande pas une audience, toutefois.

L'hon. M. DANDURAND: Non. Je ne demanderais pas à M. Currie de se présenter devant le Comité, mais nous pourrions prendre connaissance de son étude. Je suppose que nous aurons l'occasion d'entendre M. McDougall, de l'Université Queen, qui a demandé une audience.

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

L'hon. M. DANDURAND: Il dit être prêt à venir le 21 ou plus tard. Voilà autant d'études sur notre problème.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Que dites-vous, messieurs, de la proposition du sénateur Meighen, de désigner une couple de jours la semaine prochaine pour compléter les témoignages?

L'hon. M. ROBINSON: Pour terminer toute l'enquête?

L'hon. M. HAIG: Non; l'audition des témoignages.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Pour compléter les témoignages.

L'hon. M. DANDURAND: Nous avons convenu la semaine dernière, je crois, de demander au National-Canadien lesquelles de ses lignes ne rapportaient pas de bénéfices, celles qui accusent une perte. Ce renseignement nous permettrait de mieux saisir la situation. L'a-t-on avisé?

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: A l'époque nous avons décidé de demander aux deux chemins de fer ce qu'ils ont fait depuis juillet dernier pour donner suite à notre résolution du 30 juin dans laquelle nous leur demandions de coopérer aussi étroitement que possible.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous pourrions les entendre si nous le leur avons demandé.

L'hon. M. DANDURAND: Nous le leur avons demandé.

L'hon. M. COTÉ: Vont-ils traiter du terminus commun à Montréal?

L'hon. M. DANDURAND: En leur demandant ce qu'ils ont fait dans le domaine de la coopération depuis juillet nous toucherons probablement la question du terminus.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, cela vous agrée-t-il?

L'hon. M. CALDER: Demanderiez-vous au Pacifique-Canadien de dire quelles sont ses lignes improductives?

L'hon. M. DANDURAND: Oui, il peut le faire s'il le veut. Il y a deux aspects différents. Nous voulons d'abord connaître la situation de notre propre chemin

de fer. Si le Pacifique-Canadien désire faire connaître ses lignes improductives il peut le faire. Nous sommes sans doute moins intéressés à cet aspect de l'enquête puisqu'il appartient au Pacifique-Canadien de décider ce qu'il peut faire de ses lignes improductives.

L'hon. M. SINCLAIR: S'il n'est pas sage pour le Pacifique-Canadien de divulguer ce renseignement, pourquoi le serait-ce pour notre réseau?

L'hon. M. DANDURAND: Pour la raison suivante: les deux tiers des lignes du National-Canadien sont déficitaires, je suppose. Il serait intéressant de savoir quelles lignes sont permanemment déficitaires; cela nous démontrerait le fardeau que porte le National-Canadien pour le compte de l'Etat.

L'hon. M. SINCLAIR: S'il n'y a pas d'objection, pourquoi ne pas demander la même chose à l'autre chemin de fer?

L'hon. M. DANDURAND: Il n'y a pas d'objection si l'autre chemin de fer veut le faire.

L'hon. M. MURDOCK: L'an dernier nous avons indiqué aux chemins de fer que nous désirions les voir appliquer les principes de la coopération sur une plus grande échelle que par le passé. Si je ne fais erreur, pendant quelques semaines depuis cette époque un comité de hauts fonctionnaires des deux chemins de fer a siégé continuellement à London, Ontario, en vue d'examiner la possibilité de l'exploitation en commun ou la coopération entre Woodstock et Chicago, mais ces longues conférences n'ont abouti à aucun résultat concret. Je crois que nous devrions entendre ceux qui ont pris part à ces conférences afin de déterminer pourquoi la coopération n'a pas été mise en œuvre dans ce cas particulier.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je comprends, messieurs, que le Comité convient d'entendre les deux chemins de fer en plus des deux jours que nous réservons aux autres personnes qui veulent se faire entendre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous sommes libres de les entendre plus tard.

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

Quelques hon. SÉNATEURS: Oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Alors, allons-nous désigner deux jours de la semaine prochaine et inviter à se présenter les gens qui veulent se faire entendre?

Le très hon. M. MEIGHEN: N'invitez pas le public.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Nous allons réserver deux jours pour ceux qui désirent comparaître et nous ne dépasserons pas cette période.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

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

Quelques hon. SÉNATEURS: Oui.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Nous n'allons pas donner dans l'autre extrême.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Nous voulons en finir avec l'enquête.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Comment les syndicats ouvriers sauront-ils s'ils seront entendus si vous limitez l'audition des représentations à deux jours?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je ne parle que de ceux qui ont demandé d'exprimer leurs vues.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'ils le demandent nous pourrons les entendre.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Certainement. Je puis dire que M. Peterson, M. McDougall et M. Séraphin Ouimet ont demandé d'être entendus. Nous pouvons les entendre au cours de ces deux jours.

L'hon. M. HAIG: M. Dandurand a proposé que M. Peterson nous communique ses vues par écrit. Personnellement, je préférerais qu'il se présentât. Il exerce une très grande influence dans l'Ouest, particulièrement dans les collectivités agricoles.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'aimerais beaucoup qu'il se présentât en personne.

L'hon. M. PARENT: Est-ce un journaliste?

L'hon. M. HAIG: Il est l'éditeur de la *Farm and Ranch Review.*

L'hon. M. RILEY: C'est le principal journal agricole de l'Ouest canadien.

L'hon. M. HAIG: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Si le monsieur de Calgary nous transmettait un mémoire, ce serait une économie de temps pour lui et de dépense pour le Trésor.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'il comparaît il aura beaucoup plus qu'un mémoire à nous présenter. Ce n'est pas sa manière de procéder.

L'hon. M. PARENT: L'idée de présenter un mémoire s'applique à tous. Nous pourrions demander aux chemins de fer de présenter un mémoire.

L'hon. M. HAIG: Je ne crois pas que M. Peterson représente aucun clan, parti ou organisme, mais il exprime certainement les vues des cultivateurs de l'Ouest canadien. Ceux-ci lisent sa *Farm and Ranch Review* et il est fréquemment cité par les journaux. Il n'y a pas de doute sur ce point.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne m'oppose pas à sa comparution. J'aimerais connaître ses vues.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'estime que nous devrions faire exception dans le cas de M. Peterson. Je propose que nous payions ses dépenses.

L'hon. M. MURDOCK: Alors, ne devrions-nous pas aussi payer les dépenses de M. Meikle?

L'hon. M. HAIG: Il représente une organisation.

L'hon. M. BEAUBIEN: Que dites-vous, messieurs, de la proposition?

L'hon. M. ROBINSON: A mon sens, nous sommes en face d'un problème financier. Nous savons que les deux chemins de fer sont en butte à des difficultés, et je ne vois que trois moyens de résoudre le problème: l'accroissement du trafic, la réduction des salaires des employés et la réduction du taux d'intérêt sur les emprunts.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela pourrait ne pas être le remède.

Lhon. M. CALDER: L'augmentation des tarifs de transport.

L'hon. M. ROBINSON: Ce serait une augmentation du trafic.

L'hon. M. CALDER: Non.

L'hon. M. ROBINSON: Tous ces moyens comportent des difficultés. Je n'entrevois pas la possibilité d'augmenter le trafic avec la concurrence. Les choses semblent tendre dans la direction opposée. Je ne vois pas comment nous pouvons réduire les salaires des employés. Ces derniers ne se soumettraient pas facilement. Ils veulent une augmentation de salaire. Quant aux taux d'intérêt, je crois que nous n'y pouvons rien.

L'unification entraînerait nécessairement la réduction du nombre d'employés, et bien que cette mesure influerait dans une certaine mesure sur la situation financière des chemins de fer, elle accentuerait le chômage.

Y a-t-il quelqu'un à part les chemins de fer et les syndicats ouvriers qui peut nous apporter de la lumière? Si M. Peterson peut le faire, ce serait intéressant de l'entendre. S'il est d'autres personnes au Canada en dehors du domaine ferroviaire qui peuvent nous renseigner, je crois que nous devrions les faire comparaître. Tant que nous nous bornerons aux syndicats ouvriers et aux employés de chemins de fer nous ne ferons pas de progrès. Je dirais: invitons M. Peterson, même si nous devons faire quelque dépense.

[M. D. J. Sutherland.]

L'hon. M. DANDURAND: Alors, nous allons faire exception quant au payement de ses dépenses?

L'hon. M. BEAUBIEN: Quant aux déboursés de M. Peterson.

Quelques hon. SÉNATEURS: Adopté.

L'hon. M. BEAUBIEN: On vient de me communiquer une demande de comparution venant d'un M. Vaudrin.

L'hon. M. DANDURAND: Le sénateur Beaubien me remet une lettre de M. George C. Vaudrin. En voici la teneur:

> Ayant fait une étude spéciale de la situation du transport au Canada, notamment au point de vue des chemins de fer et des véhicules automobiles, le soussigné priserait fortement le privilège d'exposer devant votre Comité les constatations des personnes les plus intéressées, les ouvriers et les consommateurs en général.
>
> Le soussigné n'est assujéti à aucune association ou organisation; il est absolument indépendant de toute influence politique; il est reconnu comme une autorité en matières ferroviaires et industrielles au point de vue social et économique; il ne préconise aucun projet pécuniaire et il est libre de toute intention destructive.
>
> Le désir d'exposer devant votre Comité le sujet à l'étude, dans l'une ou l'autre langue ou dans les deux, s'inspire de la ferme conviction qu'un tel exposé de tous les faits sera utile à tous ceux à qui incombe la responsabilité d'une bonne administration.

Voilà une justification de la crainte exprimée par le sénateur Calder. Voici un monsieur qui a des idées, qui croit pouvoir offrir des moyens de guérir les maux dont nous souffrons. Je persiste dans l'idée que nous devrions lui demander de nous adresser un mémoire afin que notre président puisse décider de l'opportunité de l'inviter à se présenter.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ne serait-ce pas résoudre le problème que de dire que nous les entendrons si nous en avons le temps?

L'hon. M. DANDURAND: Mais ils se présenteraient au bout de la table et prendraient des heures de notre temps à la lecture d'un document. Il ne nous serait pas agréable d'avoir à leur dire: "Votre temps est écoulé." Je crois que ces messieurs devraient nous transmettre des mémoires.

M. Séraphin Ouimette, qui a écrit sur la question du transport, exprime l'idée que nous devrions pratiquer un tunnel tout le long de la ville de Montréal afin de faciliter la circulation des trains de marchandises de l'est à l'ouest et d'une gare à l'autre. Je crois qu'avant de leur ouvrir la porte nous devrions demander à ces messieurs qui ont des vues particulières à exprimer d'adresser un mémoire au président qui décidera s'il est à propos de les consulter plus longuement.

Le très hon. M. MEIGHEN: M. Vaudrin ne prétend représenter personne. Il a étudié ce sujet à fond. Que diriez-vous de lui demander de nous faire parvenir son mémoire en ajoutant que nous ferons l'impossible pour l'entendre au cours des deux jours de séances s'il a autre chose à nous dire?

L'hon. M. DANDURAND: Mais on lui demandera un mémoire ainsi qu'à M. Ouimette.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous pourrons l'entendre s'il se présente pendant ces deux jours. Nous pourrons lui dire qu'il nous faut en finir pendant ces deux jours.

L'hon. M. HAIG: Ne les encourageons pas à venir.

Avant de passer à un autre sujet, monsieur le président, nos séances seront-elles tenues mercredi et jeudi?

L'hon. M. DANDURAND: Mardi et mercredi.

L'hon. M. HAIG: Le Comité des divorces siège mardi et il a une forte tâche à accomplir.

L'hon. M. DANDURAND: Nous nous mettrons à l'œuvre mardi et mercredi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

Maintenant j'ai songé au rapport. Je sais quelle tâche onéreuse comportera sa préparation. Je me demande si nous pourrions trouver quelque moyen de faciliter le travail. Voici mon idée. Si M. Biggar pouvait préparer une analyse des témoignages, qui sont très volumineux, conférer avec le président et faire porter son analyse sur l'objet de notre mandat—c'est-à-dire trouver un moyen de faciliter la tâche, cela nous serait très utile. A mon sens, il y a deux remèdes: l'unification et la coopération. Naturellement, l'analyse embrasserait ces points et il y aurait des renvois aux témoignages pertinents, pour et contre ces propositions.

L'hon. M. MURDOCK: A la dernière réunion on nous a promis quelque chose que je n'ai pas encore reçu.

L'hon. M. BEAUBIEN: La chose est en voie d'impression.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Je croyais l'avoir plus tôt. Elle est sur le point d'arriver.

L'hon. M. DANDURAND: C'est le mémoire qu'a mentionné M. Biggar à la fin de la dernière session.

L'hon. M. BEAUBIEN: Oui, ainsi que les deux chefs et les deux présidents.

Le très hon. M. MEIGHEN: Certes, le mémoire déjà préparé sera très utile, mais je crois que nous pourrions procéder d'une façon plus systématique si on suivait la méthode que j'ai indiquée. J'espère que M. Biggar n'aura pas à venir me consulter, mais il pourrait conférer avec les deux présidents. A mon sens, il devrait y avoir deux exposés parallèles, sous forme synoptique, des témoignages, avec renvois afin que quiconque puisse examiner les détails, le cas échéant.

M. BIGGAR: C'est une tâche onéreuse.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le sais.

M. BIGGAR: C'est une chose qui ne peut se faire convenablement dans une semaine, un mois ou même six semaines.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne ferais pas une analyse trop élaborée. Une bonne partie pourrait consister en renvois.

M. BIGGAR: Le Comité pourra peut-être en venir à une conclusion quant à la solution possible sans revenir sur ce qui a été dit sur le sujet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'en vois pas le moyen.

L'hon. M. DANDURAND: Nous pourrions peut-être ajourner cette discussion à la prochaine séance. Dans l'intervalle nous aurons l'exposé de M. Biggar, qui embrasse toute l'enquête et qui contiendra son impression, fraîche à ce moment, sur les points saillants de notre étude et sur ce que nous devons examiner pour en venir à une conclusion.

Je n'ai pas suffisamment remercié M. Biggar de nous avoir donné en quatre ou cinq pages l'essence de l'enquête. Je trouve le document fort intéressant. Il pose une question qui doit précéder l'examen des témoignages, à savoir: sommes-nous prêts à nous prononcer pour l'unification, même si elle devait comporter une plus forte économie que la coopération? C'est un point qu'il nous faudra discuter.

Je n'y insisterai pas présentement. Les membres du Comité peuvent lire l'exposé de M. Biggar et décider s'ils approuvent l'observation qu'il y fait quant aux questions à discuter successivement. Je n'ai pas l'exposé en ma possession, mais je l'ai trouvé très lucide et très logique. M. Biggar a envisagé la question au point de vue objectif, comme nous devons tous le faire.

L'hon. M. HAIG: M. Biggar peut-il nous dire jusqu'à quel point il peut avancer la préparation d'un tableau synoptique selon que proposé par M. Meighen?

L'hon. M. PARENT: C'est une grosse entreprise. Pourriez-vous le faire dans une semaine?

M. BIGGAR: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas que vous puissiez le faire dans une semaine. Je ne crois pas, toutefois, qu'il vous soit nécessaire de lire tous les témoignages. Ce que j'ai à l'idée c'est une revue qui nous permettrait de trouver ce que nous cherchons et qui aurait la même utilité pour le public plus tard.

L'hon. M. DANDURAND: En prenant la revue de notre travail, que vous avez devant vous, monsieur Biggar, vous serait-il possible de l'élaborer quelque peu à l'égard de chacune des questions que vous y traitez?

M. BIGGAR: Il y a des mois que j'ai fait ce travail. Pour bien faire une analyse de ce genre il faudrait lire les témoignages d'un bout à l'autre. Je n'en ai pas présentement un souvenir assez précis pour dicter une analyse. Il faudrait commencer par lire le rapport.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais vous pourriez le lire rapidement. Pourriez-vous, si nous ne vous donnons pas d'instructions précises maintenant, conférer avec le président quant à tout autre service que vous pouvez rendre au Comité?

M. BIGGAR: Je serai heureux de le faire, dans un délai raisonnable.

L'hon. M. DANDURAND: Il est convenu que toute personne qui voudra comparaître autre que MM. Peterson, Meikle et McDougall sera priée de nous envoyer un mémoire?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ne croyez-vous pas qu'en demandant l'envoi de mémoires nous devions mentionner que la lecture n'en devrait pas prendre plus de vingt minutes? Et nous devrions ajouter que nous manderons l'auteur si nous jugeons la chose nécessaire.

L'hon. M. DANDURAND: Je demanderais un exposé concis des points importants.

Le Comité s'ajourne au mardi 21 mars à 10 h. 30 du matin.

1939

SÉNAT DU CANADA

# TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

# COMITÉ SPÉCIAL

INSTITUÉ POUR

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

---

## N° 2

---

PRÉSIDENTS CONJOINTS:

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

---

TÉMOINS:

M. John L. McDougall, professeur, université Queens, Kingston, Ont.

M. Allan Meikle, président, Fédération canadienne du Travail.

M. W. L. Best, secrétaire, comité législatif des organisations régulières de cheminots.

---

PIÈCE PRODUITE:

N° 98. Graphique indiquant les recettes brutes des chemins de fer en centièmes du revenu national réalisé.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1940

## ORDRE D'INSTITUTION

*(Extrait des procès-verbaux du Sénat, 7 mars 1939)*

*Résolu:* Que, en vue de compléter l'enquête poursuivie au cours de la dernière session par le Comité spécial du Sénat sur les chemins de fer, et de préparer et présenter un rapport suffisant de cette enquête, ce comité spécial soit institué de nouveau pour s'enquérir et faire rapport sur les meilleurs moyens de soulager le pays de la situation extrêmement grave des chemins de fer, ainsi que du fardeau financier qui en résulte; que ce comité ait le pouvoir d'assigner des personnes, de faire produire des pièces et documents, qu'il se compose du même personnel et soit par conséquent formé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hardy, Horsey, Hugessen, Jones, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

# TÉMOIGNAGES

## SÉNAT

Le MARDI 21 mars 1939.

Le Comité spécial réinstitué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, se réunit à 10 h. 30 du matin.

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

Le colonel O. M. Biggar, c.r., avocat du Comité.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur le président, deux personnes de Montréal ont demandé à être entendues. On leur conseilla de nous envoyer un mémoire expliquant le sujet qu'elles désiraient traiter. L'une d'elles a écrit un exposé assez long; l'autre, une déclaration relativement courte. Je propose qu'avec l'assentiment du Comité, le président, M. Meighen et moi-même examinions ces documents afin de nous rendre compte s'ils se rapportent à notre enquête. Nous en ferons rapport au Comité et si nous décidons qu'ils n'intéressent pas notre enquête, il sera inutile de faire comparaître leurs auteurs. Voici un extrait de l'une des lettres:

> En résumé, je prouverai que les recettes de nos chemins de fer pourraient être augmentées de plus de 50 millions par année avec l'aide du gouvernement impérial et au moyen de la collaboration avec ou sans fusion; il n'y aurait lieu ni de répudier les dettes ni de réduire les salaires.
>
> Cette méthode est maintenant à l'étude par le gouvernement impérial, la banque d'Angleterre et la finance anglaise. Le projet de loi a également été soumis au procureur général de la province de Québec et d'autres projets seront portés à l'attention du gouvernement fédéral sous peu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qui en est l'auteur?

L'hon. M. DANDURAND: Je ne le nommerai pas maintenant. Mais je proposerai que ce monsieur fasse parvenir au président les propositions qui ont été soumises au gouvernement impérial, etc., afin que nous puissions déterminer s'il y a lieu de lui demander de venir expliquer ses vues au Comité.

L'hon. M. ROBINSON: Serait-il à propos de soumettre cette lettre au Comité des relations extérieures?

L'hon. M. DANDURAND: L'autre lettre, comme je l'ai dit, est très longue. Je vois que le sénateur Black est en train de la lire. Le Comité croit-il que le président, le sénateur Meighen et moi-même devrions étudier cette longue lettre afin de décider s'il serait à propos pour le Comité d'entendre son auteur? Si nous décidions qu'il serait utile de l'entendre, il faudrait peut-être envoyer tout d'abord, à chaque membre du Comité, un exemplaire de sa longue lettre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Désire-t-il être entendu?

L'hon. M. DANDURAND: Oui, mais nous pourrions lui demander de nous envoyer un mémoire, afin de pouvoir juger s'il y a lieu de l'entendre. Est-ce l'avis du Comité?

L'hon. M. PARENT: Vous semblez très égoïste lorsque vous obtenez tous ces renseignements sur ces questions importantes sans nous en communiquer la moindre bribe.

L'hon. M. DANDURAND: Il nous faut d'abord décider si les questions qu'il désire soumettre à notre Comité se rattachent à notre enquête.

L'hon. M. ROBINSON: Vaudrait-il la peine de donner son nom? Ne désirez-vous pas faire connaître son nom?

L'hon. M. DANDURAND: Nous préparerons un rapport. Je ne connaissais pas son nom moi-même; je viens de l'apprendre.

M. BIGGAR: Monsieur le président, samedi matin, j'ai reçu un télégramme de M. Peterson, de Calgary, que le Comité désirait entendre, me disant qu'au moment même où il allait quitter Calgary, vendredi soir, sa fille mourait. J'ai pris sur moi-même de lui répondre que, vu les circonstances, le Comité n'insisterait pas pour qu'il comparaisse aujourd'hui et que je l'avertirais du jour où le Comité désirerait l'entendre. Je crois qu'il est prêt à venir n'importe quand.

Le très hon. M. MEIGHEN: Disons dans une semaine.

L'hon. M. DANDURAND: Oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Vous plaît-il, messieurs, que M. Peterson soit convoqué pour mardi prochain?

L'hon. M. ROBINSON: Est-on certain qu'il y aura une réunion ce jour-là?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Mercredi serait peut-être préférable. Cela vous conviendrait-il, monsieur le sénateur Meighen?

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

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Alors, ce sera mercredi prochain, le 29.

M. BIGGAR: Le Comité a décidé d'entendre deux témoins: M. Meikle et le professeur McDougall, de l'université Queen's. Je propose qu'on commence par le professeur McDougall, si le Comité le veut bien.

M. JOHN L. MCDOUGALL est appelé.

*M. Biggar:*

D. Professeur McDougall, le 2 février, je crois, vous avez averti le Comité que vous désiriez comparaître afin de discuter les salaires et les conditions de travail des ouvriers employés au service des trains et des locomotives des chemins de fer, question qui importe fort surtout en ce qui touche l'abandon de lignes et la concurrence routière?—R. Oui, monsieur.

D. Si je suis bien renseigné, vous êtes professeur adjoint de commerce à l'université Queen's?—R. Oui, monsieur.

D. Et, au cours des dernières années, vous avez fait une étude spéciale de la situation relativement aux salaires des employés de la circulation des chemins de fer et de leurs effets sur le fonctionnement de ces entreprises?—R. Oui, monsieur.

D. Et vous avez, je crois, préparé un mémoire exposant les résultats de vos enquêtes, en tant qu'ils se rattachent à la question que le Comité doit étudier?—R. Oui, monsieur.

D. Voulez-vous commencer à traiter de cette question en ce sens?—R. Oui, monsieur; je vais vous lire un mémoire que j'ai ici.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité,

Avec votre permission, je désirerais limiter assez rigoureusement mes remarques à l'étude des conditions des employés faisant le service des trains et des locomotives—mécaniciens, chauffeurs, conducteurs, serre-freins, préposés aux bagages et signaleurs. Je me propose de démontrer que les ententes qui régissent les salaires et les conditions de travail ne sont plus guère applicables et constituent un obstacle sérieux à la reprise, par les chemins de fer, de la position concurren-

tielle à laquelle ils ont droit en vertu de leur importance comme voituriers. Afin de prouver mon point, je soumettrai certaines prémisses fondamentales touchant l'industrie des chemins de fer.

A l'heure actuelle, et depuis 1923 au moins, les chemins de fer, comme industrie, périclitent sans cesse. Ce déclin relatif fut inapparent jusqu'en 1928 à cause de l'accroissement de l'activité commerciale générale, mais la baisse formidable survenue depuis n'est due qu'en partie à la régression périodique des affaires en général; il résulte également d'un déclin séculaire qui s'est continué presque sans interruption depuis la fin de la dernière guerre. Le tableau 1 prouve la véracité de cette assertion. Il donne les recettes brutes des chemins de fer en centièmes du revenu national réalisé. On y trouve le pourcentage plutôt que les chiffres mêmes parce que les variations importantes dans tous les domaines économiques nous empêchent de distinguer les tendances qui deviennent tout à fait évidentes dès qu'on les considère sous forme de pourcentages.

TABLEAU 1

RECETTES BRUTES DES CHEMINS DE FER EN CENTIÈMES DU REVENU NATIONAL RÉALISÉ [1]

| Année | Pourcentages pour les marchandises | Pourcentages pour les voyageurs |
|---|---|---|
| 1921 | 7.81 | 2.20 |
| 1922 | 7.70 | 1.93 |
| 1923 | 7.85 | 1.98 |
| 1924 | 7.27 | 1.88 |
| 1925 | 7.06 | 1.71 |
| 1926 | 7.23 | 1.65 |
| 1927 | 6.82 | 1.56 |
| 1928 | 7.25 | 1.47 |
| 1929 | 6.56 | 1.37 |
| 1930 | 6.25 | 1.29 |
| 1931 | 6.23 | 1.14 |
| 1932 | 6.41 | 1.08 |
| 1933 | 6.26 | 0.99 |
| 1934 | 6.36 | 0.96 |
| 1935 | 6.22 | 0.91 |
| 1936 | 6.20 | 0.87 |
| 1937 | 5.91[2] | 0.85[2] |

[1] La *Monthly Review* de la Banque de la Nouvelle-Ecosse mai 1937 et juillet 1938.
[2] D'après une estimation préliminaire du revenu national.

*L'hon. M. Sinclair:*

D. Il s'agit du Canada uniquement?—R. Oui, monsieur.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Pour satisfaire notre curiosité, nous diriez-vous où vous avez puisé les chiffres relatifs au revenu national?—R. De la *Monthly Review* de la Banque de la Nouvelle-Ecosse de mai 1937 et de juillet 1938.

D. Mais où celle-ci a-t-elle puisé les chiffres du revenu national pour ces années, sur lesquels vous établissez vos pourcentages?—R. Ils sont basés sur les chiffres du Bureau fédéral de la statistique; ils ont été complétés au moyen d'autres sources particulières de renseignements. Permettez-moi de donner un exemple: le professeur MacGregor, qui collabore avec la banque, a travaillé depuis au moins cinq ans, je crois, à déterminer surtout les principaux item du revenu national que le Bureau ne donne pas complètement (les recettes, par exemple, de tous les employés de banques, de compagnies d'assurance, etc.). Ainsi, les chiffres préparés par la banque sont les plus exacts qu'on puisse se procurer pour l'ensemble de cette période.

*L'hon. M. Calder:*

D. Qu'entendez-vous par l'expression "revenu national"?—R. C'est la valeur monétaire totale de la production intérieure pour l'année.

D. De la production?—R. Oui. Je m'explique: c'est le total de la production entière des fermes, des mines et des usines, du travail de ceux qui servent le public, tels les dentistes, médecins, instituteurs et tout le personnel de professions semblables. Le revenu national englobe tout le travail rétribué.

D. Il doit être très difficile de le calculer?—R. C'est extrêmement difficile, monsieur.

D. Jusqu'à quel point peut-on se fier à ces chiffres?—R. Le professeur Colin Clark calcule le revenu national de la Grande-Bretagne par deux méthodes différentes et il contrôle la marge dans une limite de 2 p. 100. A mon avis, au Canada, l'écart est plus prononcé; autrement dit, en une année, le jeu peut s'élever jusqu'à 5 p. 100.

D. On ne procède pas par voie de recensement. Ainsi, combien de personnes ici présentes a-t-on questionnées au sujet de leur revenu?—R. Leur revenu se retrouve d'abord dans les payements effectués par le gouvernement; puis, dans les versements faits par l'industrie s'ils reçoivent des dividendes ou des intérêts d'obligations; les comptes du gouvernement en feront également foi s'ils sont détenteurs d'obligations leur rapportant des intérêts.

D. Pour toute la population canadienne?—R. Tout est englobé. Je n'oserais jamais dire que le chiffre en dollars a la même importance que la tendance qu'il indique. Ainsi, une variation, disons, de 5 p. 100 entre 1937 et 1938 me paraît beaucoup plus intéressante que le fait de dire que le revenu national s'est élevé à $4,500,000,000.

D. Le tout dépend de l'exactitude de vos chiffres. Si le revenu national pour 1934 s'établit à tant et celui de 1936 à tant et que ces chiffres indiquent une tendance, l'exactitude du calcul de cette tendance tient à l'exactitude de vos chiffres primitifs?—R. Non, monsieur. Ici je dois différer d'opinion.

D. Lorsque vous le réduisez en pourcentage?—R. Si vous calculez les chiffres de 1934 et de 1936 par la même méthode, l'écart, le cas échéant, est le même dans les deux résultats et la tendance constatée peut être exacte même si les chiffres sont erronés.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Les chiffres sont publiés par notre Bureau de la statistique. Je les ai vus. Ils sont complétés par...—R. La Banque de la Nouvelle-Ecosse.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les revenus économiques de la Grande-Bretagne parlent couramment du revenu national de leur pays et semblent très bien au courant des diverses tendances. C'est une base de calcul très en usage.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Veuillez continuer, s'il vous plaît.—R. Oui, monsieur. Je vous dirai que la première colonne "Pourcentage pour les marchandises" est basée sur le rapport des recettes brutes des chemins de fer réalisées par leurs services ferroviaires des marchandises; c'est-à-dire les recettes provenant du transport des marchandises. Le pourcentage pour les voyageurs est basé sur les recettes brutes des services ferroviaires des voyageurs. Les données de ce tableau ont été reproduites dans le graphique n° 1 afin d'illustrer plus clairement le taux de diminution. Ce graphique fut préparé à l'échelle si bien que des variations égales dans une direction ou l'autre représentent des changements égaux dans les pourcentages. On remarquera que les lignes droites qui s'adaptent le mieux aux courbes ont une inclinaison négative de plus de 1.75 p. 100 dans le cas des marchandises et de 6.2 p. 100 pour les recettes des services de voyageurs.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Nous n'avons pas le graphique, n'est-ce pas?—R. Non, monsieur. Voici le pourcentage en question.

[Prof. John L. McDougall.]

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Cela ne dit rien au sténographe.—R. Oh! oui, le graphique du bas se rapporte aux voyageurs; celui du haut, aux marchandises. Vous voyez qu'ici l'inclinaison négative est un peu plus que 1.75 p. 100 par année pour les marchandises—il y a chute persistante par rapport au revenu national; pour ce qui est des voyageurs, l'inclinaison négative dépasse 6 p. 100.

*L'hon. M. Parent:*

D. La ligne rouge indique les fluctuations, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur, la ligne droite noire indique la tendance de 6 p. 100.

*M. Biggar:*

D. Quelle date l'extrémité gauche, l'extrémité la plus élevée de votre graphique, représente-t-elle?—R. La ligne va de 1921 à 1937.

D. Et l'échelle des centièmes?—R. Elle se trouve sur le côté.

D. Elle est logarithmique?—R. Oui, monsieur; ainsi, des distances verticales égales indiquent des variations égales des pourcentages.

D. Et la variation totale du pourcentage de 1921 à 1937 pour les marchandises est de combien?—R. Elle oscille entre 7.81 p. 100 en 1921 et 5.91 p. 100 en 1937; pour le service des voyageurs, entre 2.20 en 1921 et .85 en 1937. La chose importante est la régularité extraordinaire de cette tendance. Dans les recettes provenant des marchandises il y a les écarts correspondant réellement aux bonnes moissons de l'Ouest. Les sommets furent atteints en 1923, 1926 et 1928 et une certaine tendance vers la hausse survint en 1932; tous correspondent à de bonnes récoltes dans l'Ouest.

D. Il me semble que 1934 est un peu plus élevé que 1932.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, il est plus bas.

Le TÉMOIN: Très légèrement inférieur, monsieur.

*M. Biggar:*

D. Il est presque au même niveau?—R. Oui.

D. Mais les sommets auxquels vous faites allusion se sont tous produits dans les années de bonnes récoltes?—R. Oui, dans les années de bonnes récoltes, toutes antérieures à 1923. Remarquez que, malgré qu'il s'agisse de sommets, ils sont tous inférieurs aux sommets précédents; la tendance perpétuelle est vers la baisse, même dans les meilleures années.

Cette comparaison n'est pas présentée à titre de nouveauté. Elle n'est qu'une tentative d'illustrer sous une forme définie et facile à calculer ce que tout le monde sait: à savoir, que les chemins de fer perdent du terrain. Ils sont gênés de tous côtés. Les recettes plantureuses qu'ils ont déjà tirées de leurs lignes principales sont très réduites et les profits modestes réalisés sur plusieurs embranchements se sont transformés en pertes substantielle.

Bien des éléments ont contribué à ce changement. On ferait fausse route en l'attribuant en entier à la concurrence routière. En effet, cette concurrence pour le transport des marchandises ne devint sérieuse que vers 1929-1930,[1] et, dans les districts du centre, ce ne fut qu'en 1933 qu'on effectua des changements importants dans les tarifs, afin d'y remédier. Quant au trafic des voyageurs, il se peut que la concurrence routière ait été importante, mais il ne faut pas oublier que ces pertes pour les chemins de fer survinrent à une époque où le volume du transport des voyageurs augmentait plus rapidement qu'en aucune période antérieure. En d'autres termes, nos chiffres donnent une idée très mitigée des pertes subies par

[1] Le comité mixte des chemins de fer fit rapport à la Commission Duff d'une baisse d'environ $24,000,000 dans le revenu des services de marchandises en 1930. Cela équivalait à environ 7.4 p. 100 des recettes des services ferroviaires de marchandises pour l'année et à seulement 5.8 p. 100 des recettes ferroviaires des services de marchandises pour 1928.

les chemins de fer relativement au transport des voyageurs. Cependant, aux fins qui nous occupent, il suffit de mentionner que les chemins de fer, depuis 1923, ont été très fortement poussés à réorganiser leurs services de manière à les rendre plus attrayants pour le public voyageur ou expéditeur. C'est sans perdre de vue cet arrière-plan d'une industrie qui mène ce qui, jusqu'à date du moins, a été une longue lutte de vaincu, que je désire étudier les salaires et les conditions de travail des employés préposés aux trains et aux locomotives.

L'exploitation des trains comporte certaines particularités qu'il convient de signaler. Premièrement, le volume du trafic varie et le nombre de trains fluctue. Ces variations sont probablement incontrôlables par qui que ce soit et elles sont certainement incontrôlables par les chemins de fer, mais elles exigent qu'on maintienne, sur les listes de disponibilité, un nombre d'employés plus grand que celui auquel on peut fournir de l'emploi continu en dehors des saisons de plus grande activité. Il faut, par des mesures appropriées, rendre le travail assez attrayant pour retenir la main-d'œuvre dans ce domaine. Deuxièmement, même le mécanicien de locomotive, l'ouvrier le plus spécialisé du personnel des trains, n'est pas nécessairement un homme d'habileté extraordinaire. On peut, dans une période très courte, entraîner un homme d'intelligence ordinaire à conduire une locomotive. Au cours de la période d'avant-guerre, alors qu'on augmentait rapidement le personnel, il était fréquent de voir des gens prendre des positions de mécaniciens expérimentés à la suite d'une préparation de six mois seulement. Ce qui distingue ces hommes n'est pas une habileté extraordinaire ni la nécessité d'une longue formation; c'est la possession de certaines qualités générales de caractère et d'intelligence. Ils doivent être aptes à accepter des responsabilités et à s'acquitter exactement de leurs fonctions. Leur travail ne s'accomplit pas sous l'œil d'un contremaître. Ils ne sont, dans une large mesure, assujettis qu'à une surveillance des plus générales. S'ils accomplissent leur travail comme ils le doivent, c'est qu'ils sont des hommes fiables guidés par le sentiment de l'honneur et l'esprit de corps. S'ils désiraient saboter, ils pourraient le faire avec la plus grande facilité et de telle façon qu'il serait impossible de les discipliner. Par conséquent, leur position leur confère un pouvoir unique en son genre et l'un des devoirs importants de l'administration est de provoquer leur collaboration, puisque la nature même de leurs fonctions empêche qu'on la leur impose. Ces conditions inaccoutumées se réfléchissent dans les méthodes de rémunération et dans les conventions de travail qui régissent leurs fonctions.

La rémunération du travail est basée sur une méthode double d'heures de travail et de parcours. Cela revient à travailler aux pièces tout en recevant une somme garantie et élevée pour chaque jour. Comme base, on considère qu'un parcours de 100 milles dans le service des marchandises ou sur la locomotive des trains de voyageurs et de 150 milles dans le service des voyageurs équivaut à une journée de travail. Si le parcours est plus considrable pour une journée ordinaire, l'employé a droit à une somme additionnelle au *pro rata*. Ainsi, un parcours de 150 milles dans le service des marchandises accompli dans une période n'excédant pas huit heures commanderait le salaire d'au moins une journée et demie. Si le parcours auquel un homme est assigné n'atteint pas les 100 milles, il a quand même droit au salaire d'une journée complète, et toute période dépassant la journée réglementaire est rémunérée à un taux une fois et demie plus élevé, à moins que la rémunération basée sur le parcours ne soit plus élevée. De plus, certains employés préposés à la conduite de trains à horaires fixes jouissent de la garantie d'un salaire mensuel minimum.

Cette méthode de salaires attrayants fut inaugurée par l'administration des chemins de fer dans les Etats-Unis de l'Ouest moyen un peu avant 1880 et elle se répandit très rapidement. Je n'ai aucune raison de croire qu'elle n'était pas absolument juste et satisfaisante lors de son adoption. Vu la vitesse des trains et la signalisation à cette époque elle constituait probablement une base équitable de

rémunération. Mais, malgré que l'exploitation ferroviaire ait progressé, depuis cinquante ans, au point d'être maintenant méconnaissable, les unions ont toujours et, jusqu'à date avec succès, combattu toute modification de cette méthode absolument désuète. Ce refus de changer la base de rémunération à mesure que les conditions d'exploitation des chemins de fer et les conditions économiques se transformaient, a eu des résultats parmi lesquels on peut mentionner les suivants:

(1) Le coût des salaires par train-mille demeure absolument inflexible, ce qui encourage l'administration des chemins de fer à augmenter la capacité des trains et ainsi à réduire le nombre d'employés.
(2) A mesure que la vitesse des trains augmente il devient nécessaire de donner aux anciens employés préposés aux services rapides l'occasion de faire des salaires beaucoup trop élevés ou bien de leur accorder des loisirs considérables en limitant le parcours mensuel maximum.
(3) On a été incité à tenter de renfermer chaque métier dans des limites aussi étroites que possible, puis, on a exigé une rémunération supplémentaire pour tout travail accompli en dehors des limites très restreintes des fonctions ainsi déterminées.

Bon nombre de renseignements touchant ces employés peuvent être puisés à diverses sources. La statistique des chemins de fer à vapeur du Canada en contient le nombre, les heures rémunérées et les salaires versés. Les disputes relatives aux tarifs de salaire ont souvent nécessité la nomination de conseils de conciliation et d'enquêtes sous le régime de la Loi des enquêtes en matière de différends industriels, dont tous les rapports sont consignés dans la *Gazette du Travail*. Les chemins de fer publient les conventions concernant les salaires et les conditions de travail de chaque catégorie d'employés. Enfin, la *Gazette du Travail* a publié toutes les décisions du Conseil d'ajustement n° 1 des chemins de fer canadiens qui constitue la cour de dernière instance relativement à l'interprétation de ces conventions. Nous nous proposons de rassembler les renseignements contenus dans ces diverses sources afin d'étayer solidement les conclusions que nous avons exposées plus haut.

Le Conseil d'ajustement n° 1 des chemins de fer canadiens, que nous venons de mentionner, demande un mot d'explication. C'est un organisme inauguré en 1918 pour assurer l'application uniforme au Canada des ordonnances du directeur général des chemins de fer des Etats-Unis relativement aux salaires et aux conditions de travail. Son utilité fut si marquée qu'il fut maintenu, après la guerre, comme tribunal de dernière instance pour l'interprétation de ces conventions. Il a fonctionné sans interruption pendant plus de vingt ans. Il se compose de six représentants des unions[2] d'employés de chemins de fer et de six fonctionnaires nommés par les compagnies de chemin de fer. Bien qu'on ait prévu des dispositions destinées à tirer les parties en cause des impasses qui pourraient se produire, il n'y a jamais eu lieu de les appliquer.

Le conseil procède exactement comme une cour d'appel. Lorsqu'un différend surgit, on tente de le régler par les méthodes ordinaires à la disposition du chemin de fer intéressé. Ce n'est que lorsqu'il est parvenu aux plus hautes autorités du réseau sans être réglé qu'on a le droit d'en appeler au conseil. Lorsqu'on loge l'appel il doit être sous forme d'un exposé des faits approuvé par l'union en cause et la compagnie de chemin de fer. Il est donc à propos de dire que les cas portés à l'attention du conseil comportent d'importantes questions de principes. Elles ont franchi toutes les étapes avant de parvenir aux dirigeants des unions et des chemins de fer respectivement. Les questions de moindre importance ont été réglées. Les causes étudiées comportent des questions de principes qui intéressent au plus haut point les unions intéressées.

---

[2] Fraternité des mécaniciens de locomotives, Fraternité des chauffeurs et des mécaniciens de locomotive, Ordre des chefs de train, Fraternité des gardes-trains, Ordre des télégraphistes de chemin de fer, Fraternité des cantonniers.

J'en arrive à la preuve des trois points soulevés plus haut. Il n'y a pas lieu de prouver la première proposition. Il est évident que si chaque employé reçoit sa rémunération pour chaque mille parcouru, il n'existe aucun moyen de réduire le coût en salaires de chaque mille parcouru par un train, si ce n'est en supprimant le train complètement. Le coût par mille peut être augmenté en maintenant les employés à l'ouvrage jusqu'à ce qu'ils touchent un supplément, mais il ne peut être réduit. La seule alternative, pour l'administration, est donc d'augmenter la longueur du train et, ainsi, réduire le coût des salaires au regard des recettes par tonne-mille.

Deux réserves s'imposent ici. Premièrement, quand la longueur d'un train a dépassé certaines limites, il devient nécessaire d'ajouter un serre-frein, et l'économie réalisée en augmentant la longueur du train est ainsi réduite dans une certaine mesure. Deuxièmement, moyennant une entente préalable avec les unions intéressées, on peut organiser de petits trains automoteurs à personnel réduit.[3]

*L'hon. M. Murdock:*

D. Vous voulez parler de trains de voyageurs lorsque vous dites qu'il faut ajouter un homme au personnel?—R. Non, monsieur, je ne le crois pas.

D. Si vous vous renseignez, vous verrez qu'il en est ainsi, je crois,—pour huit wagons ou plus il faut ajouter un serre-frein sur le train de voyageurs.—R. Dans le taux de salaire des chefs de train, des bagagistes et des hommes de gare...

*L'hon. M. Parent:*

D. D'où tirez-vous cet extrait?—R. D'une publication du chemin de fer; l'échelle des taux de salaire des chefs de train, des bagagistes et des hommes de gare, fournie par la compagnie aux employés, pour déterminer le salaire qu'ils réclament. Article 75:

PERSONNEL—TRAINS DE MARCHANDISES ET TRAINS DE TRAVAILLEURS

> Le personnel de tous les trains de marchandises et de travailleurs consistera d'un conducteur et de deux serre-freins. Si les conditions l'exigent, on y ajoutera un serre-frein pour les trains-omnibus de marchandises et les trains collecteurs, et si, à l'heure actuelle, trois serre-freins sont employés sur de tels trains ils ne seront pas déplacés si ce n'est à la suite d'une entente conclue entre le président local et les employés supérieurs du chemin de fer.

Il existe donc des dispositions permettant d'augmenter le personnel des trains autres que les trains de voyageurs même jusqu'à dépasser le personnel ordinaire de cinq hommes.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Pouvez-vous donner même un seul exemple où on l'ait fait?—R. Non, monsieur, je ne puis me baser que sur ce qui a été publié. Je pourrais peut-être en citer si j'étais à l'emploi des chemins de fer.

La deuxième proposition mérite qu'on s'y arrête plus longtemps. Le taux de rémunération basé sur le parcours en milles est établi en vue de la course normale; mais les courses où les vitesses très élevées sont la règle augmentent toujours. Il est vrai que l'effort exigé est plus considérable, mais il est très peu probable qu'il augmente en proportion de la vitesse du train. La course idéale, bien entendu, serait celle qui permettrait à un homme de parcourir le trajet aller et retour dans une seule journée de travail. La dernière fois que le Conseil de conciliation et d'enquête siégea, les chemins de fer, dans leur *déclaration préliminaire,* traitèrent d'un cas qui devrait être cité au long.

---

[3] Voir, par exemple, la décision dans le cas no 326, *Gazette du Travail,* XXVIII (1928). [Prof. John L. McDougall.]

Dans le service des voies principales, les mécaniciens de locomotives demeurent en fonction entre les terminus des sections de lignes seulement. Prenons un autre exemple: les mécaniciens de locomotives qui font le service direct des voyageurs entre Montréal et Brockville en trois heures environ recevraient en payement des 126 milles réellement parcourus le salaire d'une journée; de plus, en compensation du travail préparatoire et du temps écoulé aux deux terminus ils recevraient le salaire d'environ cinq heures, ou 180 milles, soit $2.07 l'heure pour les cinq heures de travail. Dans bien des cas le mécanicien de locomotive fait le trajet aller et retour en une même journée et, par conséquent, il reçoit pour une journée du calendrier où, d'après nos suppositions il a travaillé 10 heures, la paye de deux jours du calendrier adoptés comme base, soit un total de $20.70. En vertu de l'application des règlements adoptés à la demande des employés et limitant temporairement le parcours milliaire, les mécaniciens de locomotives employés à ce service gagnent environ $269 par mois en travaillant seulement treize jours de 10 heures chacun. Nous ne prétendons pas que ceci soit un exemple des conditions moyennes. Cependant, il illustre les rajustements que le taux élevé des salaires exige dans les conditions qui existent présentement dans des services tels que celui qu'on a cité.

Ce qu'on demandait au conseil, c'était de décider si la réduction de 10 p. 100 dans le taux de rémunération adopté comme base et qui était alors en vigueur devait être aboli. L'accord qui régla le différend donna raison aux employés. C'est-à-dire que le taux de salaire fut relevé de 11 p. 100, portant les recettes de l'employé intéressé à $23 pour chaque jour du calendrier où il travaillait. Malgré la limitation du parcours qui existe actuellement, il gagne $299 par mois. Depuis cette date, la plupart des limitations temporaires de ce genre ont été abolies,[4] ce qui relève d'autant les recettes des anciens employés qui réussissent à obtenir un parcours plus considérable.

Nous ne prétendons pas que les cas semblables soient la règle, mais ils démontrent ce qui devient de plus en plus possible. Dans le cas actuel, les trains les plus rapides mettent 2 heures et 20 minutes à faire le trajet dans chaque direction. Ils quittent Montréal à 3 heures de l'après-midi et y reviennent à 10 heures 30 après un repos d'un peu plus de 2 heures ½ à Brockville. Nous soumettons qu'il est difficile de dire que la somme de $23 n'est qu'une rémunération mesquine pour un tel service.

Au Canada, il ne se publie pas de chiffres de nature à démontrer jusqu'à quel point cette situation est répandue. Vu l'augmentation de la vitesse des trains de marchandises et des trains de voyageurs ces cas doivent être de plus en plus nombreux, mais les statistiques canadiennes des salaires n'en donnent aucun indice. Elles indiquent le nombre moyen d'heures rémunérées et le nombre réel d'heures de travail. Il faut donc avoir recours aux statistiques des Etats-Unis pour se rendre compte de la différence qui existe entre les heures rémunérées et les heures de travail. *The Wage Statistics—Class I, Steam Railways in the United States,* publiées par le Bureau de la statistique de la *Interstate Commerce Commission* ont été analysées par M. Bertrand Fox dans la livraison de mars 1935 de la *Review of Economic Statistics* d'Harvard,[5] et il y démontre

[4] Cf. le cas n° 469, *Gazette du travail, XXXVIII* (novembre 1938), pages 1215-1216. Ici il fut démontré que dans un cas le parcours fait par les mécaniciens a été augmenté de 4,160 à 5,200 milles par mois; dans un autre cas, il fut porté de 4,200 à 5,397 milles en service réparti. A la lumière des faits cités plus haut, les recettes courantes s'élèvent à $299 par mois pour un parcours théorique de 4,680 milles et un parcours réel de 3,276 milles. En plaçant aujourd'hui le parcours à 5,397 milles, les recettes mensuelles monteraient à $345 par mois pour 15 jours d'ouvrage du calendrier.

[5] XVII, 60.

que depuis 1921 jusqu'à 1932 la différence entre les heures rémunérées et les heures de travail a progressé sans interruption. La situation en 1937 est illustrée dans le tableau suivant.

TABLEAU 2

RÉMUNÉRATION PAYÉE AUX EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AU SERVICE DES TRAINS ET DES LOCOMOTIVES EN 1937, EN CENTIÈMES DU TOTAL VERSÉ À CHAQUE CATÉGORIE—
CATÉGORIE I—CHEMINS DE FER À VAPEUR DES ÉTATS-UNIS

| Nature du versement | Genres de services | | |
|---|---|---|---|
| | Service des voyageurs | Service des marchandises (train direct) | Service des marchandises (train omnibus) |
| | % | % | % |
| Heures régulières de travail | 61.98 | 64.75 | 73.41 |
| Heures régulières rémunérées sans travail réel | 32.50 | 25.28 | 7.29 |
| Total des heures régulières rémunérées | 94.48 | 90.03 | 80.70 |
| Heures supplémentaires rémunérées | 2.87 | 5.35 | 17.11 |
| Allocations supplémentaires | 2.65 | 4.62 | 2.19 |

On verra par ce tableau que même sur les trains omnibus de marchandises la compensation pour les heures réelles de travail ne s'élève pas à 75 p. 100 de la rémunération totale. Les chiffres disponibles ne nous permettent pas de dire si la situation au Canada est aussi grave, mais il n'y a pas l'ombre d'un doute que, dans les deux pays, les mêmes tendances existent. Si nous ne sommes pas dans une posture identique, nous nous y acheminons rapidement.

La troisième tendance que nous avons signalée consiste à limiter étroitement la tâche assignée et à exiger une compensation supplémentaire pour tout service additionnel. A cet égard, on s'appuie sur le fait que puisque l'administration a consenti à considérer un parcours maximum comme constituant une journée d'ouvrage, on peut exiger qu'elle verse un montant additionnel si elle désire que quelque chose soit fait ou omis qui soit de nature à prolonger la période pendant laquelle le travail de la journée pourrait être accompli. Se rapprochant de ceci, il y a deux autres genres de payements. Des taux primitifs de rémunération sont établis pour certains services non pas dans le but d'augmenter les salaires, mais d'imposer un taux répressif si élevé que les services ne sont pas exigés. L'autre genre représente un effort pour "créer du travail". Les taux répressifs ont pour but d'encourager l'administration à engager un personnel additionnel pour exécuter le travail en question, même si le personnel déjà à l'œuvre peut l'exécuter. Les exemples auxquels nous ferons allusion seront surtout, mais pas exclusivement, du premier genre. Le premier que nous désirons porter à votre attention est le cas nº 413[6] du Conseil d'ajustement des chemins de fer canadiens. Les faits allégués étaient à l'effet que les locomotives employées sur deux trains faisant le service à Huntsville, Ontario, étaient trop longues pour être retournées sur la plaque tournante de cet endroit. Le personnel fut donc requis de continuer sans charge jusqu'à Scotia Junction, 15 milles plus loin et de tourner sur l'y de cet endroit. Pour ce travail on leur offrit une indemnité basée sur le nombre de milles supplémentaires. Ils refusèrent et réclamèrent le salaire minimum d'une journée additionnelle, prétendant que leurs fonctions initiales étant terminées le travail supplémentaire entamait une nouvelle journée qui devait leur être payée. Le rapport ne contient rien qui démontre que tout le travail ne s'exécutait pas dans la journée normale d'ouvrage; cependant, le Conseil donna raison aux employés. Le cas nº 400[7] est un exemple intéressant des efforts que font les unions dans l'interprétation mesquine des règlements afin d'arracher une rémunération supplémentaire. Un train de voyageurs fut retardé d'une heure et cinquante minutes à environ 4 milles de Saskatoon par le déraillement de l'un des wagons. Les conducteurs

[6] *Gazette du Travail*, XXXIII (1933), p. 898.
[7] *Ibid.*, XXXII (1932), p. 1163.

[Prof. John L. McDougall.]

et les gardes-trains réclamèrent une compensation en vertu des règlements relatifs aux retards dans les terminus, ce qui aurait occasionné un versement additionnel de salaire simplement parce que le déraillement s'était produit dans les limites de la gare telles que déterminées aux fins du service des marchandises. La réclamation des employés fut rejetée.

Je soulève ce point comme exemple de l'attitude chicaneuse qui se confine strictement aux règlements sans égard à l'équité.

Le cas nº 304 est encore plus gros de conséquences.[8] Un chef et le personnel d'un train se mirent au repos aussitôt arrivés au terminus après un voyage de 9 heures et 45 minutes, bien qu'il y eût des animaux à bord du train et qu'il n'y eût pas de locomotive de manœuvre au terminus. En apparence, leur conduite était donc presque du sabotage. Ces hommes furent punis et en appelèrent au Conseil. "Ils déclarèrent que leur action de se mettre au repos était justifiée par le règlement nº 27 des chefs de train et le règlement nº 32 des gardes-trains qui stipulent que les chefs de train et les gardes-trains ne doivent pas être appelés à travailler immédiatement après leur arrivée aux terminus s'ils désirent se reposer et qu'eux-mêmes sont les juges de leur condition."[9] Leur réclamation fut rejetée, mais le fait que l'union était prête à soutenir leur réclamation dans un pareil cas ne manque pas de signification.

L'exemple le plus flagrant de tactiques de nature à "faire payer" est peut-être le cas nº 421.[10] Un mécanicien et un chauffeur de locomotive avaient été appelés à faire un voyage aller et retour entre Moncton et Springhill-Junction. A la suite d'une panne, on leur ordonna de conduire une locomotive de secours au train immobilisé, puis de se rendre à Halifax où ils furent remplacés. La compagnie de chemin de fer leur offrit le salaire correspondant à 110 milles dont 100 milles de parcours réel et 10 milles pour compenser le retard aux terminus de départ et d'arrivée. Ceci impliquerait que le travail avait été accompli en huit heures ou, au plus, en moins de neuf heures. Les employés demandèrent le salaire correspondant à 458 milles, ce qui équivaut au salaire de base de 4 jours ½. Leur réclamation fut approuvée par le Conseil.[11]

Parmi les cas qui illustrent la "création de travail", le nº 163[12] présente un intérêt spécial. Sur sa ligne principale, la compagnie avait une grue automotrice à vapeur. On la plaça sous la conduite d'un chef de train. Les employés prétendirent qu'elle devrait être classée comme train de travailleurs. Par conséquent, en cette qualité, et d'après les règlements affectant les chefs de train et les gardes-trains, elle devrait porter non seulement un chef de train, mais deux serre-freins également. La compagnie répondit qu'elle ne constituait pas un train, qu'elle pouvait, en toute sécurité, être confiée à tout contremaître de division ayant subi l'examen requis sur les règles de la manœuvre. Si on l'avait confiée au personnel des trains, c'était pour la seule raison que, vu le nombre de chefs de trains disponibles, le surintendant avait préféré en charger le plus vieil employé en disponibilité. Aucune tentative de justifier le besoin de deux employés supplémentaires ne paraît au dossier, mais le Conseil approuva la réclamation des employés.

Une autre disposition de portée générale semblable est la suivante: "Les trains omnibus réguliers de marchandises ne seront pas tirés par deux locomotives,

---

[8] *Ibid.*, XXVII (1927), p. 1043.
[9] *Ibid.*
[10] *Ibid.* XXXIV (1934), pp. 14-15.
[11] Les règlements qui ont motivé la décision sont le nº 40F des mécaniciens de locomotives et le nº 40G des chauffeurs qui contiennent ce qui suit: "Les hommes préposés à une course régulière auront droit à toute locomotive réservée à cette course; excepté en cas de panne de la locomotive où ils suivront celle-ci jusqu'au terminus." *Rates of Pay and Rules Governing Service of Locomotive Engineers,* Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes de trains à vapeur à l'est d'Armstrong, etc., prenant effet le 1er septembre 1929. Le profane, même lorsqu'il connaît le règlement, éprouve de la difficulté à comprendre qu'il ait pu justifier le payement d'une somme si importante.
[12] *Gazette du Travail,* XXIII (1923), p. 1077.

excepté (1) lorsqu'un seul train de marchandises circule quotidiennement dans chaque direction et (2) au cours d'une tempête, mais alors le tonnage total ne devra pas excéder la capacité de la locomotive la plus puissante."[13]

Il s'ensuit donc qu'on doit multiplier les trains et par conséquent le nombre de chefs et de gardes-trains.[14]

Lorsque le personnel d'une gare sort des limites de la gare, il est payé aux taux des services de transport pour le travail exécuté à l'extérieur, le minimum étant établi à une heure, et en même temps pour le travail en gare qu'il a ainsi été empêché d'exécuter.[15] Des règlements semblables empêchent l'emploi dans les limites des gares du personnel préposé au transport. Il semble qu'on s'efforce ainsi d'empêcher totalement ce genre de travail plutôt que d'exiger une rémunération supplémentaire. Le règlement-type semble être celui qu'on trouve dans les règlements des gardes-trains et qui stipule: "Le triage et le service des voies industrielles exécutés dans les limites strictes des voies de triage aux endroits où des hommes de gare sont employés, doivent être considérés comme travail auquel les hommes de gares ont droit, mais ce règlement ne vise pas à empêcher les gardes-trains d'exécuter le triage de leur propre train ou celui qui leur incombe."[16] Cette règle fut appliquée dans le cas nº 423[17] afin d'empêcher le personnel préposé au transport d'exécuter ce genre de travail à Allandale. La gare de cet endroit n'est pas importante et il est permis de supposer que la mise en vigueur de ce règlement aurait eu pour résultat l'augmentation du personnel et des dépenses afférentes.

Il est de plus stipulé que dans les services aller et retour, la course maximum dans un seul sens ne doit pas excéder 80 milles dans le cas des trains de voyageurs,[18] ou 25 milles dans tous les autres cas.[19] Il devient donc très difficile, sur plusieurs embranchements, d'établir un service sans avoir à payer au moins deux jours complets de salaire pour chaque jour du calendrier où le service existe. Le cas nº 464 illustre le fonctionnement de ce règlement.[20] Il s'agit de 1937. Sur l'embranchement Pine-Falls du National-Canadien un train mixte part de Pine-Falls tous les jours, excepté le dimanche, à 8 heures du matin, pour arriver à Winnipeg à 11 heures 20, après avoir parcouru 70 milles. Ce service est complet et aucune autre fonction n'est requise du personnel jusqu'à ce qu'il se prépare au retour du train qui quitte Winnipeg à 5 heures du soir et arrive à destination à 8 heures 20. La journée d'ouvrage est donc longue, mais elle est interrompue par une longue période de temps libre. D'autre part, le travail n'est pas ardu. Il s'agit d'une des lignes où, d'après la Commission royale nommée pour faire enquête sur les chemins de fer et le transport au Canada (1931-1932), la densité est très restreinte.[21] La compagnie offrit de rémunérer en se basant "sur le nombre réel de milles entre Pine-Falls et le terminus de Winnipeg et le temps écoulé au terminus de Pine-Falls dans les deux voyages, plus le temps réel de travail au terminus de Winnipeg."[22] De cette façon la rémunération se basait sur un parcours de 204 milles ½ par jour, c'est-à-dire plus de deux journées types

[13] *Schedule of Rates of Pay and Regulations Governing the Service of Conductors, Baggagemen, Brakemen and Yardmen,* Chemins de fer Nationaux du Canada, régions de l'Atlantique et du Centre, prenant effet le 1er juin 1929, art. 34 (*c*).

[14] Comme exemple de l'application de ce règlement, voir le cas nº 371, *Gazette du Travail,* XXXI (1931), p. 279.

[15] *Rates of Pay and Rules Governing the Service of Locomotive Engineers,* Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes situées à l'est d'Armstrong, etc., art. 8M.

[16] *Schedule of Rates of Pay and Regulations Covering the Services of Conductors, Baggagemen, Brakemen and Yardmen,* Chemins de fer Nationaux du Canada, régions de l'Atlantique et du Centre, prenant effet le 1er juin 1929, art. 140.

[17] *Ibid.,* XXXIV, pp. 14-16.

[18] *Rates of Pay and Rules Governing the Service of Locomotive Engineers,* Chemins de fer Nationaux du Canada, lignes situées à l'est d'Armstrong, etc., art. 2B.

[19] *Ibid.,* Art. 7A.

[20] *Gazette du Travail,* XXXVIII (1938), pp. 491-492.

[21] Cf. diagramme de la densité du trafic-marchandises accompagnant ce rapport.

[22] *Gazette du Travail,* XXXVIII (1938), p. 491.

[Prof. John L. McDougall.]

de salaire par jour d'emploi du calendrier. Toutefois, les employés prétendirent que leur rémunération devrait être fondée sur l'une des deux bases suivantes:

(*a*) Un jour minimum de 100 milles pour chaque voyage, plus les heures de travail ou de retard à chacun des deux terminus, ou
(*b*) Le nombre réel de milles entre Pine-Falls et Winnipeg, dans les deux sens plus le temps passé au terminus de Pine-Falls, plus tout le temps passé à Winnipeg.

Le Conseil appuya les réclamations des employés. Le dossier ne dit pas à quelle somme s'élève le salaire. Sauf erreur, on prétend qu'elle s'élève à l'équivalent de 250 milles ou au salaire de deux jours et demi.

Il faudrait aussi parler des règlements de classement des trains. Le service des trains omnibus de marchandises est mieux payé que celui des trains directs, et des règles, dont la complexité est presque incroyable, doivent être appliquées pour déterminer l'agencement exact d'arrêts et/ou d'aiguillages requis pour que les taux applicables aux trains omnibus de marchandises soient en vigueur.[23] Si, d'autre part, on ajoute à un train de voyageurs un seul wagon à marchandises, le salaire du personnel devient celui du personnel d'un train direct de marchandises et non d'un train de voyageurs.[24] Par suite, le taux de salaire par mille pour les chefs de train se trouve relevé de 4.72 à 6.25 c., soit 32.4 p. 100, et celui des gardes-trains de 3.18 à 4.91 c. ou 54.4 p. 100. Les règlements des mécaniciens contiennent également ce qui suit: "Les mécaniciens de locomotives employés le même jour ou au cours du même voyage à des services de transport de nature diverse seront rémunérés, sauf les exceptions prévues à l'article 32 (*a*), pour le service entier, au taux le plus élevé qui s'applique à l'un quelconque des genres de service rendu, le minimum des divers services combinés étant de 100 milles. Le taux sur lequel se basent les heures supplémentaires s'appliquera au voyage entier."[25]

Jusqu'ici, nous n'avons rien dit des taux dits arbitraires ou des allocations supplémentaires. Il s'agit ici de payements pour des fonctions qui étaient remplies autrefois, mais ne sont plus requises et ils s'ajoutent au payement basé sur le parcours. Ainsi, les mécaniciens et les chauffeurs de locomotives sont payés pour une demi-heure de préparation initiale et une demi-heure d'inspection finale.[26] Ce n'est qu'une allocation purement arbitraire adoptée dans le but d'augmenter le salaire sans modifier le taux de tant par mille.[27] En moyenne, le salaire des employés de cette catégorie est ainsi augmenté d'environ 11 p. 100 sur celui auquel ils auraient droit en se basant sur les heures de travail ou le parcours.[28] En comparant cette majoration à celle qui s'applique aux payements de ce genre indiqués au tableau 2 ci-haut, on s'aperçoit que ces payement arbitraires au Canada sont plus que le double de ceux des Etats-Unis.

Dans ce domaine, on distribue le travail en se basant strictement sur l'ancienneté. Les employés les plus anciens prennent les courses régulières et les moins anciens travaillent à tour de rôle; toutefois, on est requis d'augmenter

---

[23] *Rates of Pay and Regulations Governing the Service of Conductors, Baggagemen, Brakemen and Yardmen,* Chemins de fer Nationaux du Canada, régions de l'Atlantique et du Centre, art. 18. Cet article et ses illustrations couvrent environ trois pages de petit caractère.

[24] *Rates of Pay and Rules Governing Service of Conductors,* Chemin de fer Canadien du Pacifique, lignes de l'Est, prenant effet le 16 juillet 1929, règlement no 2.

[25] *Rates of Pay and Rules Governing Service of Locomotive Engineers,* Chemin de fer Canadien du Pacifique, lignes de l'Est, art. 2 (*i*); l'art. 32 (*a*) pourvoit à une rémunération spéciale et supplémentaire au personnel d'un train direct de marchandises ou d'un train mixte lorsqu'il est retardé par le chargement ou le déchargement de marchandises.

[26] *Ibid.,* articles 2 (*d*) et 2 (*f*). Les dispositions des règlements du National-Canadien pourvoient au payement du retard au terminus final aussi bien que du temps consacré à l'inspection, mais ce dernier est limité à 20 minutes. Voir *Rates of Pay and Rules Governing Service of Locomotive Engineers,* Chemins de fer Nationaux du Canada, art. 7C et 7E.

[27] Cf. le témoignage de M. James Murdock aux procès-verbaux du Conseil de conciliation et d'enquête (président, M. le juge Gibsone), vol. I (4 avril 1933), pp. 92-96.

[28] Déclaration préliminaire des chemins de fer devant le Conseil de conciliation et d'enquête (président, M. le juge A. K. Maclean), polycopiée, 1936, p. 8.

(ou de diminuer) le nombre des employés susceptibles d'être appelés à mesure que la moyenne en milles tombe en dessous ou excède certains maxima (ou minima). Par conséquent, dans les saisons de trafic réduit, il y a des employés qui manquent totalement de travail. Ce système est imposé par les ouvriers eux-mêmes. En tant que les renseignements disponibles nous permettent d'en juger, les compagnies de chemin de fer sont prêtes à aider à appliquer de tels règlements pourvu que leur prix de revient n'en soit pas directement augmenté. Un tel système de distribution des chances de travail n'est point condamnable tant que les périodes d'activité restreinte sont de courte durée et que la tendance fondamentale de l'industrie est vers la hausse; mais, ces facteurs manquant, tout le poids en retombe sur les plus nouveaux employés. Depuis 1926, la tendance de l'embauchage a été décidément vers la baisse. En 1937, le nombre d'employés de ces catégories n'était plus que 77.2 p. 100 de celui de 1926. Afin de distribuer le fardeau, les anciens employés consentirent pendant un certain temps à réduire leur parcours maximum de manière à répartir le travail plus uniformément,[29] mais ces réductions ont, depuis, été abolies. Il ne faut donc pas traiter à la légère la possibilité d'un conflit d'intérêt entre les employés anciens et nouveaux. Au point où en sont les choses, ceux qui ne travaillent pas du tout n'ont plus voix au chapitre. Les décisions sont entre les mains de ceux qui travaillent et peuvent ainsi sauvegarder leur droit de vote. La situation est telle que les anciens employés, s'ils ne voulaient considérer que leurs intérêts personnels, pourraient prendre des décisions portant atteinte non seulement à l'intérêt national mais aussi à l'intérêt de l'ensemble des employés qui assurent le service des trains et des locomotives. On fait remarquer qu'à certains égards la situation actuelle est compatible avec les conditions qu'on pourrait entrevoir s'ils en agissaient ainsi.

Un autre aspect de cette question mérite une attention spéciale. Les réseaux ferroviaires de ce pays n'ont pas tous la même valeur. Le seul relevé à la disposition de ceux qui ne sont pas à l'emploi des chemins de fer est celui qu'on trouve aux pages 32 à 38 du Rapport de la Commission royale sur les chemins de fer et les transports au Canada (1931-1932). On y voit que vers 1930 environ 9.6 p. 100 des milles de voies jouissaient d'un trafic relativement lourd, soit environ 2,750,000 tonnes-mille ou plus chaque année par mille de voie; environ 48.5 p. 100 jouissaient d'un trafic moyennement dense, soit 250,000 à 2,750,000 tonnes-mille; 42 p. 100 étaient des lignes à trafic léger, soit moins de 250,000 tonnes-mille par année par mille de voie. Les chemins de fer sont hautement efficaces pour le transport à longue distance des lourdes charges et il est probable que les lignes de la première catégorie pourraient supporter une échelle de salaires encore plus élevée que celle qui est en vigueur à l'heure actuelle. Les trains sont plus fréquents et il serait donc possible d'éviter les rémunérations excessives. Le résultat net consiste à accorder des salaires nullement proportionnés aux gains d'employés dont l'habileté et la responsabilité sont équivalentes dans d'autres vocations tout en leur permettant de jouir de périodes exagérées de loisirs. Mais, comme je l'ai dit, ceci serait possible sur les lignes à trafic très considérable à cause des recettes importantes qu'elles rapportent. Mais à mesure que la densité du trafic diminue, il devient plus difficile de supporter ces charges et dans la troisième catégorie, elles sont un fardeau écrasant. Il est tout à fait possible que les lignes de moindre densité dont les recettes sont négatives ou pour le moins nulles versent au personnel qui y est employé le plus haut salaire mensuel, parce qu'un seul train par jour y circule; que le taux de rémunération tende à varier à l'inverse de la productivité.

[29] Ce mouvement, tout en donnant de l'emploi à des hommes qui n'en auraient peut-être pas eu autrement, n'a rien fait pour réduire les frais des chemins de fer. Par conséquent, même si les salaires directs élevés justifiaient la réduction du parcours des trains, ceci n'était pas une solution du problème.

[Prof. John L. McDougall.]

Au point de vue national, la situation actuelle est anormale à l'extrême. Ces embranchements à faible trafic existent. On y a engagé des capitaux. Si les chemins de fer peuvent en tirer suffisamment pour les entretenir, ils continueront à les exploiter pour alimenter les lignes principales, même s'ils ne réussissent pas à réaliser un profit direct de leur exploitation. Mais, vu le peu de trafic et le coût élevé d'exploitation des trains, le service en est réduit, ce qui n'est pas de nature à attirer le trafic qui pourrait exister mais constitue un encouragement direct à la construction de routes et au transport des marchandises par cette voie. Dans les meilleures conditions possibles, on se demande si le maintien en permanence des 42 p. 100 de voies à trafic restreint est vraiment justifié.[30] Lorsque ces lignes sont délibérément assujetties à des règlements tout à fait restrictifs qui ont le double résultat de réduire la valeur du service et d'en augmenter le coût, elles se trouvent dans une position sans issue. Il est inutile d'ajouter que cette question intéresse au plus haut point les employés aussi bien que tout le pays.

L'argumentation que nous venons de présenter n'épuise pas la question, mais nous considérons qu'elle prouve suffisamment que les ententes sont surannées dans leur rédaction, capricieuses dans leur application et qu'elles restreignent d'une façon insupportable les services établis. Cette assertion ne se base nullement sur la crise dont souffrent les chemins de fer depuis 1928. La situation actuelle s'est établie progressivement depuis de nombreuses années. Elle n'est pas non plus causée par la concurrence routière des vingt dernières années. La concurrence automobile et la diminution du volume du trafic pour d'autres causes n'ont fait qu'aggraver le problème. Elles nous forcent à l'envisager maintenant parce qu'il devient impossible d'en remettre la solution à plus tard; mais il existait avant que ces deux facteurs prennent de l'importance.

Au point de vue historique le problème peut se poser de la façon suivante: au cours de la période de développement, les chemins de fer ont joui d'un monopole presque exclusif du transport par terre et leurs recettes nettes étaient alors réellement imposantes. Ayant foi en la permanence de ces profits l'administration consentit à en partager une partie avec ses employés. Les préposés aux trains et aux locomotives, vu leur position idéale au point de vue marchandage, réussirent à s'approprier une part beaucoup plus importante de cet excédent que leur nombre ne le justifiait. Les événements des vingt dernières années ont enlevé aux chemins de fer leur monopole et leurs profits, mais ces mêmes employés ont pu forcer les autres qui avaient des droits sur cette industrie et le public en général à supporter tout le fardeau alors qu'eux-mêmes s'y soustrayaient.[31] Les arguments qu'ils ont fait valoir devant les conseils de conciliation successifs démontrent qu'ils croient en leur droit inaliénable aux salaires et aux avantages qu'on leur a accordés pendant l'ère de prospérité des chemins de fer.

Nous ne proposons pas qu'on use de mesures draconiennes sans discussion préalable complète. Il n'y a, non plus, aucune raison pour que ces employés ne continuent pas à jouir d'une sécurité spéciale dans l'exercice de leurs fonctions et qu'ils ne soient pas généreusement rémunérés; nous ne demandons pas qu'on renverse complètement leur position actuelle, mais plutôt qu'ils abandonnent les privilèges que la puissance incontrôlable de l'évolution rend tous les jours plus insoutenables. Le nombre de ces employés est demeuré relativement stationnaire entre 1912 et 1928 et a baissé depuis. Il en résulte que les employés d'âge avancé sont très nombreux. On pourrait, au cours des cinq prochaines années, effectuer des changements importants sans porter sérieusement atteinte aux espérances de ceux qui sont employés à l'heure actuelle.

---

[30] *Ibid.*, alinéa 102.

[31] Il est vrai qu'environ 20 à 30 p. 100 d'entre eux ont perdu leur emploi complètement, mais ce n'est guère une raison pour prétendre que la situation des autres doive être maintenue.

Merci, messieurs.

*M. Biggar:*

D. Les conclusions de votre mémoire s'appliquent uniquement au personnel affecté au service du transport proprement dit, si j'ai bien compris?—R. Les exemples ont été tirés surtout de leurs différends parce que c'est à eux que j'avais accès. Tous les employés sont assujettis aux mêmes règlements, qu'ils soient employés dans les gares ou sur les lignes, au fait ils passent d'une zone à l'autre. Leurs fonctions sont les mêmes.

D. Ils ne constituent qu'une partie des employés de chemin de fer, n'est-ce pas?—R. L'ensemble des employés dans les gares et sur les lignes constituaient, en 1937, environ 14.6 p. 100 du nombre total d'employés, et leurs salaires s'élèvent à 21.8 p. 100 du total.

D. Les unions d'employés de la circulation seulement, n'est-ce pas?—R. Toutes celles des parcs et de la voie. Les employés de la voie comptent pour eux seuls 10.6 du chiffre total et ils touchent 16.5 p. 100 de l'ensemble des salaires.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. De quoi parle-t-on d'abord?—R. L'ensemble des employés des parcs et de la voie comptaient pour 14.6 p. 100 du nombre global en 1937, et ils touchaient 21.8 p. 100 du chiffre global des salaires.

*M. Biggar:*

D. Ce que vous avez dit vaudrait-il en partie pour les employés des parcs, les mécaniciens?—R. Pas dans la même mesure, car la plupart travaillent à l'heure; mais chaque fois qu'ils ont à travailler hors des parcs, ils touchent double salaire, calculé sur le minimum d'heures de travail effectué sur la voie et sur le travail aux parcs qu'ils n'ont pas accompli.

D. Dans ce cas et toute proportion gardée, la différence en salaire est négligeable, j'imagine?—R. Oui. L'administration fait ce qu'elle peut pour restreindre ces dépenses, mais on gêne ses initiatives en vue d'obtenir un travail efficace et intelligent.

D. Si l'on s'en tient aux dépenses et si l'on se restreint au 14.6 p. 100 du nombre global d'employés et du 21.8 p. 100 de l'ensemble du salaire touché, peut-on se faire quelque idée du chiffre global des salaires versés?—R. Oui, monsieur. En 1937 ces employés touchaient $42,222,000.

D. Le 14.6 p. 100?—R. Préféreriez-vous n'avoir que le chiffre pour les employés de la voie?

D. Je désirerais savoir dans quelle mesure les employés des parcs émargent à ces salaires. Je déduis de vos paroles qu'en réalité les employés des parcs n'émargent à cette dépense que si par exception on les utilise sur la voie, et que, somme toute, ces règlements du travail sur la voie ne s'appliquent presque jamais?—R. Oui, monsieur.

D. En somme donc et au point de vue des salaires à verser, ne pouvons-nous conclure qu'il ne s'agit ici que du 10 p. 100 et du 16 p. 100?—R. Oui, monsieur.

D. A quoi équivaut le 16 p. 100?—R. En 1937, à $31,924,000 de salaires versés.

D. Croyez-vous possible d'imaginer dans quelle mesure on pourrait réduire ce chiffre en appliquant une échelle ordinaire de salaire? Je veux dire sans ces règlements exceptionnels?—R. Tout ce que l'on peut dire à ce sujet, monsieur, peut l'être avec le plus d'exactitude par un employé de chemin de fer capable de classer les trains; toutefois et à mon avis, il est possible d'économiser au bas mot 20 p. 100.

D. Je me demande si je comprends clairement comment ce que vous dites peut influencer sur le service actuel des chemins de fer: le nombre de trains, les

immobilisations, ou quoi?—R. L'influence serait double: l'administration serait grandement encouragée à réduire le nombre de trains au strict minimum; de plus, elle serait induite à engager des capitaux, ce qu'elle ne ferait pas autrement. Prenons comme exemple Huntsville; il en coûterait assez cher pour y installer un Y; la dépense serait moindre avec deux trains seulement par année...

D. Par jour?—R. Non, deux trains par année, je crois. Je suppose que pour les congés de juillet et d'août les trains soient très chargés et qu'il faille recourir à des locomotives trop longues pour utiliser la plaque tournante. Or, cette situation se rencontre deux fois par année. Ce qu'il faut faire alors est de diriger la locomotive sur Scotia-Junction et de la tourner sur la plaque tournante, ce qui nécessite un déplacement de quinze milles aller et retour, une faible distance facile à franchir.

*L'hon. M. Parent:*

D. Le chemin de fer encaisserait de très gros bénéfices ces deux jours-là?—R. Oui, monsieur. Mais ne convient-il pas d'imputer le temps perdu sur la recette de ces deux jours, temps où l'on fournit le service sans encaisser de recettes? Je vous prierais d'envisager la situation en tenant compte de l'écart défavorable de 6 p. 100 dans le transport de voyageurs. 1930 avait donné $89,894,000 en trafic-voyageurs; 1937, $38,894,000 seulement. S'il est vrai que depuis 1930 on a réduit le nombre de trains, cette réduction ne fut pas aussi prompte que celle du nombre de voyageurs. La recette par train-mille et le nombre de voyageurs par train-mille ont baissé tous deux.

*L'hon. M. Calder:*

D. Ce qui m'étonne, monsieur McDougall, dans votre déclaration, c'est qu'il existe un conseil, celui dont vous avez parlé et qui date de 1920 ou à peu près. Depuis, il a été saisi d'appels sur des questions comme celles que vous avez signalées; et je crois qu'à l'exception de deux circonstances que vous avez rappelées, les six directeurs de chemins de fer qui ont siégé coude à coude avec les six employés de chemins de fer ont reconnu raisonnables les réclamations des cheminots, et qu'on y a satisfait.—R. En effet, monsieur. Je crois pouvoir vous l'expliquer. Le rôle du conseil est d'interpréter les conventions établies et non de dire à la direction ce qu'elle doit faire; sa mission se limite à l'interprétation. Si vous me demandez pourquoi la direction a reconnu le bien-fondé des réclamations, je crois le savoir. Je ne puis apporter de preuves mais je puis dire ce que j'en pense, à savoir que la puissance de ces unions est si grande qu'il est plus prudent de laisser dormir le chat que de le réveiller. Ce n'est pas qu'elle approuve les réclamations, mais elle craint les ennuis. A mon avis, si l'attitude de la population était plus raisonnable dans les circonstances, l'administration des chemins de fer s'en trouverait renforcée.

D. Le public est parfaitement ignorant de ces circonstances?—R. Je ne le crois pas, monsieur. La *Gazette du Travail* est fort utile, et on devrait la lire avec beaucoup plus de soin.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Monsieur McDougall, vous avez déposé devant nous le tableau nº 2. On y trouve les salaires versés en 1937 aux employés de trains et de locomotives considérés comme constituant un pourcentage des salaires globaux versés à chaque catégorie d'employés, à la catégorie nº 1 des employés de chemins de fer à vapeur des Etats-Unis. Voulez-vous fournir au Comité le pourcentage de l'écart entre le salaire versé aux employés de la catégorie 1 sur les chemins de fer à vapeur des Etats-Unis et à ceux de la même catégorie au Canada?—R. Le calcul le plus exact que je puisse effectuer démontre que les salaires sont moindres au Canada de 10 à 13 p. 100—je le regrette mais c'est là le chiffre global des

salaires annuels, le seul que j'aie pu obtenir—qu'aux Etats-Unis. A noter par contre que les chemins de fer des Etats-Unis peuvent payer de bien plus gros salaires. La densité du trafic, en moyenne, de 1921 à 1936, fut exactement le double. Si nous prenons le chiffre 100 pour le trafic au Canada, celui des Etats-Unis atteint 204 environ; quant au transport des voyageurs, il atteint environ 202. De sorte que la capacité des Etats-Unis de payer de plus gros salaires dépasse celle du Canada.

D. A en croire nos informations, la situation des chemins de fer aux Etats-Unis est tout aussi mauvaise qu'ici?—R. C'est justement pourquoi je me demande s'ils fonctionnent encore sans subvention de leur gouvernement et si la dépression où ils se débattent peut prouver que leur situation devrait se modifier là comme ici.

D. Si le Canada avait adopté l'attitude des Etats-Unis de mettre au rancart certaines lignes et de remettre aux mains d'un liquidateur certaines autres lignes devenues désuètes et démodées, serions-nous dans les difficultés qui se dressent devant nous présentement?—R. Oui, monsieur. Ma position n'en est nullement modifiée car, proportion gardée de vos lignes à trafic dense, vous versez des salaires mensuels et annuels très considérables tout en octroyant une grande somme de loisirs à vos employés.

D. Voici le point: si plusieurs de ces lignes eussent été remises aux mains du séquestre, nous eussions économisé les millions de dollars qu'il nous faut verser chaque année et qu'il faudra continuer de débourser pour ces voies—je prends pour exemple les comptes d'obligations du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique. Les Etats-Unis n'eussent-ils pas déposé ces obligations aux mains du séquestre, enlevant ainsi toutes charges à l'Etat?—R. Sans aucun doute, mais la situation en eût-elle été changée pour nous? Il resterait quand même que vous rémunérez les employés plus qu'il n'est nécessaire pour chaque heure de travail.

D. Les salaires des employés en fussent restés les mêmes?—R. Absolument.

*M. Biggar:*

D. Pourquoi cette situation pèse-t-elle plus sur le transport léger que sur le lourd?—R. Pour une équipe établie de cinq employés au moins pour quatre wagons, le coût par wagon—la Commission fédérale du Transport a comparé le transport des marchandises par trains omnibus et par trains directs et a constaté que le coût par mille du transport par trains directs était de dix cents environ, et de trente-quatre cents par trains omnibus. Si l'on compare un train de quatre-vingts wagons empruntant une ligne principale à un train de quatre wagons utilisant un embranchement secondaire, on constatera une différence énorme.

D. L'équipe restant la même?—R. On aura peut-être un employé de plus sur le train de quatre-vingts wagons.

D. La vitesse entrerait-elle aussi en ligne de compte?—R. Oui, en ceci que le train le plus rapide entre Brockville et Montréal fait le trajet en deux heures cinquante minutes. Les dépenses sont pour cent vingt-six milles, plus les taux arbitraires aux termini, soit, pour un peu moins de quatre heures de travail par l'employé, une rémunération représentant au moins dix heures et probablement davantage.

D. En d'autres termes, l'employé est rémunéré pour deux fois le nombre d'heures de travail à une échelle d'heures de travail considérée comme convenable?—R. Oui, monsieur.

D. Quant au chef de train qui doit voir réduire sa paye de treize à quinze jours de travail par mois à cause de la vitesse, sa situation est identique?—R. Il touche un salaire mensuel élevé et jouit de période de loisirs simplement renversantes. Il travaille tous les deux jours mais sur le pied de quarante-huit à cinquante-quatre jours par mois.

[Prof. John L. McDougall.]

*L'hon. M. Calder:*

D. Le train Montréal-Brockville séjourne-t-il à Brockville?—R. Oui, monsieur.

D. Pourquoi la compagnie ne fait-elle pas retourner immédiatement ce train à Montréal pour donner une journée de travail à un employé?—R. Sur les trains de voyageurs le mécanicien est payé pour cent quatre-vingts milles.

D. Pourquoi ne fait-il pas un autre trajet?—R. Il serait encore rémunéré au mille. Il parcourt cent vingt-six milles et est rémunéré pour cent quatre-vingts milles.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Qu'arriverait-il s'il survenait à Prescott un arrêt causée par une avarie de route ou un amoncellement de neige occasionnant un retard de quatre ou cinq heures?—R. Après huit heures de travail, le tarif s'accroît de moitié.

D. Et si la voiture à voyageurs était retardée qu'arriverait-il?—R. Le temps supplémentaire du mécanicien commencerait après cinq heures et celui du chef de train et du serre-frein après sept heures et quarante minutes.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Vous avez parlé d'un état de choses auquel il fallait remédier. Pouvez-vous nous dire ce qu'il faudrait faire?—R. Je croirais volontiers qu'une journée de travail de cent milles était raisonnable en 1890, mais je prétends aujourd'hui que les employés et l'administration, aidés de psychologues ou autres, devraient présentement s'entendre sur ce qui constitue aujourd'hui une journée raisonnable de travail sur les trains de voyageurs.

D. Les employés et l'administration devraient s'entendre?—R. Oui, monsieur.

D. Cette réduction de vingt pour cent vaut-elle aussi pour le reste des employés?—R. Oh! non, monsieur. Ces derniers ont réussi à maintenir leur échelle de salaire au diapason de l'échelle démodée d'un service d'utilité publique.

D. L'unification ne serait pas alors un remède?—R. Elle pourrait l'être, mais même avec l'unification le problème demeure.

D. L'embarras serait le même?—R. L'une des raisons pour lesquelles, étant ancien employé, je favoriserais l'unification, vient de ce que l'on ferait peut-être une économie dont je pourrais m'accommoder par le maintien du régime démodé d'aujourd'ui.

D. L'unification pourrait favoriser les anciens employés?—R. Oui.

*L'hon. M. Horsey:*

D. Elle aggraverait leur situation?—R. Oui, dans la mesure où l'on hâterait la transition d'un régime à un autre; mais si l'unification se montrait quelque peu favorable, la recette s'en trouverait augmentée.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Croyez-vous que les unions ouvrières sont devenues des dictateurs et ont imposé ces échelles de salaires et ces conditions que vous tenez pour anormales et dont l'imposition devrait venir d'ailleurs?—R. Puis-je déclarer, monsieur, que ces unions furent d'un tact absolu. Au point de vue stratégique, elles ont travaillé contre elles-mêmes. Pour l'instant le service est à peu près établi de façon définitive, et si l'on peut relever les salaires et rendre les conditions d'exploitation plus onéreuses, ce sera aux dépens des chemins de fer. Mais à la longue les salaires sont tenus comme entrant dans le coût d'exploitation avant de devenir une source de revenus, d'où il suit qu'avec le temps les chemins de fer immobilisent des capitaux qui leur permettent de diminuer le coût de la main-d'œuvre. Donc à la longue le résultat de ce régime est désastreux, surtout pour les jeunes employés.

D. Changeriez-vous de sentiments si je vous disais que je fus serre-freins sur un train de marchandises et sur un parcours de cent quinze milles, et que je touchais en moyenne $1.25, et qu'à cause des délais survenus je travaillais quarante heures?—R. Oui, monsieur; je crois en effet qu'au début des chemins de fer l'administration a certainement agi très peu sagement. A mon avis, les unions ont entrepris fort à propos d'y remédier, mais elles ont gardé le contrôle jusqu'à nos jours, alors que ces abus ont cessé; or, cette attitude des unions détruit le...

D. Avez-vous jamais lu "Crowded Years" par W. G. McAdoo?—R. Oui, une partie.

D. Avez-vous lu ce qu'il dit des salaires des cheminots avant 1918?—R. Oui, monsieur.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai toujours cru que ces pages sont les moins solides de tout son livre.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Monsieur McDougall, à propos de la déclaration à l'effet que si nous avions permis aux chemins de fer d'aller en banqueroute, nos embarras actuels eussent été évités; quand un chemin de fer fait banqueroute, il cesse de fonctionner ou il est exploité par un séquestre?—R. Oui, monsieur.

D. Et s'il est exploité par un séquestre, les employés restent en fonctions; et s'il devient difficile de payer leur salaire, les certificats du liquidateur y remédient?—R. Oui, monsieur.

D. Si donc il en est ainsi et si les chemins de fer cessent de fonctionner, les employés chôment. Mais s'ils continuent à fonctionner par le recours aux certificats du liquidateur, il s'ensuit qu'il eût pu être possible de continuer à faire fonctionner les chemins de fer en puisant à même le capital immobilisé dans l'entreprise?—R. C'est ce qui est arrivé.

D. Et il peut en être ainsi aux Etats-Unis?—R. Oh! oui.

D. Pourriez-vous nous indiquer le pourcentage des chemins de fer américains solvables de nos jours?—R. Non, monsieur; et je le regrette. Je crois toutefois qu'il atteint soixante pour cent.

D. Mais ce soixante pour cent a bénéficié de subventions sous forme de prêts?—R. Tout d'abord la *Reconstruction Finance Corporation* leur a offert des prêts; puis on a relevé le tarif des marchandises. Il est à peine possible présentement de justifier un relèvement du tarif des marchandises aux Etats-Unis, mais au Canada, compte tenu du marasme des industries canadiennes d'exportation, rien de tel n'est possible. Pour cette raison nos modifications tarifaires doivent jouer par en bas sur les marchandises de première importance; par ailleurs la situation des fabricants de matières premières est si mauvaise qu'il devient impossible de relever le tarif sur les marchandises d'importance secondaire.

D. Mais les Etats-Unis n'ont jamais songé à éviter la faillite à leurs chemins de fer par le recours dans la mesure du possible à des prêts à petit intérêt?—R. Oui, monsieur.

D. Ce qui s'est produit aux Etats-Unis est à peu près ce qui est arrivé au Canada, en somme?—R. Leur situation fut un peu pire. Les Etats-Unis ont subi la dépression un peu plus tôt et s'y sont enfoncés un peu plus profondément que nous, et si l'on considère que le Canada marche d'ordinaire dans leur sillage à cinq ans d'intervalle, la situation me semble assez sombre.

D. Vous affirmez qu'il ont plus souffert que nous de la dépression. En proportion de la population et du trafic, leurs parcours sont moins étendus?—R. Leur trafic double le nôtre par mille de voie ferrée.

D. Etant donné qu'ils doublent notre trafic et que leur situation est devenue pire que la nôtre, faudrait-il en déduire que notre avantage sur eux vient du moins grand nombre de chemins de fer canadiens?—R. Je ne le crois pas, monsieur. Je ne vois pas là un fait de première importance.

[Prof. John L. McDougall.]

*L'hon. M. McRae:*

D. Professeur McDougall, dois-je déduire de vos paroles qu'il est impossible de relever le tarif ferroviaire au Canada?—R. J'en douterais fort. Je vais m'exprimer comme suit: tablant en général sur 1926, l'indice général des prix de gros est présentement de 73.3; celui des produits agricoles canadiens, de 64.8, et celui de la récolte de grains de toutes sortes, de 54.7 seulement. Or, le tarif qui prête le plus à la critique est celui de la Passe-du-Nid-du-Corbeau; cependant, avec le prix actuel du blé, comment allons-nous pouvoir relever le tarif? A mon avis et dans le meilleur intérêt des chemins de fer mêmes, il serait préférable de le laisser en l'état actuel.

D. Est-il juste de dire, professeur, que notre tarif actuel ne fait pas les frais de transport?—R. Oui, je le crois.

D. S'il en est ainsi et s'il est impossible de le relever, comment allons-nous pouvoir remettre les choses au point?

*L'hon. M. Calder:*

D. Avant de répondre, permettez-moi d'exposer la situation comme ceci: le producteur d'aujourd'hui a toutes les peines du monde à se maintenir sur ses pieds. Or, si l'on relève le prix de la quincaillerie dont il se sert, du bois, du meuble et des frais de transport de sa marchandise, sa situation sera encore bien pire.—R. Puis-je vous répondre, monsieur, en disant que s'il est impossible de relever le prix de vente, il faut bien se résoudre à abaisser les frais de production. Et cela nous ramène précisément au point où j'en étais, à savoir que pour les chemins de fer les frais d'exploitation sont très élevés et qu'il faut les abaisser. Je n'ai rien dit du fait que tous les employés de chemins de fer sont présentement retournés au plein tarif de salaire de 1929, bien que l'indice général des prix de gros ait baissé à 73 p. 100 et que le coût de la vie soit de 83 p. 100 de ce qu'il était alors, et enfin malgré le fardeau très lourd imposé au fabricant de matières premières. Ce dernier doit subir le contre-coup des événements internationaux; il ne peut y échapper. Les employés de chemins de fer se trouvent barricadés derrière des conventions et font en sorte d'y demeurer. Hormis pour un temps fort court, six mois environ, en 1923, la réduction maximum du chiffre de base de leur salaire fut de 15 p. 100, mais pendant les six mois dont je parle elle fut de 20 p. 100. Depuis le printemps de 1938, ils sont revenus à l'échelle de 1929.

D. A savoir l'échelle élevée?—R. A l'échelle la plus élevée qu'ils aient jamais connue; oui, monsieur. J'ajoute que je constate une anomalie incompréhensible pour un pays comme le Canada dans le fait de garantir une échelle élevée de salaire-heure et de salaire-jour aux employés abrités et de verser ces salaires élevés à un nombre toujours de plus en plus faible, alors qu'il existe une main-d'œuvre en chômage si nombreuse.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Vous affirmez que le résultat définitif et à longue échéance d'un tel état de choses sera de réduire le nombre de la main-d'œuvre industrielle?—R. Oui, monsieur.

D. Au bénéfice d'un groupe peu considérable et grassement rétribué au sommet de la hiérarchie?—R. Oui, au bénéfice d'un petit groupe grassement rétribué au sommet de la hiérarchie.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Ou, en d'autres termes, les salaires élevés amènent le chômage?—R. Oui, monsieur.

*M. Biggar:*

D. Il ne s'agit pas seulement des grasses prébendes en faveur des employés du haut de l'échelle mais aussi des salaires élevés en faveur des employés qui ne travaillent que la moitié du temps?—R. Oui.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Si l'on réduisait les hauts salaires des employés dans la proportion où a fléchi le coût de la vie depuis 1926 jusqu'à aujourd'hui, combien les chemins de fer économiseraient-ils, 20 p. 100 en dépenses?—R. Oui, 20 p. 100 et peut-être davantage. Je veux dire que si l'on effectuait une telle réduction, elle équivaudrait à 20 p. 100 de $193,000,000.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Cependant vos critiques, professeur McDougall, ne visent pas tant l'échelle des salaires-heure que l'armature et le mode d'emploi et les règlements artificiels?—R. J'ai constaté deux choses au sujet des employés seulement, et c'est que l'ensemble de l'armature est défectueuse à sa base, absolument démodée, et que pour cette raison je pouvais avec raison parler comme je l'ai fait; mais comme annotation à la position que j'avais prise, si je puis m'exprimer ainsi, j'ajoute autre chose qui s'applique non seulement à tous les employés de chemins de fer mais aussi et en réalité à quantité d'emplois, à ma profession à moi et à celle des fonctionnaires; en effet, un peu partout et non seulement chez les chemins de fer, on est retourné à l'échelle de 1929 sans tenir compte de la régression du coût de la vie.

*M. Biggar:*

D. Vous ne pouvez nous renseigner sur les autres catégories d'employés de chemins de fer, j'imagine?—R. Non, monsieur; pas directement. Je veux dire que j'ai étudié surtout cette catégorie-là.

D. Il existe plusieurs catégories d'employés, et probablement la grande majorité des autres employés, qui travaillent à l'échelle ordinaire, quotidienne ou mensuelle?—R. Oui, monsieur.

D. Les données que vous nous avez fournies sont empruntées à la page 34 de la statistique de 1937 pour les chemins de fer à vapeur canadiens?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. PARENT: Est-ce là une compilation publiée par l'Etat?

M. BIGGAR: Oui, ce sont les données du Bureau de la statistique pour 1937. Le Comité désirerait peut-être connaître le nombre de catégories intéressées et le chiffre de la rémunération de chacune d'elles. Je vais dresser un bref appendice à mon travail et l'ajouter au compte rendu .

L'hon. M. ROBINSON: Allez-vous y inclure les frais de surveillance et d'administration versés aux employés supérieurs?

M. BIGGAR: Je crains que ce ne soit impossible.

Le TÉMOIN: On peut, monsieur, trouver ces frais aux pages 32 et 33.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous eussiez dû demander ces chiffres quand les intéressés étaient parmi nous.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Quand les employés prétendent que leur salaire devrait être élevé, ils invoquent le salaire versé aux employés supérieurs. Je serais aise de savoir ce qu'est le chiffre du salaire versé à ces derniers.—R. Le chiffre global versé aux membres du bureau exécutif, aux employés généraux et à leur assistants est de $3,800,000; il est de $3,087,000 pour les employés supérieurs de division.

D. Ce qui donne en tout environ $7,000,000?—R. Oui.

D. Pour un seul chemin de fer?—R. Non, monsieur, pour l'ensemble des chemins de fer canadiens.

D. Ce n'est donc pas énorme, somme toute?

Le très hon. M. MEIGHEN: Et pourtant, ces chiffres servent d'exemple. C'est l'effet qu'ils produisent.

Le TÉMOIN: Puis-je dire que le salaire moyen de la généralité des employés supérieurs est de $3,356 par année, alors que, sauf erreur, les anciens mécaniciens touchent environ $4,000 ou davantage pour quinze jours de travail par mois.

M. BIGGAR: Je puis inclure dans cet appendice l'échelle moyenne des salaires, à moins que le Comité ne désire le faire produire tout de suite. Je puis le lui fournir immédiatement.

*L'hon. M. Haig:*

D. Je désirerais poser une certaine question au professeur McDougall. Ce réservoir de chômeurs chez les employés de la circulation ferroviaire ne vaut pour aucune autre catégorie de travailleurs sur les chemins de fer?—R. Oh! oui, monsieur. Il y a...

L'hon. M. MURDOCK: Les équipes d'ateliers.

Le TÉMOIN: Il en est de même pour les équipes d'ateliers. Il fut aussi question, à en croire la *Gazette du Travail* de ces tout derniers temps, d'employés travaillant sous le chemin de fer aux docks de Montréal; il était aussi question en même temps d'une fluctuation identique chez les hommes d'équipe des gros termini.

*L'hon. M. Haig:*

D. Pourriez-vous nous dire—cette question m'a fort troublé—ce que pourraient faire les chemins de fer pour remédier à la situation?—R. Non, monsieur. Je ne crois pas la chose possible. C'est l'une des conséquences des circonstances actuelles. Il faut transporter les grains quand besoin est; rien d'autre à faire. Les fluctuations du trafic sont courantes. Et même s'il était possible d'effectuer quelques légers changements, ces derniers seraient sans grande importance et dépendraient plutôt de la volonté des approvisionneurs de fret que des chemins de fer mêmes.

*L'hon. M. Calder:*

D. On constate les mêmes fluctuations dans d'autres domaines de la main-d'œuvre. Le charpentier, le briqueteur, le maçon, le plombier, tous ces gens subissent de grandes fluctuations?—R. Oui, monsieur. Le mouvement saisonnier de la main-d'œuvre au Canada est plus sensible que dans d'autres pays, justement à cause du climat.

*M. Biggar:*

D. Voulez-vous nous expliquer plus en détail comment la dépression atteint dès son origine le personnel utilisé?—R. Au début, les anciens employés s'arrogent les parcours assignés, travaillent sur le maximum de milles pour ensuite se reposer jusqu'à la reprise d'un autre mois. S'ils sont tout en haut de la liste d'ancienneté, la dépression ne les atteindra aucunement si ce n'est indirectement en ce que leur salaire réel augmentera du chef de l'abaissement du coût de la vie ou parce que leur salaire se trouvera diminué par la modification de leur échelle de salaire. Ce qui veut dire qu'en général ils se trouveront dans la situation de salariés qui, somme toute, bénéficient au lieu de souffrir de la dépression. Quant aux employés du bas de l'échelle, ils l'éviteront tout simplement. Le service des locomotives de trains de voyageurs comporte une mise en commun, et quand la moyenne mensuelle de parcours n'atteint pas 4,000 milles, on met des employés au repos, et quand elle dépasse 4,800, on en ajoute. Pour le transport-marchandises, le chiffre varie entre 3,200 et 3,800 milles. Le poids de la dépression pèse donc entièrement sur les jeunes employés. Cette situation se tempère en ce sens que les anciens employés cèdent un certain nombre de milles par bonté de cœur, ce qui est arrivé de 1932 à 1936-1937. Mais ces concessions n'ont jamais, quant aux résultats sur la statistique officielle, dépassé le chiffre à peine suffisant pour contre-balancer l'augmentation de salaire par l'abaissement du coût de la vie.

D. Poussons la chose un peu plus loin. Il existe deux groupements: les mécaniciens des trains de voyageurs et ceux des trains de marchandises. Quelle est la situation des jeunes mécaniciens des trains de voyageurs au cours d'une dépression?—R. Celle-ci, je crois. Je parle sous réserve. Les circonstances sont terriblement embarrassantes; et puis, les tableaux de service sont dressés de façon à ne pas faciliter à un profane la tâche d'y voir bien clair. On passe du service des trains de voyageurs à celui des trains de marchandises; puis au service des parcs et à l'état de disponibilité. Mais on ne peut, je crois, passer des emplois de la circulation aux parcs qu'environ deux fois par année, à l'occasion du remaniement du tableau de service. C'est-à-dire que si l'on tombe au bas de la liste du service de marchandises, il faut attendre le remaniement général de la liste avant de passer au service des parcs. Tout cela, sauf correction.

D. En termes généraux, un chef de train, par exemple, rétrograderait au rang de serre-frein?—R. Oui, monsieur.

D. Et un mécanicien de train de voyageurs descendrait au rang de mécanicien de train de marchandises, et de là, j'imagine, à celui de chauffeur?—R. Oui, monsieur.

D. D'abord chauffeur sur train de voyageurs puis chauffeur sur train de marchandises?—R. Oui, monsieur.

D. Et ce sont les employés du bas de la liste générale qui perdent leur emploi à la suite de ce rajustement?—R. Oui, monsieur. Ce sont eux qui, en définitive, subissent le contre-coup.

*L'hon. M. Calder:*

D. Vous avez parlé des lignes productives et des lignes improductives, et vous avez montré l'écart qui existe entre les deux, non la recette mais...—R. Le volume du trafic en tonnes-mille par mille de voie.

D. Oui. Et vous avez dit que les salaires étaient les mêmes, que la recette fût faible ou forte.—R. Oui.

D. Voulez-vous laisser entendre qu'il devrait y avoir une différence dans l'échelle de salaire entre les lignes productives et les lignes improductives?—R. La question se ramène à ceci, monsieur. Quand le monopole était absolu, il était possible de faire à son gré; mais aujourd'hui s'il existe un embranchement en concurrence avec un service de camionnage ou d'autobus, comment maintenir une échelle élevée de salaire et une équipe de cinq hommes quand il faut lutter contre le camion où un seul homme consent à travailler dix à douze heures par jour à un salaire bien moindre et à se montrer aussi obligeant envers la clientèle qu'il lui est possible?

D. Mais il faut continuer le service parce que la Commission des chemins de fer ne vous permettra pas de le discontinuer.—R. Oui. Mais la Commission des chemins de fer reconnaîtra un jour ou l'autre l'existence de camions sur la route.

Quelques hon. SÉNATEURS: Oh! oh!

*L'hon. M. Calder:*

D. Qui, selon vous, devrait attaquer cette question, le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial, les compagnies de chemins de fer ou les employés?—R. La chose appartient, à mon avis, aux compagnies; cependant, permettez-moi de citer les paroles de M. Gérard Ruel prononcées devant la Commission Duff quand on lui demanda s'il n'y aurait pas lieu d'effectuer une réduction générale des salaires par suite de l'abaissement du coût de la vie et le reste; il répondit à plusieurs questions. Je vais lire les questions du commissaire Loree et les réponses de M. Ruel:

Le commissaire LOREE: A la fin des cinq années d'essai, et tout, vous économisez environ $30,000,000?

M. RUEL: Oui, par année.

Le commissaire LOREE: Oui. Pourquoi ne pas réduire les salaires de 15 p. 100 et économiser ainsi $36,000,000 du jour au lendemain?

M. RUEL: Je souhaiterais la chose possible.

Le commissaire LOREE: Et pourquoi ne le pourriez-vous pas?

M. RUEL: Si nous l'entreprenions sur les chemins de fer de l'Etat, on nous ordonnerait dans les vingt-quatre heures de retourner au *statu quo*... Le Pacifique-Canadien pourrait l'entreprendre, pas nous. Nous ne serions pas secondés; tout Ottawa nous tomberait sur le dos. Nous n'oserions plus nous risquer sur la rue; on nous ferait la chasse.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. A quelle page en êtes-vous?—R. A la page 2254, monsieur. Comment les chemins de fer pourront-ils jamais recevoir quelque assistance d'ici à ce qu'ils puissent prendre une initiative raisonnable en l'occurrence? Je l'ignore; toutefois, mon plaidoyer de ce matin y tend.

*L'hon. M. Calder:*

D. Il nous va pourtant falloir rédiger un rapport. Nous conseillez-vous de déclarer que les compagnies de chemins de fer devraient prendre l'initiative de ce mouvement?—R. Oui, monsieur.

D. Et non l'Etat?

*L'hon. M. Parent:*

D. Ce dernier aura toujours le dernier mot à dire.—R. C'est certainement une question à laisser décider aux chemins de fer.

*L'hon. M. Robinson:*

D. La direction ne possède pas cette attribution aujourd'hui?—R. Puis-je vous répondre qu'elle peut proposer une telle mesure, mais que si les unions se montrent réfractaires il faudra en venir à une entente.

D. Ce à quoi vous visez en réalité serait une sorte de prière en commun pour obtenir la conversion des unions?—R. Oui, une prière en commun.

*L'hon. M. Parent:*

D. Il faudrait s'assurer que les unions ne feraient pas la grève.

*L'hon. M. Calder:*

D. A vous en croire, les salaires les plus élevés jamais versés aux employés des chemins de fer le furent aux environs de 1929?—R. La même échelle par mille existe encore aujourd'hui.

D. Oui. Nonobstant tout ce qui est survenu entre ces deux dates, la dépression qui se poursuit et les conditions sociales au milieu desquelles nous avons à vivre présentement, les employés des chemins de fer sont retournés à leur ancien statut contre la volonté des chemins de fer.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Et les salaires des chemins de fer aux Etats-Unis sont dans la proportion de 10 à 13 p. 100 plus élevés par suite d'un compromis récent. Et puis, monsieur McDougall, savez-vous que M. Loree a entrepris d'appliquer sur son propre chemin de fer, le *Delaware and Hudson*, les principes qu'il a énoncés devant la commission et qu'il a dû modifier son opinion à la suite d'une grève de ses employés?—R. Justement, monsieur; vous venez là appuyer mon point de vue.

Un hon. SÉNATEUR: "On nous chasserait d'Ottawa."

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Monsieur McDougall, si la situation est bien telle que vous l'avez dépeinte, il doit y avoir un nombre énorme de cheminots compétents par tout le pays qui chôment ou ne travaillent que la moitié du temps et qui pourraient faire fonctionner les chemins de fer?—R. Oui, monsieur; vous avez probablement raison. Les chemins de fer pourraient certainement répondre à votre question en consultant leur liste d'anciens employés.

*L'hon. M. Calder:*

D. Savez-vous comment on résout cette question en Angleterre?—R. Non, monsieur. Ceci sort de mon domaine de recherches à l'Université; par suite je n'ai pas étudié aux Etats-Unis et en Angleterre la situation comme je voudrais le faire.

D. M. Murdock pourra probablement me répondre. Je crois savoir qu'à la fusion des chemins de fer là-bas, l'Etat créa une commission pour régler toute la question des salaires.

L'hon. M. MURDOCK: Aux Etats-Unis?

L'hon. M. CALDER: Non. La Grande-Bretagne a mis sur pied ce que l'on pourrait appeler une commission d'Etat avec mission de régler les différends pouvant survenir à la suite d'ententes conclues entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés.

Le TÉMOIN: Puis-je ajouter ceci, monsieur, que je ne donne pas comme la preuve d'un péché originel de la part des unions. Ces dernières détenaient des pouvoirs uniques et elles ont pris tout ce qu'elles pouvaient en tirer. Elles ont pu s'abriter derrière les pertes d'ordre général des autres catégories d'employés quand la recette globale des chemins de fer a fléchi. Mais si l'on étudie leurs motifs plutôt que les conséquences de leur attitude, on constatera que ces motifs sont la suite de la diminution persistante du nombre d'employés et que l'on appréhende généralement toute modification de ces règlements de peur qu'elle n'entraîne une diminution du nombre d'employés. Mais si l'industrie va périclitant, comme le démontre le graphique, vous pourriez de toute évidence, étant donné que tous vos employés ou presque se concentrent tout au sommet du groupe ancien, effectuer dès maintenant les modifications plutôt que d'embaucher de nouveaux employés inscrits au bas de la liste et alors satisfaire l'attente des recettes très élevées pour la détruire par la suite. Il me semble bien préférable d'effectuer les modifications au fur et à mesure des modifications normales des capacités des chemins de fer—je veux parler de l'attribution normale.

*M. Biggar:*

D. Au lieu d'embaucher présentement à l'échelle actuelle des salaires, on modifierait cette échelle tout en permettant à vos employés d'aujourd'hui de conserver leur échelle actuelle jusqu'à leur retraite?—R. Et si les employés qui travaillent présentement quinze jours travaillaient vingt-deux jours, vous vous trouveriez à obtenir une grande réduction, probablement la moitié du coût par mille tout en pouvant leur laisser leur salaire mensuel actuel très élevé.

D. Mais en leur donnant un peu plus de travail?—R. Oui.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Mais n'est-il pas exact que les règlements sont plus fautifs que l'échelle des salaires?—R. C'est que si l'on tient compte de ce que touchent les autres travailleurs de compétence égale, $4,000 semble alors un salaire très, très élevé.

D. Oui. Mais les règlements imposent de force l'embauchage là où en réalité cet embauchage n'est pas indispensable; et cet état de choses me semble bien plus blâmable que l'élévation des salaires?—R. En effet; je suis absolument de votre avis.

[Prof. John L. McDougall.]

*L'hon. M. Murdock:*

D. Monsieur McDougall, aurais-je raison de vous demander ce qu'est, toute proportion gardée, l'échelle des salaires des professeurs des collèges des Etats-Unis et du Canada?—R. Je l'ignore. Je crois cependant qu'en général l'échelle des salaires des personnes placées tout au haut de cette hiérarchie spéciale est double aux Etats-Unis de ce qu'elle est ici. Quant à celle des personnes du bas de cette hiérarchie, l'échelle peut être de 30 p. 100 plus élevée aux Etats-Unis.

*L'hon. M. Coté:*

D. Monsieur McDougall, quand vous déclarez que l'échelle actuelle des salaires des employés des chemins de fer est plus élevée que celle des personnes d'une compétence équivalente, vous visez par là les employés des autres professions?—R. Oui, et je parle surtout des équipes de trains et de locomotives.

D. Vos paroles m'intéressent fort car j'ai demandé, l'an dernier, tout au début de nos délibérations, des données sur ce point particulier. On m'a répondu que notre service statistique ne pouvait fournir ce renseignement; nous avons donc dû nous en passer. Et voilà maintenant que vous venez de faire cette déclaration; seriez-vous disposé à aller un peu plus loin et nous dire vos raisons de parler ainsi, sur quoi vous appuyez votre comparaison?—R. Je m'appuie sur le volume V du recensement du Canada de 1931 où l'on établit que les hommes touchant en salaire plus que $2,950 constituent—je parle de mémoire—environ 8 à 9 p. 100 de l'ensemble des salariés. Si l'on prend les cultivateurs et les autres qui travaillent pour leur propre compte, je veux dire qui touchent un revenu, nous en viendrions à la conclusion que ceux qui touchent plus que $3,000 n'atteignent pas en nombre les 7 p. 100. Mais je suis à peu près persuadé que les mécaniciens et les chefs de train qui touchent plus que ce chiffre ne sont pas, en compétence, au sommet de la catégorie des 7 p. 100. Quant aux mécaniciens, ils occuperaient probablement, quant au salaire et pour les plus compétents, la catégorie des 4 p. 100.

D. Mais vous ne les avez comparés aux travailleurs d'aucun autre métier ni d'aucune autre profession?—R. Non.

D. Je me demande si vous me suivez bien.—R. Je le crois, monsieur.

D. Prenons l'homme d'équipe; avez-vous comparé son salaire pour tant de jours de travail par année à celui d'une autre personne engagée dans une autre profession, à un wattman, par exemple?—R. La comparaison n'a pas ici sa raison d'être.

D. On vient de parler des professeurs d'universités. La question était amusante, mais elle ne constituait pas un point de comparaison. Je voudrais un point de comparaison justifié.—R. Vous demandez une échelle type de salaires?

D. Quelle comparaison faite-vous entre le salaire d'un wattman et celui d'un homme d'équipe?—R. A la *Grey Coach Line,* qui fait le service hors de Toronto, où les conditions se prêtent merveilleusement au mouvement des autobus, l'employé travaille dix heures par jour et touche à peu près $1,800 par année. On peut donc le comparer avec assez de raison au mécanicien de train de voyageurs qui travaille quinze jour par mois et touche environ $4,000.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Quinze jour de huit heures?—R. Quinze jours du calendrier, et peut-être un peu plus de huit heures par jour.

*L'hon. M. Black:*

D. L'échelle de salaire de ces mécaniciens et hommes d'équipe ne semble pas être aussi élevée; ce sont les règlements et les interprétations de ces derniers et les conditions générales de travail qui font monter très haut le chiffre global des salaires, n'est-ce pas?—R. Je pencherais à l'attribuer à ces deux causes.

D. Or, cette échelle n'est pas établie par la loi mais bien par quelque règlement arbitraire imposé par la Fraternité et approuvé par l'administration?—R. Oui, monsieur.

D. Donc pas de raison pour que l'administration des deux chemins de fer ne se consultent et ne réduisent ou éliminent ces superfluités et arrivent...—R. Nulle raison à condition, toutefois, qu'elle se sente le courage de l'entreprendre et assez de résistance pour faire face aux conséquences.

D. Les employés des chemins de fer sont intelligents et agissent comme nous le ferions tous, je veux dire qu'ils persistent à exiger des salaires élevés aussi longtemps qu'ils le peuvent; et l'une des raisons de cette attitude est que les chefs des deux réseaux de chemins de fer ont manqué de courage pour leur faire face.—R. Il y a autre chose aussi, je crois. Ces unions sont internationales, et il leur est très difficile vraiment d'agir isolément. La situation aux Etats-Unis est exactement ce qu'elle est ici. Ainsi dans le rapport du dernier conseil d'urgence au président—le conseil fut institué le 27 septembre 1938—les chemins de fer des Etats-Unis ont fait ce que j'appellerai un pas de clerc en demandant une réduction de salaire. Je citerai une partie de la dernière page:

> L'économie sur la main-d'œuvre pourrait aussi se concentrer sur certains problèmes sur lesquels l'administration et les employés devraient s'arrêter plus franchement qu'on ne l'a fait jusqu'ici. Ces problèmes proviennent de règlements existants au sein du service et qui imposent une rémunération hors de proportion avec la somme de bénéfice supplémentaire fourni. Certains de ces règlements se sont adoucis ou furent jetés de côté, mais l'administration et les employés pourraient bien se trouver forcés d'examiner candidement et honnêtement l'équité de ces règlements.

D. Que ces unions soient internationales, ce n'est là qu'une façon de parler. Elles ne tiennent nullement le Canada dans leurs mains.

Un hon. SÉNATEUR: Certainement!

*L'hon. M. Black:*

D. Elles n'ont pas la haute main, sauf dans la mesure où on les y autorise.—R. S'il se rencontre une union internationale placée dans une situation donnée, menacée dans l'une de ses parties et qui fasse la grève, l'union établit ses calculs et verse aux grévistes de ce petit coin particulier leur indemnité de grève et peut ainsi tenir longtemps le coup.

Ce à quoi je crains que vous n'aboutissiez alors est l'absence de toute porte de sortie. Si ce que vous dites est exact, ces employés sont tout puissants et manquent de raison. A mon avis, l'administration des deux chemins de fer devrait entrer en consultation avec les employés et tâcher d'en venir à un compromis. Si les salaires, à en croire vos données—et ces dernières sont fort intéressantes—pouvaient se ramener à une bonne moyenne, à un chiffre relativement élevé, il deviendrait possible d'économiser $30,000,000 à $40,000,000 par année.—R. Et moi, je crois que pendant que vous économiseriez sur certains trains, vous vous sentiriez ensuite libres de donner du service à d'autres endroits et d'augmenter ainsi le nombre de milles de vos trains, ce qui permettrait d'économiser plus que le chiffre des recettes ne l'indiquerait. Et je vois là une raison pour que les employés se montrent disposés à examiner la situation.

D. J'imagine qu'ils se montreraient raisonnables au cours d'une conférence bien conduite. Mais si toute entente devenait impossible—imaginons pour l'instant qu'ils se refuseraient à toute modification de l'état de choses actuel—qu'arriverait-il?—R. A mon avis, monsieur, les chemins de fer ont fait tout le possible pour maintenir de bonnes relations avec leurs employés. Les deux grands chemins de fer disposent au sein de leur personnel d'organismes qui n'étudient

rien d'autre. Mais quand on constate le genre de fouillis qui dure depuis vingt ans, on comprend que la bonne volonté ne s'achète qu'à un prix trop élevé.

L'hon. M. DONNELLY: Tout en n'étant pas membre du Comité, je suis tout de même membre du Sénat...

L'hon. M. DANDURAND: Vous êtes ici chez vous.

L'hon. M. DONNELLY: Merci. Je désire exprimer ma satisfaction de la façon dont M. McDougall a rendu l'opinion de quantité de gens. J'ai maintes fois entendu l'expression de vues identiques, mais l'embarras que je prévois est que si les chemins de fer cherchent à modifier l'état de choses, ils essuieront une grève; et que si le gouvernement entreprend d'y remédier, il en ressentira le contre-coup aux prochaines élections. Voilà les deux objections que j'ai entendues maintes fois à propos de suggestions faites en vue de rétablir un sain équilibre.

L'hon. M. BLACK: Voilà, en effet, l'embarras. Nous semblons d'avis que le domaine des économies à réaliser est très vaste. Mais nous craignons les initiatives. Je me demande ce qui pourrait bien arriver si les chemins de fer abaissaient quand même les salaires. Ne vaudrait-il pas mieux risquer une grève pendant six mois ou un an jusqu'au règlement de la question?

Le TÉMOIN: Je doute fort qu'une telle grève puisse durer six à douze mois. Les employés forcés de chômer se sont dotés d'une certaine organisation, et il est question de considérer l'offre faite par eux aux chemins de fer de faire fonctionner les trains à de meilleures conditions que celles imposées par les employés actuels. A mon avis et compte tenu de la popularité toujours croissante des autres modes de transport, une grève aurait des conséquences moins graves aujourd'hui qu'il y a vingt-cinq ans, et puis, les employés qui chôment depuis six ans seraient peut-être disposés à reprendre leur poste.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Avez-vous le nombre d'employés congédiés par les deux chemins de fer depuis 1930?—R. Je puis vous le communiquer. En 1926, le nombre de ces catégories était de 25,223 en moyenne; en 1928, il avait atteint 109.5 p. 100 de ce chiffre; en 1932, il est tombé à 66.7 p. 100 à peu près, et en 1937 il était de 77.2 p. 100, de sorte qu'on peut compter présentement 19,475 employés.

*L'hon. M. Parent:*

D. Chômeurs?—R. Non, au travail. On a congédié environ 6,000 employés. Ce nombre était naturellement bien plus élevé en 1922-1923.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Voulez-vous nous donner votre sentiment sur un certain point qui entrerait certainement en jeu dans tout calcul comparé? Les employés de chemins de fer américains qui viennent en contact du fait de leur travail avec nos termini, surtout à Montréal mais aussi dans la péninsule du sud, touchent dix à treize pour cent de plus que les employés canadiens qu'ils condoient.—R. Ce dix à treize pour cent valait pour toutes les années écoulées de 1926 à 1935, mais il est retombé jusqu'à neuf pour cent.

D. Avant le tout récent relèvement des salaires aux Etats-Unis?—R. Quelle est votre question, monsieur?

D. Quelle excuse présenteriez-vous aux cheminots canadiens en général pour perpétuer la situation à laquelle seraient réduits des employés travaillant dans les mêmes conditions et qui touchent présentement dix à treize pour cent de moins?—R. Le Canada est un pays qui produit par tête de population moins à tout prendre que les Etats-Unis, et pour cette raison il est impossible de rémunérer aussi grassement. En fait, les salaires dans les autres domaines de la main-d'œuvre au Canada sont plus bas de beaucoup plus de dix pour cent

que ceux de la main-d'œuvre aux Etats-Unis. Et même malgré cet écart dont on se plaint, les cheminots vivent dans de meilleures conditions ici qu'aux Etats-Unis.

D. Voulez-vous dire que tous les salaires au Canada sont beaucoup plus bas que ceux en vigueur aux Etats-Unis?—R. Oui, monsieur. Ce calcul vaut naturellement pour une vaste catégorie de professions, mais la tendance générale penche vers un salaire beaucoup moins élevé au Canada qu'aux Etats-Unis. C'est que la production est moindre par tête d'habitant.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Avant de présenter des excuses il faudrait s'assurer que l'échelle des salaires est ce qu'elle doit être?—R. Oh! oui.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Vous croyez que le salaire des cheminots canadiens est de vingt pour cent trop élevé?—R. Puis-je m'expliquer comme suit? Le salaire des cheminots canadiens est présentement plus élevé, toutes proportions gardées, par rapport au reste des salariés canadiens, que ne l'est celui des cheminots des Etats-Unis par rapport au reste des salariés américains.

D. Vous feriez bien, professeur, de vérifier quelques-unes de vos données.

L'hon. M. ROBINSON: Si l'on retourne en arrière, ce graphique de la tendance des chemins de fer est plutôt déprimant. L'an dernier, nous avons entendu des témoignages à l'effet que le Canada se trouvait acculé au pied du mur mais que nous remonterions la pente; et puis, on nous a soumis plusieurs données basées sur les opérations réelles des années précédentes pour nous servir de guide pour l'avenir. Mais à en croire le graphique que vous nous avez présenté, il n'existe pas, à votre avis, d'espoir de revoir des jours meilleurs mais nous nous enfonçons toujours davantage dans l'ornière. Et tout nous dit que nous devions persister à piétiner sur place et que toutes les données basées sur la situation des années passées nous décevraient; et enfin que notre situation, loin de s'améliorer, ira en s'aggravant avec les années. Ai-je tort ou raison?—R. Vous avez raison, je crois. En effet et tout d'abord, le transport motorisé gruge petit à petit le trafic à tarif élevé; ensuite, le volume de tonnage par tête qui échéait auparavant aux chemins de fer leur est présentement enlevé. J'ai dressé un tableau du volume de trafic de marchandises par rapport à la population, du trafic par tête d'habitant. L'unique série de quelque importance est celle qui comprend le double emploi. Je veux parler des marchandises d'origine canadienne, de celles échangées entre les chemins de fer canadiens, et de celles provenant de chemins de fer étrangers. Et pour cette raison mon calcul est quelque peu fautif. Mais il couvre une longue suite d'années car il remonte à 1875. De 1875 à 1920, le transport de marchandises par tête d'habitant a augmenté de 5.35 p. 100 par année, évolution tout simplement renversante. Il s'agit ici d'une évolution calculée sur l'augmentation de la population. Par la suite nous assistons à une régression; et à compter de 1913, année de pointe, on recule à 1926 ou 1928. Et en 1932, on redescend au niveau de 1903. Je ne suis donc pas du tout disposé à croire qu'il s'agit là d'un simple phénomène de dépression.

*L'hon. M. Horsey:*

D. Pourquoi avez-vous commencé en 1921?—R. Simplement parce que la série du revenu national débute cette année-là. Je serais fort aise de remonter plus loin et de constater ce qu'est le mouvement normal du cycle commercial, mais les données du revenu manquent.

D. Mais il y a eu régression graduelle, croyez-vous?—R. Je placerais la fin à 1923 au plus tard, peut-être même plus tôt. Je trouve significatif, d'après ce tableau, que pour le mouvement des voyageurs 1923 soit l'année où il ait été plus

accentué que l'année précédente. Après cette date il descend avec persistence. Quant au mouvement des marchandises, 1923, année de bonnes récoltes, a dépassé 1921.

*L'hon. M. Calder:*

D. Ce graphique couvre un certain laps de temps depuis la dernière guerre? —R. Oui, monsieur.

D. Il couvre aussi le temps où pendant neuf ans l'Ouest canadien a manqué presque totalement de récolte. Mais si notre vieux monde finit jamais par se remettre sur ses pieds et si toutes ces restrictions et autres embarras que nous constatons sur tout le globe terrestre disparaissent; et puis, si l'immigration dans notre pays augmente, immigration que nous pouvons parfaitement supporter si la situation du pays se raffermit, ne sera-t-il pas possible que la ligne tirée sur ce graphique remonte et très rapidement?—R. Non, monsieur; je ne le crois pas. A mon avis, le mieux que nous puissions espérer dans les circonstances les plus favorables serait de voir ce pourcentage baisser, simplement en vue de se maintenir au niveau. C'est là la vue la plus optimiste que je puisse entretenir.

D. A la dernière session, les témoignages entendus sur le transport par camion et autobus sont à l'effet qu'il nuisait fort peu à la recette des chemins de fer. Ce qu'il leur prenait se réduisait à une bagatelle.

Le très hon. M. MEIGHEN: Telle n'a pas été mon impression, sénateur. Il s'agissait du trafic interprovincial, non pas local.

L'hon. M. CALDER: Je croyais qu'on l'avait représenté comme insignifiant.

L'hon. M. DANDURAND: C'est-à-dire le trafic interprovincial.

L'hon. M. HAIG: On nous a dit que 98 p. 100 était provincial et on s'est approprié la plus grande partie de ces 98 p. 100.

Le TÉMOIN: Les recettes du trafic-marchandises en 1937 s'élevèrent à $270,500,000. Je crois que les recettes brutes provenant des services automobiles s'élèvent à environ $60,000,000. Cela ne tient pas compte de l'autre perte de recettes causée par la faible importance du trafic.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Lorsque le tarif est réduit?—R. Oui. Si les chemins de fer abaissent leurs tarifs, ils doivent les compenser par les recettes nettes.

D. Avez-vous déjà entendu parler d'une industrie dont les affaires ont décliné pendant dix-huit ans et qui se sont rétablies ensuite? En avez-vous déjà entendu parler?—R. Je ne connais qu'un livre à ce sujet: *Secular Trends in Production and Prices,* de Kuznetz, et il embrasse plutôt la période de croissance que le temps.

D. C'est différent.—R. Mais l'auteur y soutient que cette croissance supérieure à l'accroissement de la population finit par disparaître; il fut impossible de la conserver.

D. Mais lorsqu'une industrie a décliné pendant dix-huit ans j'ose dire qu'elle ne s'est jamais rétablie.—R. Pour ce qui est des chemins de fer, monsieur le sénateur, d'après moi il est possible d'exagérer l'influence permanente de la concurrence automobile. Jusqu'ici nous avons comparé les tarifs ferroviaires aux tarifs automobiles. La Commission Chevrier a proposé que le minimum absolu des tarifs automobiles dans les circonstances actuelles devrait être d'environ 2 cents par tonne-mille. Si les chemins de fer pouvaient trouver le trafic, ils pourraient devenir prospères au tarif d'un cent par tonne-mille.

D. Peut-être. Ce n'est pas une réponse à ma question.—R. A l'heure actuelle je ne crois pas qu'aucune des provinces n'ait commencé à se ressentir des frais qu'entraîne la construction des chemins chez elles. Ces frais sont absorbés dans le capital et dans la dépréciation à laquelle on ne fait pas face. Lorsque les

provinces devront les assumer, je crois que la situation s'améliorera pour les chemins de fer. Cela ne se produira pas sous peu; dans dix ans seulement, peut-être.

D. Vous croyez que les recettes ferroviaires auraient tendance à s'améliorer pendant une période prolongée?—R. Voici ma pensée, monsieur, si vous me permettez de citer le rapport de la Commission Chevrier. On y reconnaît clairement que les camions plus lourds comportent des frais supplémentaires. On admet ce principe. Mais lorsqu'il s'agit de l'appliquer, pour moi la commission tourne autour de la question et ne la résout pas. De sorte que lorsque ces frais seront tels que les provinces seront forcées d'imposer bien plus fortement ces camions lourds que maintenant, alors les chemins de fer pourront faire bien plus sentir leur concurrence. C'est un espoir dont la réalisation est éloignée, mais ce qui précède pourrait vous faire comprendre que vos recettes et vos dépenses s'équilibreraient et que celles-là cesseraient leur baisse.

D. Peut-être pendant quelque temps.

L'hon. M. BLACK: Cela n'est guère encourageant pour l'accroissement des affaires.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Mais ne croyez-vous pas que même si les gouvernements provinciaux intervenaient, le transport par camions aurait pu alors prendre des proportions considérables? Ceux-ci pourraient être meilleurs, plus gros, etc.?—R. Ma foi, monsieur, l'importance de l'industrie du camionnage dépend actuellement des subventions qu'elle obtient des trésoreries provinciales et des autres usagers des routes. D'après cette base, j'en entrevois un essor presque illimité.

L'hon. M. ROBINSON: Monsieur le président, il est trop tard pour entamer un autre sujet avant l'ajournement.

L'hon. M. HAIG: Oui.

La séance est suspendue jusqu'à 3 heures de l'après-midi.

---

La séance est reprise à 3 heures.

L'hon. M. ROBINSON: Monsieur le président, j'aimerais savoir du témoin ses opinions quant à la solution de nos difficultés par un accroissement de population. Nous avons entendu prôner cela. Quel en serait, à son avis, l'effet sur la situation ferroviaire? Ma question est-elle régulière?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Cela n'entre pas dans son témoignage.

L'hon. M. ROBINSON: Que veut-il dire?

Le TÉMOIN: Puis-je répondre, monsieur le président, si je me borne à cinq minutes?

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

Le TÉMOIN: D'abord, tout dépend de ce qu'on a à offrir aux immigrants. Il faut avoir à leur offrir plus qu'une part de la dette nationale. En deuxième lieu, tout dépend de la région où ils s'établiront...

L'hon. M. DANDURAND: Je croyais que cela serait une considération.

Le TÉMOIN: ...s'ils sont dans le commerce d'exportation et qu'ils produisent beaucoup, ils seraient alors d'un très grand secours. Je ne suis pas aussi convaincu qu'ils le seraient autant si on les dirige vers les centres urbains—certainement pas autant. Cela se ramène encore à la question du mouvement de la population qui est encouragé par l'échelle actuelle des prix. Les délibérations de la *Canadian Political Science Association* de 1934, pages 220 à 237, contiennent

[Prof. John L. McDougall.]

une étude de M. W. D. Hurd sur les mouvements de la population au Canada, de 1921 à 1931. Il y démontre d'abord, que de 1921 à 1931 les provinces des Prairies ont perdu en chiffres nets 66,000 personnes nées au Canada; deuxièmement, que 408,000 personnes ont abandonné le Canada rural au cours de ces mêmes années, 1921 à 1931. Ces chiffres se décomposent ainsi: 550,000 personnes nées au Canada en ont quitté les régions rurales et ont été en partie remplacées par 142,000 immigrants. Il ne s'agit ici que d'un mouvement net. Si l'on tient compte des étrangers qui arrivent, s'établissent sur des terres qu'ils quittent ensuite, les chiffres s'établissent entre 670,000 à 700,000 personnes. Cela est survenu pendant une période d'essor agricole, cet essor s'établissant de 16 à 21 p. 100, selon qu'on prend l'ensemble des fermes ou le territoire à terres arables améliorées. Cette période de 1921 à 1931 fut extraordinairement favorable en comparaison de la présente depuis 1931. Si les mêmes causes qui ont produit l'exode de 1921 à 1931 se maintenaient de 1931 à 1941, l'évacuation de nos régions rurales embrasserait 800,000 personnes. Inutile de dire la ruine des possibilités économiques de nos régions rurales. Maintenant, où pouvons-nous installer les immigrants si c'est tout ce que nous avons à leur offrir?

*L'hon. M. Robinson:*

D. C'est ce que je veux savoir. Peut-être pouvez-vous nous le dire.—R. Il est plus facile d'analyser la situation que de donner une réponse.

*L'hon. M. Horsey:*

D. Monsieur McDougall, avez-vous établi les chiffres des recettes des Etats-Unis en proportion du revenu à partir de 1921?—R. Les recettes et le revenu national?

D. Oui.—R. Non, monsieur, mais M. Leslie Thomson a procédé à peu près ainsi dans son ouvrage. Il a puisé dans l'ouvrage du colonel Leonard Ayres de la *Cleveland Trust Company*. Le mouvement de la population y apparaît identique. Je ne puis vous donner la page exacte.

D. Il constitue un fléchissement marqué?—R. Je sais effectivement que le nombre des cheminots employés de 1926 à 1936 aux Etats-Unis accuse une baisse plus forte qu'au Canada. Je dirais donc que c'est la même chose. Ce fléchissement y a probablement commencé plus tôt et a été un peu plus prononcé.

*M. Biggar:*

D. L'un des membres du Comité m'a demandé de vous prier d'amplifier votre déclaration à l'effet que ce serait une erreur grave d'imputer entièrement au trafic automobile la dépréciation ferroviaire indiquée au Tableau 1.—R. C'est bien plus facile de l'énoncer négativement que positivement. L'estimation du chemin de fer telle que soumise à la Commission Duff indique que la perte de recettes en 1930 due à la concurrence automobile s'établissait à quelque $24,000,000. Si l'on prend le même pourcentage du revenu national qu'en 1921, ces $24,000,000 n'en représentent que le quart. De sorte que je suis plus certain du fait que de l'explication. On peut soumettre diverses explications, entre autres:

1. La proportion décroissante de la population employée dans les industries créant un fort trafic;
2. L'épuisement prochain de certaines ressources naturelles, comme les forêts en Ontario;
3. La fin de la poussée de la construction associée à la colonisation des provinces des Prairies;
4. La rationalisation industrielle en vue d'économiser sur les frais de transport; et
5. La tendance générale de la marche ascendante à se stabiliser.

*L'hon. M. Calder:*

D. Que dites-vous de l'ouverture du canal de Panama?—R. C'est un facteur d'importance, mais je n'ai pu l'évaluer.

L'hon. M. BLACK: Il n'influerait pas sur le volume du trafic.

L'hon. M. CALDER: Mais le transport par rail s'en ressentirait.

*L'hon. M. McRae:*

D. Les pourcentages des recettes-voyageurs indiquent un fléchissement de 61 p. 100 de 1921 à 1937?—R. Oui.

D. Il est plus prononcé que celui des marchandises. Pouvez-vous nous citer les facteurs qui ont fait fléchir jusqu'ici les recettes-voyageurs?—R. C'est très difficile pour qui n'est pas de la partie. Je trouve les chiffres globaux dans les rapports des chemins de fer et n'en puis dire l'origine. Les ventes de billets donnent une partie des recettes-voyageurs, de même que celles de la vente des places de wagons-salons et de wagons-lits. Lorsque ces chiffres furent d'abord préparés les recettes des wagons-salons et des wagons-lits étaient de 6.1 p. 100 de celles du trafic-voyageurs. Ce pourcentage s'accroît sans cesse jusqu'en 1931, alors qu'il s'établit à environ 12 p. 100. Puis il diminue légèrement. En 1937 il s'établit à 12.96 p. 100. Ce chiffre après 1936 n'indique pas complètement ce qui en est, parce qu'il en coûte davantage pour voyager à bord des wagons-salons et des wagons-lits après juin 1936, que dans les wagons ordinaires. Il est donc probable que les autorités ferroviaires grossissent ce pourcentage pour indiquer le montant. De deux choses l'une: ou bien les voyageurs se déplacent avec confort, ou encore les embranchements subissent entièrement les pertes.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Les embranchements où ne circulent pas de wagons-salons?—R. Leurs recettes-voyageurs sont nulles. Le pourcentage ci-dessus est continuellement en hausse. Mais c'est une des choses que je voudrais que les chemins de fer m'expliquent; comment ils ont pu conserver un taux de passage-type de 3 cents .45 de 1921 à 1936 en face d'un tel fléchissement, sans tenter le moindrement d'y faire face.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Les automobiles des particuliers n'ont-elles pas surtout causé cette baisse?—R. Je le crois, monsieur. Mais l'un des motifs pour lesquels j'ai commencé cette étude sur les exploitants ferroviaires était que je voulais découvrir ce qui pourrait les persuader de s'en tenir à des chiffres comme ceux-ci malgré le déclin de leurs recettes, à moins que quelque obstacle ne les en eût empêchés.

*L'hon. M. Black:*

D. Est-ce qu'une réduction des tarifs-voyageurs ne produirait pas simplement la baisse des recettes?—R. Tout dépend, monsieur. Dans les Etats-Unis du Sud on a constaté que plus les tarifs baissaient plus les voyageurs augmentaient, mais ces derniers ne furent pas assez nombreux avant que ces tarifs n'eussent atteint un cent et demi. Alors leurs recettes nettes furent plus élevées qu'au tarif régulier de 3 cents .6. Il y a encore l'expérience des lignes de l'Est. L'*Interstate Commerce Commission* les contraignit à les baisser à deux cents. Elles voulurent s'y opposer et elles s'en abstinrent seulement parce que le *Baltimore & Ohio* tint bon. Elles acceptèrent le tarif de deux cents à venir jusqu'en 1937, alors qu'elles demandèrent celui de deux cents et demi. On le leur accorda et elles constatèrent ensuite que celui de deux cents leur était plus profitable.

*M. Biggar:*

D. Vous n'avez pas sous les yeux les délibérations du Comité. Je pourrais peut-être vous faire voir la Pièce 10 à la page 57. C'est celle qui indique la

moyenne de parcours des voyageurs. Vous remarquerez qu'ils accroissent de 1923 jusque vers 1927, puis qu'ils s'abaissent sensiblement pour remonter beaucoup depuis 1930.—R. Cela indiquerait que les voyageurs des embranchements ont diminué.

D. Les trajets comparativement courts dans les wagons ordinaires sont opposés aux trajets comparativement longs dans les wagons-salons et les wagons-lits?—R. Oui.

D. Vous croyez qu'indépendamment de l'essor du transport automobile—parce que vous avez dit, je crois, que le transport automobile n'a pas acquis de l'importance avant 1929-1930?—R. Pas en ce qui a trait au transport automobile. C'est-à-dire, quant au transport enlevé aux chemins de fer, ceux-ci ont constaté qu'il leur en coûtait moins à la longue d'y renoncer plutôt que de réduire leurs tarifs et combattre le transport automobile. Leurs réductions générales ne remontent qu'à 1933.

D. Vous ignorez à quand remontaient les influences exercées sur les chemins de fer?—R. Celles-ci prenaient de l'ampleur, mais ils étaient d'avis d'en faire fi —je ne suis pas convaincu qu'ils avaient tort. Ils peuvent avoir fait preuve de lenteur, mais ils ne se sont guère trompés.

D. En matière de trafic-marchandises, savez-vous s'il y eut le même fléchissement aux Etats-Unis?—R. Oui.

D. Certains des motifs que vous avez avancés pour expliquer ce fléchissement au Canada s'appliqueraient difficilement aux Etats-Unis.—R. Je crois que les mêmes influences sont en jeu.

D. L'épuisement des ressources naturelles?—R. Le bois de construction y est encore plus rare dans l'Est qu'ici.

D. Et l'indépendance économique de plus en plus générale, ce phénomène que l'on dit influer sur le commerce international?—R. Voici ce qui en est d'après moi: au début de la période d'expansion ferroviaire il en coûtait moins de fabriquer dans de très petits centres et d'en expédier les produits. Toute la Nouvelle-Angleterre se développa ainsi et le déclin relatif qu'elle a subi depuis 1900 en est la preuve. La tendance de l'industrie de l'acier a prouvé la même chose—en faveur de Chicago au détriment de Pittsburg. A mesure que l'habileté s'accroît, la main-d'œuvre se déplace vers les matières premières et le débouché définitif.

D. Et le chiffre du tonnage décline proportionnellement à la population?—R. Oui, bien qu'au Canada l'importance énorme du transport des grains en tonne-milles par tête le restreigne. En 1923 il était presque à son maximum. Par tête le transport des grains en 1928 s'établissait à 4,231 tonnes, ce qui est un chiffre plus élevé que pendant toute autre année correspondante. En 1923 ce chiffre était de 3,781 tonnes et l'autre chiffre élevé antérieur fut de 3,869 tonnes dans l'année commençant le 30 juin 1917. Le chiffre correspondant pour 1937, plus élevé depuis la crise, est de 2,421 tonnes. Le transport des grains par suite du long parcours accroît ce chiffre.

Le graphique cité par le professeur McDougall est déposé comme Pièce 98.

M. BIGGAR: Ce graphique peut ne pas figurer au même numéro des délibération que les Témoignages d'aujourd'hui, vu le temps qu'il faut pour le photographier.

Le Comité a manifesté son désir d'entendre M. Meikle, de Winnipeg. Il est présent.

M. ALLEN MEIKLE est appelé.

*M. Biggar:*

D. Monsieur Meikle, je crois que vous êtes le président de la Fédération canadienne du Travail?—R. Oui, monsieur.

D. Vous comparaissez en faveur de cette fédération qui comprend certains cheminots?—R. Oui, monsieur.

D. Voulez-vous soumettre un mémoire au Comité?—R. Oui, monsieur.

D. Vous pourriez peut-être apprendre au Comité comment cette fédération est constituée et quelle est sa relation avec les cheminots, avant votre témoignage.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle ne se compose que de travailleurs?

M. BIGGAR: Oui.

Le TÉMOIN: Avant que vous m'interrogiez davantage, monsieur Biggar, j'aimerais dire un mot sur ce qui s'est passé à la dernière réunion de l'honorable Comité. J'ai ici une coupure de journal datée d'Ottawa, le 15 mars.

> La Fédération canadienne du Travail fut constituée en 1936 dans le but exprès de réclamer l'unification ferroviaire, a déclaré aujourd'hui le sénateur James Murdock, libéral d'Ontario, au Comité du Sénat faisant enquête sur la situation ferroviaire au Canada.

Si cela est un exposé fidèle des paroles du sénateur Murdock, je veux déclarer ici qu'elles sont complètement et odieusement fausses.

L'hon. M. DANDURAND: Vous pouvez témoigner poliment, monsieur Meikle.

L'hon. M. PARENT: Comment épelez-vous ce mot que vous avez employé?

Le TÉMOIN: C'est du bon anglais. On l'emploie afin d'appuyer sur un avancé.

L'hon. M. MURDOCK: L'exposé ayant paru dans les journaux est tout à fait exact et on peut le prouver.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Monsieur Meikle, auriez-vous la bonté d'employer des termes parlementaires, dans la mesure du possible?—R. Oui, certainement. Monsieur le président, les choses en sont dans une triste stituation dans un pays libre, lorsqu'un groupe de citoyens qui osent exprimer leurs opinions sur une question publique ne peuvent le faire sans que des hommes occupant des postes privilégiés et réservés combattent leurs motifs. Je répète que cette assertion est entièrement fausse et si on tente de l'étayer, j'aurai probablement un mot à ajouter.

Avec votre permission, monsieur le président, je vais lire ce mémoire.

L'hon. M. MURDOCK: Un instant. Peut-être pourrions-nous faire ressortir d'autres faits, si vous le voulez bien, monsieur le président. M. Meikle représente ici la Fédération canadienne du Travail. Je crois que nous nous rendons tous compte du fait que les parties constituantes d'une fédération représente certaines associations. Serait-il déplacé de demander à M. Meikle à quelle association il appartient?

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président...

L'hon. M. MURDOCK: Un instant.

L'hon. M. HAIG: Je soulève un point de règlement. Cette question me paraît irrégulière. Nous n'avons pas demandé à d'autres représentants du Travail qui ils représentaient. Ils nous ont dit représenter certaines personnes ou associations. A mon sens, cette question est contraire au règlement. Elle va donner lieu à une discussion acerbe sur une forme ou une autre de travail. Il me semble que nous devrions éviter cela.

L'hon. M. MURDOCK: Vous avez raison. Elle ne ferait que prouver ce que j'ai dit l'autre jour...

L'hon. M. HAIG: Ne permettez pas au sénateur Murdock, monsieur le président, de m'attribuer des avancés.

L'hon. M. MURDOCK: Allez-y.

L'hon. M. HAIG: Je ne crois pas que la question posée par le sénateur Murdock devrait être permise. Les autres membres du Comité n'y expriment pas leurs opinions sur les questions ouvrières comme le fait un membre du Comité. Lorsque M. Meikle aura fini son témoignage, s'il veut entamer une discussion avec le sénateur Murdock, qu'il le fasse. Je les écouterai.

L'hon. M. DANDURAND: Je croyais, monsieur le président, qu'au début nous aurions dû obtenir de M. Meikle la liste des membres de la Fédération canadienne du Travail, afin de savoir ce qu'il représente.

L'hon. M. HAIG: Aucune objection à cela.

Le TÉMOIN: Oui, je peux vous la remettre.

L'hon. M. DANDURAND: Et il pourrait peut-être nous dire en même temps comment ces membres de la Fédération ont exprimé leurs opinions, pour que nous puissions savoir s'il est leur porte-parole à tous.

Le TÉMOIN: Je ne dirais pas, messieurs, que je parle au nom de tous les membres de la Fédération. Je suis le porte-parole de la Fédération canadienne du Travail, de la majorité de celle-ci.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Qui est la Fédération, monsieur Meikle? Qui la constitue?—R. Elle se compose de différentes associations d'une côte à l'autre du Canada. J'en ai apporté la liste. Je pourrais vous citer les principales de mémoire.

L'hon. M. CALDER: Prenez votre temps.

Le TÉMOIN: J'ai apporté tant de documents...

L'hon. M. MURDOCK: Pendant que M. Meikle les cherche, puis-je citer le *Winnipeg Tribune* du 17 courant? M. Meikle est originaire de Winnipeg.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je crois que nous devrions obtenir sa réponse à la question.

Le TÉMOIN: Je citerai les noms de mémoire: Les *Building Trades Workers of Canada*; la *Transport and General Workers Union of Canada*; les *Electrical Communication Workers of Canada*. La *One Big Union* fait partie de notre association. Puis viennent le syndicat des mineurs de houille de la Saskatchewan et une douzaine ou deux de syndicats dans des associations générales par tout le Canada. Ceux-ci renferment des travailleurs généraux, des employés de sucreries, des journaliers et différentes catégories de travailleurs dans tout le Dominion.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Combien de cheminots prétendez-vous représenter?—R. Je ne saurais vous le dire de mémoire. Je reconnais que ceux qui font partie de la Fédération ne sont pas très nombreux, vu certaine distinction injuste remontant à bien des années, alors que des travailleurs perdirent leurs emplois parce qu'ils avaient appartenu à un syndicat canadien. Nos rangs en furent décimés. Mais le reste des travailleurs du Canada, au nombre d'environ 52,000, appartiennent à la Fédération canadienne du Travail.

*L'hon. M. Calder:*

D. Elle embrasse toutes les associations dont vous avez parlé?—R. Oui, monsieur.

D. Les 52,000 membres?—R. Oui, monsieur, dans tout le Canada.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Si vous avez fini votre réponse à cette question, veuillez passer à votre mémoire.

L'hon. M. MURDOCK: Puis-je citer maintenant le *Winnipeg Tribune*?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Oui, si vous le voulez.

L'hon. M. MURDOCK: Et je vais demander à M. Meikle de nous dire à quel point les entrefilets suivants sont exacts. Je cite le *Winnipeg Tribune* du 17 mars 1939:

LA FÉDÉRATION A EXPULSÉ LA *O.B.U.*

Ottawa, 17 mars.—M. W. T. Burford, secrétaire-trésorier de la Fédération, a dit ici lundi soir que la *One Big Union* avait été suspendue de la Fédération canadienne du Travail vu "la négligence de certains de ses membres à s'acquitter de leurs cotisations".

Cette suspension intéresse environ 3,000 membres de la *O.B.U.* M. Burford a dit que l'effectif de la Fédération s'élevait maintenant à 40,000.

La *O.B.U.* est une association de l'Ouest avec siège social à Winnipeg.

La *O.B.U.* A DÉCIDÉ DE SE RETIRER DE LA FÉDÉRATION

La suspension de la *One Big Union* de la Fédération canadienne du Travail, annoncée à Ottawa, n'a pas surpris R. B. Russell, son secrétaire.

Il a dit que la *O.B.U.* avait pris l'initiative de cesser son affiliation à la F.C.T.

"Il y a un mois, a dit M. Russell, nous avons averti l'exécutif de la F.C.T. qu'à moins qu'elle ne cessât sa propagande en faveur de l'unification ferroviaire nous n'en ferions plus partie."

Il ajouta que la F.C.T. n'avait pas cessé sa "propagande en faveur de l'unification" et qu'à une réunion de l'exécutif de la *O.B.U.* jeudi soir il fut décidé que l'Association de l'Ouest cesserait sur-le-champ d'en faire partie.

M. Russell a dit que la *O.B.U.* comptait 23,000 membres "par tout le Canada".

Puis-je poser une question à M. Meikle: êtes-vous membre de la *O.B.U.*?—R. Oui, monsieur.

D. Alors, est-il juste de vous demander d'après quelle autorité vous vous basez pour parler au nom d'une fédération, alors que comme membre d'une association affiliée vous ne lui appartenez plus?—R. Parce que j'appartiens aussi à la *Transport and General Workers Union,* associée à la Fédération canadienne du Travail.

L'hon. M. PARENT: Il peut donc imputer ses opinions à diverses associations.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Vous avez dit il y a un instant que la *O.B.U.* était une de ces associations. Retirez-vous cela maintenant, ou si vous en maintenez l'exactitude?—R. Si je retire quoi?

D. Représentez-vous dans la Fédération canadienne du Travail la *One Big Union*?—R. Cette section à Winnipeg de laquelle émanait cette déclaration a été suspendue temporairement pour cause de non-payement de sa contribution par tête. Cela n'a jamais été discuté à aucune réunion générale de la *O.B.U.*

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Veuillez poursuivre, monsieur Meikle.—R. Je désire d'abord, monsieur le président, remercier le Comité de l'obligeance qu'il a montrée envers la fédération en lui permettant d'exposer maintenant ses vues. Je commence la lecture de mon mémoire:

*Honorables membres du Comité,*

1. Vu certaines déclarations blâmant la bonne foi de la Fédération canadienne du Travail et attaquant ses motifs de préconiser la solution du problème ferroviaire, il peut être utile d'esquisser l'historique de la Fédération et le rang

qu'elle occupe comme association de travailleurs canadiens. La Fédération canadienne du travail remonte à 1902. Cette année-là le Congrès des Métiers et du Travail du Canada exclut de ses cadres les syndicats nationaux ou indépendants embrassant les travailleurs des emplois dont se réclamaient entièrement les syndicats des Etats-Unis. Les syndicats nationaux ou indépendants qui refusèrent de renoncer à leur autonomie formèrent un nouvel organisme central qui après quelque temps adopta le titre de Fédération canadienne du Travail. En 1927 la fédération adopta une nouvelle constitution et un nouveau nom en vue d'une plus grande unité. Quelques associations qui s'en étaient tenues à l'écart furent par là engagées à s'y rallier. Mais on constata que le changement eut pour effet de placer un certain groupe en mesure de s'approprier complètement la haute main. En 1936 il fallut revenir au nom primitif de la Fédération alors que ses principes de citoyenneté démocratique furent en péril. Car la fédération a toujours considéré les associations de travailleurs comme quelque chose de plus que l'activité économique. Elle considère le mouvement ouvrier comme une phase de la lutte très ancienne des petites gens d'être libres de vivre leur vie à leur gré. Elle s'oppose à la domination étrangère des associations de travailleurs canadiens et aux ordres d'où qu'ils émanent. On peut encore la distinguer davantage des autres association par la conscience qu'elle a que l'économie dirigée et les institutions démocratiques n'ont jamais encore existé ensemble.

2. C'est d'abord parce que la fédération désire le maintien de l'économie libre au Canada qu'elle est forcée de soumettre ses vues au Comité spécial institué pour étudier " 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 ". Malgré que la fédération sache très bien que notre régime capitaliste ne fonctionne pas toujours de façon à donner justice aux ouvriers, elle se rend compte de l'existence de ce régime et de ce que, si celui-ci disparaissait, il ne serait pas nécessairement remplacé par un meilleur. Il y va évidemment des intérêts du patron et de l'employé que tant que ce régime subsistera on devra le faire fonctionner et qu'on ne peut y arriver sans un stimulant suffisant pour le capital à outiller les entreprises industrielles. Compte tenu de tous les cas connus ou soupçonnés de placements imprudents, les régimes ferroviaires du pays représentent le placement avantageux de milliards de dollars de capitaux, et le nœud du problème ferroviaire semble être que le capital ne gagne pas même ce revenu modeste que le critique le plus sévère reconnaîtrait nécessaires à la conservation de la santé économique. Un groupe considérable de propriétaires de chemins de fer n'en retirent pas de revenu et un groupe encore plus considérable, tant au Canada qu'à l'étranger, l'obtient aux dépens du contribuable, et non pas comme résultat d'une exploitation profitable. A ce sujet, la fédération est d'avis que la solution du problème ferroviaire intéresse tous les citoyens, qu'ils soient contribuables indirects ou directs. Elle croit que cette solution intéresse particulièrement les cheminots, aussi bien que les travailleurs en général. Cette solution est désirable ne serait-ce que parce qu'elle ferait disparaître le motif principal de la psychologie actuelle de pessimisme. Une fois ce cauchemar disparu, on pourrait s'attendre à voir renaître rapidement la confiance. Le public ayant constaté la suppression heureuse d'un obstacle grave porterait son attention sur les autres problèmes économiques pressants avec plus d'assurance de pouvoir les résoudre. La fédération désire aussi exprimer l'opinion que le problème financier des chemins de fer (ou des contribuables) fait partie du plus grave problème national du double emploi et du chevauchement des facilités de transport au Canada, superfluité de service et d'outillage qui a fortement accru le fardeau de la dette publique, d'où obstacle à la réforme sociale et abaissement du niveau général de vie et sabotage des conditions établies du chômage.

3. La Fédération a fait connaître au gouvernement ses vues sur cet important problème. Elle a insisté sur l'élimination du double emploi, autant que possible, dans tous les services de transport et la fusion des transports routier,

ferroviaire et par eau dans la mesure où ils sont subordonnés à l'autorité fédérale. Elle croit, néanmoins, que sans égard à ce qu'on peut accomplir dans d'autres domaines de service de transport, la situation financière des chemins de fer justifie leur coordination complète, sous une seule direction, non seulement dans l'intérêt des contribuables en général (qui embrassent les travailleurs de tous genres) mais surtout dans l'intérêt des cheminots. Au cours des huit dernières années plusieurs milliers de cheminots ont perdu leurs emplois surtout par suite de mesures locales de coopération. On ne les a nullement dédommagés de la perte de leurs emplois, alors qu'aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne la coordination ferroviaire s'est effectuée en pourvoyant entièrement à tous les employés intéressés. On a embrouillé de propos délibéré la question au Canada en y mêlant la question de propriété. En vertu de l'unique méthode de coordination complète proposée, cette question ne serait pas en jeu. On a donné l'assurance de pourvoir aux besoins de tous les cheminots actuels, soit au moyen d'allocations de séparation permettant de subsister aux travailleurs congédiés, en quête d'un autre emploi, soit par l'abaissement de l'âge de la pension. La fédération estime que ces deux dispositions sont essentielles à un règlement équitable de la question, et que l'abaissement de l'âge de la pension empêchera les pertes d'emplois ou le déplacement de la main-d'œuvre, toutes les étapes de l'adaptation devant s'étendre nécessairement sur plusieurs années. L'alternative à la coordination, en ce qui concerne directement les cheminots, est la continuation et l'extension du procédé actuel de réduction du personnel, des emplois discontinus et des niveaux de vie généralement avilis pour ceux qui restent dans le service ferroviaire. Tout le fardeau du fléchissement industriel retombe sur les travailleurs les moins rétribués. Les employés supérieurs s'en ressentent rarement.

4. Bien que, pour des motifs généraux de politique sociale, la fédération insiste sur la nécessité de pourvoir au dédommagement des cheminots qui pourraient être congédiés à la suite de la réorganisation ferroviaire, leur nombre a été tellement réduit ces dernières années qu'elle ne constate, soit dans la conservation de l'armature actuelle de l'industrie ou dans les modifications de cette armature préconisées publiquement, aucune menace grave d'une autre réduction du nombre des cheminots actuels. Si, cependant, la coordination devait avoir pour résultat la rationalisation plus rapide que celle prévue par ses partisans et ainsi entraîner le congédiement des cheminots actuels, la fédération prétend que les compagnies devraient être forcées de les dédommager selon une échelle convenue. On a dûment pourvu dans les autres pays à la subsistance des cheminots intéressés par les récentes réorganisations ferroviaires, sur un plan national, et il n'y a pas de motif apparent pour que les échelles de salaires approuvées par les syndicats de cheminots en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis ne puissent s'adapter à la situation au Canada. Les objections exprimées par les cheminots canadiens aux mesures conçues pour remettre les chemins de fer sur une base économique solide semblent surgir de l'unique facteur qui différencie la situation au Canada de celle des autres pays, à savoir, l'existence d'un chemin de fer d'Etat concurrençant un chemin de fer privé.

5. Dans ces circonstances exceptionnelles la Fédération canadienne du Travail voit d'autres raisons d'espérer une prompte solution du problème ferroviaire. De concert avec d'autres associations de travailleurs, la fédération respecte la politique de l'exploitation nationale des services publics. Elle déplore le discrédit attaché à cette politique par les malheurs du chemin de fer d'Etat, mais elle ne croit pas que la loyauté à l'égard d'une vaste expérience d'entreprise publique impose l'aveuglement envers le bien-être public, et elle doute que la confiance des travailleurs et des travailleuses dans ce qu'on appelle à tort d'habitude l'étatisation survivrait longtemps s'ils se rendaient compte que l'adhérence à un fétiche coûte inutilement à une famille moyenne environ une semaine de salaire chaque année en impôts. La mesure de coordination ferroviaire proposée par la Fédération canadienne du Travail ne comporte pas

l'abandon de l'intérêt de l'Etat dans le réseau ferroviaire. Cela serait à peine possible vu les obligations présentes. Elle propose simplement l'exploitation sous une direction unique, comme d'une seule entreprise, des chemins de fer. A noter que les coordinations ferroviaires effectuées en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis n'ont pas été compliquées par des questions de propriété publique ou privée, et en Grande-Bretagne bien que les cheminots aient préconisé un monopole d'Etat, ils n'ont pas poussé cette agitation au point de nuire à la rationalisation. Ils n'insistent pas plus aujourd'hui qu'en 1921, alors que quelque 120 chemins de fer furent fusionnés en quatre compagnies, que l'étatisation devrait être une condition de la coordination. Ils insistent pour obtenir la disparition des services ferroviaires extravagants faisant double emploi afin de remettre les chemins de fer sur une base économique plus forte et leur permettre d'améliorer les conditions de travail.

6. Les travailleurs britanniques demandent une plus grande rationalisation ferroviaire ayant pleinement confiance que les cheminots seront protégés à mesure que les compagnies seront fusionnées. Le *Railway Act* de 1921 dont les termes sont sans doute connus des honorables membres du Comité spécial garantissait cette protection. Cette loi pourvoyait à ce que les employés congédiés eussent droit à un dédommagement de la part des compagnies fusionnées. Les cheminots auxquels on attribuait d'autres travaux ne devaient pas être " en plus mauvaise posture " à l'égard des conditions de leur service. Ces restrictions eurent pour effet la rationalisation graduelle du réseau ferroviaire britannique pendant une période d'années, de sorte que la diminution du personnel correspondait grandement à la baisse normale de l'emploi, et les paiements d'indemnisation pour congédiement n'atteignirent pas un montant onéreux. L'unique plainte des cheminots britanniques quant au dédommagement prévu pour les quelques cas de congédiement survenus est la plainte générale que le travailleur mérite toujours plus qu'il n'obtient. Ils sont convaincus que le régime est juste en principe et ils veulent son maintien et son extension. Ainsi M. Fred Watkins, député, le président de la *Railway Clerks' Association,* dans un article de février 1938 du *Labour,* l'organe de la *British Trades Union Congress,* observe:

> La loi de 1921 pourvoyait à ce que les cheminots dont les emplois prenaient fin par la fusion fussent raisonnablement dédommagés. Il faut inclure des mesures semblables et d'autres mesures de protection pour la sécurité ainsi que d'équitables conditions de travail dans le projet de coordination.

7. L'*Emergency Railway Transportation Act* adoptée par le Congrès des Etats-Unis en 1933 pourvoyait de même à ce que les réductions de personnel devenues nécessaires par la coordination devaient être limitées à 5 p. 100 des employés par année, ce qui est le taux normal de la diminution du personnel par les décès, les retraites et le changement d'emplois. Cette loi fut complétée par une entente entre les syndicats et les compagnies de chemins de fer en mai 1936 qui faisait profiter de l'indemnité de renvoi tous les employés congédiés, y compris un bon nombre que la loi ne protégeait pas. Les cheminots renvoyés ont l'option de demander une somme globale en règlement, ou de retirer 60 p. 100 de leurs salaires mensuels moyens pendant un certain nombre de mois, selon la longueur de leur service. Voici l'échelle des paiements:

| Durée du service— | Période de paiement |
|---|---|
| 1 an et moins de 2 ans | 6 mois |
| 2 ans et moins de 3 ans | 12 mois |
| 3 ans et moins de 5 ans | 18 mois |
| 5 ans et moins de 10 ans | 36 mois |
| 10 ans et moins de 15 ans | 48 mois |
| 15 ans et plus | 60 mois |

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Où s'applique ce régime d'indemnité?—R. Aux Etats-Unis.

D. Le régime britannique lui ressemble-t-il beaucoup?—R. Sa base est semblable; il n'est guère aussi généreux.

*L'hon. M. Calder:*

D. Permet-on aux travailleurs de se livrer à d'autres travaux?—R. Oui.

D. Ils ne sont pas obligés de rendre compte de la rémunération provenant d'autres emplois?—R. Non, on les dédommage de la perte d'emploi.

D. De le perte d'emploi?—R. Oui.

8. Les partisans de la coordination ferroviaire au Canada ont exprimé leur intention de protéger les intérêts des cheminots. Selon le taux normal de la diminution du personnel il semblerait que les retraites à cause de l'âge, de l'incapacité, et autres causes permettraient la diminution du personnel de 5 ou 6 p. 100 par année, en comparaison d'approximativement 3 p. 100 par année; estimation jugée nécessaire au rajustement. Ainsi même si le volume du trafic ferroviaire restait à peu près au bas niveau actuel au cours de la période estimative de rajustement de cinq ans, il s'ensuivrait inévitablement la réduction considérable naturelle du personnel ferroviaire—peut-être supérieure à celle qu'exigerait la coordination. Dans le cas contraire, une réduction draconienne des échelles de salaires semblerait inévitable s'il faut effectuer d'autres façons la réduction importante des frais d'exploitation ferroviaire. Ainsi, pour les cheminots, la somme des avantages semblerait favoriser, selon l'estimation la plus faible, la coordination, puisque les économies à réaliser permettraient mieux aux chemins de fer de payer les échelles de salaires. En vue d'assurer de nouveau aux cheminots que leurs intérêts seront amplement protégés la fédération propose que le Comité étudie la question de réserver une partie des épargnes réalisées par la coordination comme assurance pour les salaires des cheminots.

9. La Fédération canadienne du Travail serait opposée à toute initiative qui pèserait lourdement sur les travailleurs. Elle croit que des congédiements en masse sans dédommagements suffisants constitueraient des motifs suffisants de refuser d'étudier la coordination. Cependant, elle a soigneusement étudié cette question et elle croit que si le gouvernement se montre prudent et prévoyant, et que les propriétaires privés consentent à agir avec justice, il n'en résultera aucune perte d'emploi échappant à un dédommagement juste et raisonnable. La fédération déplorerait également tout fléchissement dans l'efficacité de ces services publics, une fois disparu l'aiguillon de la concurrence. Son appui du projet de coordination repose entièrement sur la supposition que l'Etat pourvoirait entièrement à ce danger. Il y a lieu de croire que cette disposition du capital à agir avec justice est beaucoup plus conforme aux intérêts des travailleurs que la continuation de la situation dangereuse actuelle. Un autre motif de l'attitude de la fédération est que même si le peuple canadien consentait à ce que la situation actuelle se prolongeât indéfiniment, il en résulterait tôt ou tard une telle crise dans nos affaires financières publiques qu'elle troublerait et bouleverserait peut-être la base même de notre régime social et économique. L'institution du Comité démontre la gravité de la situation. En vérité l'ordre de renvoi du Comité constitue un clair énoncé dans ce sens.

10. La Fédération s'appuie dans son attitude sur le bouleversement grave des syndicats ouvriers que la présente situation menace. On croit généralement au Canada que les salaires des cheminots sont indûment élevés. Il est vrai que les plus anciens dans bien des branches du service ferroviaire ont des échelles de salaires élevées et ont droit à un traitement de faveur quant à la somme de travail qu'ils peuvent accomplir, avant que leurs collègues moins anciens puissent obtenir quelque travail. Jusqu'ici, le mécontentement croissant de ces derniers a été étouffé par des menaces à l'effet qu'à moins qu'ils ne demeurent loyaux au

programme établi par les employés plus anciens l'ogre de la coordination les emportera. Ce mensonge évident est divulgué lentement mais sûrement et le mécontentement des cheminots moins anciens devient intense. Les syndicats des Etats-Unis qui embrassent la plupart des cheminots ne sont pas associés à la Fédération canadienne du Travail, mais celle-ci ne veut pas que ses succursales canadiennes soient bouleversées par des luttes intestines. Elle espère que les cheminots canadiens resteront unis jusqu'à ce que le sentiment croissant de l'état de nation les amène à secouer leur allégeance étrangère et à s'allier avec leurs congénères dans le mouvement ouvrier national. Mais tant que des groupes intrigants pourront employer la crainte de la coordination pour réprimer les cheminots, le mécontentement et la désunion subsisteront chez eux. Cette situation milite contre le maintien de bonnes relations et l'intérêt mutuel quant au bien-être commun des cheminots et des autres travailleurs. L'inclination égoïste des membres les plus anciens des syndicats ferroviaires tend à les poser en aristocrates du travail, et rien ne justifie l'oppression des autres travailleurs canadiens dans l'intérêt de quelques privilégiés. On croit que le maintien des conditions actuelles va tendre à susciter de l'antagonisme entre les employés des deux réseaux ferroviaires. Les cheminots du Pacifique-Canadien se rendent rapidement compte que la solvabilité de la société qui les emploie est en péril, et, bien qu'ils ne soient pas encore disposés à faire face à une scission déclarée, il semble que celle-ci soit inévitable.

11. La fédération déplore la tendance croissante des cheminots du National-Canadien, comme tels, à s'ingérer dans la politique. Chaque citoyen a droit de voter, mais notre vie publique n'est pas basée sur la théorie de l'Etat corporatif dans lequel chaque groupe de travailleurs constitue une unité politique. Cependant, telle est la tendance actuelle. Comme cela est notoire, inutile d'y insister dans ce mémoire. Néanmoins, la fédération croit qu'on ne saurait rien accomplir de plus utile que de soustraire le National-Canadien à ces relations trop étroites avec l'Etat et la politique de parti. Ces relations nécessitent un choix entre l'établissement du National-Canadien comme service réel de l'Etat, statut qui n'impliquerait pas son exploitation efficace, ou le régime actuel constituant une anomalie, en ce qu'il est une société comptant sur l'Etat pour se maintenir tout en pouvant contredire l'autorité du Parlement même dans l'étude détaillée de ses dépenses.

12. La fédération a été obligée d'en venir à la conclusion qu'il n'existe pas d'autre solution du problème posé au Comité que la coordination. La coopération telle que préconisée par les porte-parole du National-Canadien serait simplement un régime par lequel on retiendrait deux directions coûteuses pour exploiter un chemin de fer. Ce serait une situation confuse et compliquée par laquelle les économies réalisées ne comprendraient pas les plus faciles et les moins douteuses. Malgré des prédictions alarmistes à l'effet que les cheminots perdraient leurs emplois par la coordination, du moins par cette méthode toutes les pertes qui en résulteraient seraient réparties entre toutes les catégories de cheminots. Un président perdrait son poste plus sûrement que tout autre employé. Par le régime de la coopération poussé jusqu'au point où il accomplirait des économies sensibles, tous les dirigeants les mieux rétribués conserveraient leurs postes et les doubles emplois ne disparaîtraient que chez les travailleurs les moins bien rétribués. On reconnaît généralement que les épargnes qu'il produirait seraient très inférieures à celles que donnerait la coordination. Il aurait le désavantage particulier de maintenir le régime actuel d'après lequel le personnel du chemin de fer d'Etat s'ingère dans toutes les discussions politiques avec une unité d'intention qui laisse voir une direction centrale. On n'a pas proposé d'alternative, sauf de s'en tenir au *statu quo* dans l'espoir qu'un miracle apportera le salut.

13. La Fédération canadienne du Travail désire se dissocier des opinions publiquement exprimées par diverses associations. L'attitude des soi-disant syndicats ferroviaires réguliers—c'est-à-dire les succursales canadiennes des

syndicats des Etats-Unis—à l'égard du problème ferroviaire est principalement négative. Elles prétendent que la coordination serait désastreuse et elles proposent d'exempter les chemins de fer des restrictions économiques auxquelles doivent se conformer les autres industries. L'étendue et la nature de leurs propositions en vue de régler le problème ferroviaire sont révélées par les déclarations de M. Joseph A. Corbett, dirigeant canadien de la *Brotherhood of Railway Carmen of America,* qui a proposé récemment que la solution du problème ferroviaire se trouvait dans (*a*) la répudiation par l'Etat de sa garantie des obligations du National-Canadien; (*b*) la réglementation rigoureuse du transport routier et par eau; et (*c*) le relèvement des tarifs de transport sur les grains, le charbon, le minerai, etc.

14. Tout en admettant qu'il est des plus regrettable que le crédit du Canada ait été impliqué aussi sérieusement par des entreprises ferroviaires, la fédération ne tiendrait pas à partager la responsabilité de recommander quelque mesure de répudiation des obligations nationales. En vérité, la perspective que la continuation de la politique actuelle puisse à la longue imposer la répudiation, ou l'inflation, constitue le motif le plus fort qu'a la fédération de préconiser une initiative intelligente. Elle sait que cette répudiation détruirait tout le régime financier et économique du pays, et que dans cette éventualité, les travailleurs seraient les premiers et les plus durement atteints. Les salaires n'auraient plus la même valeur; la valeur des petits dépôts bancaires des travailleurs et de leurs modestes polices d'assurance serait annihilée même par la menace de répudiation des obligations de notre gouvernement.

15. Les plaidoyers relatifs à la réglementation rigoureuse et restrictive de la concurrence du transport par eau et du transport routier ne peuvent être pris au sérieux que si l'on suppose qu'on a l'intention de l'appliquer de façon à supprimer vraiment cette concurrence. La Fédération canadienne du Travail proteste contre la supposition que les cheminots ont plus droit à la protection de l'Etat que les travailleurs des industries rivales. Il est notoire que les conditions de l'emploi dans le transport routier ne sont pas satisfaisantes, et la fédération espère que l'Etat se servira de ses prérogatives afin d'obtenir le juste traitement des travailleurs du transport de toutes catégories. Mais elle comprend que ce n'est pas ce que veulent les protagonistes de la réglementation du transport routier afin d'obvier à la nécessité d'une modification dans l'organisation ferroviaire: ils désirent évidemment des mesures qui priveront les autres travailleurs du transport de leurs emplois à l'avantage des cheminots.

16. Pour ce qui est de la troisième proposition de M. Corbett, la fédération repousse la théorie qu'on peut résoudre le problème ferroviaire par l'accroissement des fardeaux que supportent maintenant l'agriculture, l'industrie et le commerce canadiens. Bien que personne ne soutiendrait que les travailleurs seraient forcés d'accepter de faibles salaires afin de faire profiter une industrie de l'avantage de faibles tarifs de transport, il est tout à fait déraisonnable de proposer le relèvement des tarifs de transport dans le seul but de protéger les chemins de fer des résultats de la négligence en vue d'améliorer leur efficacité. Si, après que le gaspillage et le double emploi auront disparu des chemins de fer, il apparaissait que les tarifs de transport sont trop faibles pour en permettre l'exploitation économique, la demande de relèvement de leurs tarifs mériterait d'être étudiée. Le transport à bon marché est essentiel à notre civilisation et nous croyons qu'on ne devrait rien négliger dans ce sens avant de tolérer que les intérêts d'un seul groupe de travailleurs imposent le relèvement des tarifs de transport payés par les industries de base du pays. Rien n'indique qu'à l'heure actuelle le marché mondial du blé soit en mesure de justifier le relèvement des tarifs de transport sur le blé. De plus, l'industrie houillère peut subsister seulement parce que l'Etat lui accorde de fortes subventions dans le but précis de lui assurer des tarifs de transport peu élevés. Proposer que l'Etat relève d'un côté les tarifs de transport sur la houille néo-écossaise et que de l'autre il verse

une subvention accrue afin de faire face à l'accroissement de ces tarifs, dans le but exprès de permettre aux chemins de fer d'éviter des économies internes qui peuvent être pratiquées sans le moindre sacrifice des droits de cheminots, c'est pousser une absurdité économique à une conclusion illogique.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Qui est M. Joseph A. Corbett?—R. C'est le président du syndicat des cheminots américains au pays.

L'hon. M. HAIG: Cela apparaît à la page 9, paragraphe 13, du mémoire de M. Meikle.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Quelle est sa situation?—R. Il est président du *Brotherhood of Railway Carmen of America.*

L'hon. M. CALDER: On lit à la page 9 qu'il est "un dirigeant canadien du *Brotherhood of Railway Carmen of America*".

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Ces opinions que vous attaquez maintenant, sont-elles celles de son association ou si ce sont les siennes propres?—R. Il serait très possible de reproduire d'une douzaine de journaux canadiens des avancés semblables émanant de membres d'associations des Etats-Unis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous les avons entendus ici.

Le TÉMOIN: On lit souvent des avancés dans ce sens émanant de quelque dirigeant d'une association des Etats-Unis.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Mais je vous demande si ce qui précède constitue l'attitude officielle de la *Brotherhood of Railway Carmen,* ou ce que vous appelez le syndicat américain?—R. Oui, il s'est seul opposé à toute solution du problème ferroviaire. Il veut que la situation reste aussi mauvaise qu'elle l'est.

D. Vous dites qu'il a proposé "que la solution du problème ferroviaire se trouvait dans (*a*) la répudiation par l'Etat de sa garantie des obligations du National-Canadien; (*b*) la réglementation rigoureuse du transport routier et par eau; et (*c*) le relèvement des tarifs de transport sur les grains, le charbon, le minerai, etc." A-t-il fait quelque déclaration officielle à l'appui de cette attitude?—R. Ma foi, M. Corbett l'a dit à plusieurs reprises.

D. Je sais, en tant que particulier.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'il en est le président, il en est assurément un dirigeant.

L'hon. M. PARENT: La déclaration ne dit pas qu'il en est le président.

L'hon. M. HUGESSEN: Il n'y a aucune raison pour que sa déclaration soit officielle; il a exprimé son opinion personnelle, comme nous le ferions, vous ou moi, sénateur Meighen.

Le TÉMOIN: Nous assumons que lorsque le président d'une association fait un tel avancé qui n'est pas contredit par aucun de ses dirigeants par tout le pays, il parle officiellement. De tels avancés ont été faits dans tout le Canada, si l'on en croit les journaux.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Veuillez reprendre votre mémoire, monsieur Meikle.—R. Oui, monsieur.

17. Ce mémoire serait incomplet s'il n'incluait pas une allusion à un aspect de la politique d'exploitation ferroviaire par l'Etat qui intéresse de très près la Fédération canadienne du Travail. Quiconque recommande l'exploitation plus

économique des chemins de fer est accusé promptement de tous côtés d'être à la solde des intérêts accapareurs privés. C'est ce qu'a constaté la fédération et l'incident qui est survenu lors de la demande de la présente audience ne fut que le dernier, entre plusieurs, qui fait voir l'extrême difficulté et le risque que doit envisager une association de travailleurs qui cherche à exprimer ses vues sur un sujet d'importance nationale. Il existe une campagne active contre la coordination ferroviaire. On a soumis les cheminots à une propagande soigneusement préparée. Les dirigeants du National-Canadien donnent la direction à cette propagande, destinée à conserver leurs propres emplois en s'opposant à des mesures d'économie des fonds du Trésor. Le statut actuel du National-Canadien comme entreprise d'Etat qui jouit d'une grande latitude dans le déboursé des fonds publics, permet une pratique qu'on ne tolérerait pas aux Postes, à la Défense nationale, ou dans tout autre service de l'Etat. On laisse entendre qu'il est à propos de faire enquête sur les méthodes employées par une bureaucratie retranchée pouvant puiser facilement dans les fonds publics, afin d'influencer l'opinion publique en faveur du maintien des services ferroviaires faisant double emploi.

18. En soumettant les recommandations précitées, la Fédération canadienne du Travail se souvient du penchant des travailleurs à résister aux changements techniques et industriels comportant la restriction des occasions d'emplois. On se rappelle qu'il y a un siècle ou plus les artisans anglais brisèrent les nouvelles machines à vapeur dans l'espoir de conserver leurs emplois. Ils firent alors preuve d'imprévoyance. La révolution industrielle rendue possible par les machines ouvrit une multitude de nouveaux emplois et de nouveaux débouchés commerciaux. L'opposition à la rationalisation ferroviaire qui s'appuie sur la crainte du chômage est aussi réactionnaire que le bris des machines par les Luddites. Le régime économique actuel comporte une tendance inhérente à la coalition, à la coordination et en définitive au monopole. S'insurger contre cette tendance c'est retarder l'essor économique; quel que soit ce que nous puissions accomplir là-dessus la tendance persiste. Celle-ci pourrait avoir comme résultat final la direction centrale non seulement des chemins de fer, mais de tous les autres modes de transport. Pour le présent, toutefois, la création d'un monopole du transport est impraticable. La proposition actuelle de coordination des chemins de fer comme forme unique de transport envisage de les laisser concurrencer le transport routier et le transport par eau, le tout fonctionnant cependant sous la réglementation appropriée de l'Etat. La Fédération canadienne du Travail prétend que cela constituerait une mesure propre à améliorer la position économique de la nation, et que nulle classe de gens n'en profiterait plus que les travailleurs.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur le président, avant que M. Meikle ne commençât la lecture de son exposé, je lui demandai de nous donner la liste des diverses associations formant la Fédération canadienne du Travail. Il n'a pas répondu à cette question à ma satisfaction. Il y va de son intérêt de nous donner la liste de ces diverses associations. Je demanderais à M. Biggar de lui lire la déclaration du ministère du Travail relative aux groupes composant cette fédération, afin qu'il puisse faire les observations qu'il voudra là-dessus.

M. BIGGAR: Monsieur le président, cette déclaration du ministère du Travail, qui apparaît à la page 5 des délibérations du Comité de cette année, est sous la rubrique: "Organisation de cheminots du Canada", et la voici:

Affiliés à la Fédération canadienne du Travail:

| | Nombre de succursales | Effectif |
|---|---|---|
| *One Big Union* (Usines Transcona du National-Canadien, et usines Weston du Pacifique-Canadien) | 2 | Pas de rapport |

M. Sutherland, le représentant du ministère du Travail ayant témoigné devant le Comité la semaine dernière, a fait allusion à la publication " Mouvement syndical ouvrier au Canada pour l'année civile 1937 ". Il a cité la page 29 de cette publication où on dit que la Fédération canadienne du Travail a été établie en octobre 1936, " à la suite d'un différend qui s'est élevé au sein du comité exécutif du Congrès pancanadien du Travail ". Cette citation se poursuit:

> En conséquence, un groupe a décidé de se détacher du Congrès et, par la suite, on annonça la reconstitution de la Fédération canadienne du Travail d'abord établie en 1902 mais qui s'était amalgamée avec le Congrès pancanadien du Travail lorsque cette organisation fut fondée en 1927. Un comité provisoire fut nommé pour s'occuper des affaires de la Fédération en attendant qu'une réunion soit tenue.

Il y a d'autres notes sous les rubriques: " Buts de la Fédération ", " Recettes ", " Représentation ", et " Réunion de 1937 ". Voici ce qui figure sous cette dernière rubrique:

> D'après les rapports soumis à la réunion de 1937, les délégués présents représentaient les associations suivantes: *Amalgamated Building Workers of Canada; Canadian Association of Railwaymen; Canadian Electrical Trades Union; Electrical Communication Workers; Canadian Federation of Musicians; One Big Union; National Union of Theatrical Employees; National Union of Operating Engineers; Canadian National Printing Trades Union;* et différents syndicats locaux.

La première rubrique de la page suivante est: " Effectif de la Fédération " et on y lit:

> La Fédération canadienne du Travail rapporte un effectif de 52,622 membres affiliés. Le ministère a adressé une circulaire à 72 syndicats locaux et les 39 seulement qui y ont répondu ont un effectif global de 8,704 adhérents. Ainsi que mentionné à la page 10 il n'est pas possible de présenter des chiffres vérifiés de l'effectif acquitté de la Fédération canadienne du Travail.

Puis vient une liste des dirigeants de la Fédération pour 1937 à la page 30 de cette publication.

On trouve ce paragraphe vers le milieu de la page 10:

> Les paragraphes subséquents du présent rapport indiquent en détail la composition et la force numérique des principaux groupements ouvriers au Canada.

Puis après plusieurs phrases je trouve ce qui suit:

> Les deux autres organisations principales, nommément la Fédération canadienne du Travail et la Confédération des travailleurs catholiques du Canada ne consentirent pas à ouvrir leurs archives à l'audition.

Je crois que c'est tout ce que cette publication renferme relativement au sujet.

L'hon. M. DANDURAND: Je crois qu'un fonctionnaire du ministère du Travail a déclaré que des circulaires avaient été envoyées à diverses succursales.

M. BIGGAR: Il a dit qu'il n'y avait pas encore de rapports pour 1938, mais qu'il espérait encore en obtenir. Pour 1937 le ministère n'avait reçu des rapports que de 39 succursales sur 72.

L'hon. M. DANDURAND: Il a dit qu'il avait envoyé des circulaires aux secrétaires. C'est ainsi que M. Meikle explique avoir mentionné tant d'associations. Il nous faudrait la liste entière des associations qui composent son organisation.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Vous pouvez nous la soumettre?—R. Oui, monsieur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je voudrais vous poser une question, monsieur Biggar. Je n'ai jamais vu M. Meikle auparavant, mais je sais que vous êtes un bon juge des arguments et des motifs. En supposant que son exposé émanerait d'une association de détenus de pénitenciers, que penseriez-vous de sa valeur?

M. BIGGAR: Quant aux témoignages?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. BIGGAR: C'est là une responsabilité que je n'ai pas à assumer au Comité.

L'hon. M. MURDOCK: Je crois qu'il vous faudrait d'abord indiquer de façon certaine qui l'a préparé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous pouvez l'indiquer si vous le voulez. Son exposé est très bien fait.

L'hon. M. MURDOCK: oui, certainement.

*M. Biggar:*

D. Monsieur Meikle, à propos du point débattu par le sénateur Hugessen, pouvez-vous nous dire afin de le consigner au compte rendu où M. Corbett a fait sa déclaration mentionnée au paragraphe 13 de votre mémoire?—R. Elle a paru dans le *Windsor Star* et, bien entendu, le *Winnipeg Free Press* l'a reproduite.

D. Quelle en était la date?

L'hon. M. MURDOCK: Je l'ai vue la semaine dernière.

*M. Biggar:*

D. Elle est très récente?—R. Oui.

*L'hon. M. Huggessen:*

D. Je veux vous faire remarquer, monsieur Meikle, que M. Corbett ne dit aucunement ce que vous lui faites dire dans votre mémoire. J'ai prévu que cela arriverait. Vous dites qu'il suggère la répudiation par l'Etat de sa garantie des obligations du National-Canadien, la réglementation rigoureuse du transport routier et par eau, ainsi que le relèvement des tarifs de transport sur les grains, le charbon, le pétrole, etc. Cette lettre expose que les véritables motifs du déficit ferroviaire...

L'hon. M. CALDER: Quelle lettre?

L'hon. M. HUGGESSEN: Celle de M. Corbett au *Windsor Star,* sur laquelle M. Meikle base les paragraphes 14, 15 et 16 de son mémoire. Vais-je lire sa lettre?

Le TÉMOIN: Certainement.

L'hon. M. HUGESSEN: M. Corbett écrit:

Au rédacteur du *Windsor Star,*

MONSIEUR,—M. Dalton J. Little, secrétaire du *Citizens Group for Railway Action,* conseille dans une lettre récente aux cheminots de consentir à l'unification ferroviaire et d'accepter le cadeau de sir Edward Beatty avant qu'il ne soit trop tard. Il reprend aussi la thèse de sir Edward à l'effet que l'unification ne déplacera pas les cheminots et que la prétendue contribution annuelle de 5 p. 100 au fonds de pension facilitera les remaniements nécessaires de personnel.

On ne trompe pas les cheminots aussi facilement que M. Little le croit. Ils savent qu'au cours des neuf dernières années de crise, même avec l'exploitation des deux réseaux ferroviaires, que les mises à la retraite n'ont pas empêché d'être congédiés des milliers, qui chôment encore, et qu'une réduction de plus de 15 p. 100 des heures de travail dans les métiers de

la circulation n'a pas résolu le problème du chômage. Les changements techniques, une efficacité accrue et la plus grande productivité de la main-d'œuvre ont supprimé et suppriment encore les emplois plus rapidement que le personnel n'est diminué par les mises à la retraite normales.

Si M. Little et ses amis désirent vraiment trouver une solution pourquoi éludent-ils les véritables motifs? (1) La dette portant intérêt; (2) la concurrence injuste du transport routier et du transport par eau; (3) les tarifs de transport trop bas sur les denrées en vrac comme les grains, le charbon, le minerai, etc.

Je lis un peu plus loin:

Les obligations perpétuelles 4 p. 100 à 6 p. 100 s'élevant à $279,447,-714.25 imposées au National-Canadien par d'anciens chemins de fer en faillite appartenant à des particuliers et autres obligations portant des intérêts élevés n'échéant qu'en 1970, sont parmi les causes qui ont empêché le National-Canadien de verser à même ses recettes d'exploitation ce qui revenait entièrement aux obligataires. Certaines de ces obligations remontent à 1858. Parfois leur valeur nominale a été remboursée jusqu'à quatre fois au cours des 80 dernières années, mais cependant le principal demeure et les intérêts s'accumulent indéfiniment. Dans une seule émission d'obligations se montant à $13,000,000 il a été payé au delà de $45,000,000 et les intérêts demeurent toujours. Les déficits dus au transport par eau et au transport routier coûtent aux contribuables plus de $80,000,000 par année.

C'est là un avancé qui peut ou non être un fait, mais ce n'est pas une proposition de répudiation.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est presque cela.

L'hon. M. HUGESSEN: Le croyez-vous?

Le très hon. M. MEIGHEN: Sans doute.

L'hon. M. HUGESSEN: Je prends la liberté de différer d'opinion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi M. Corbett soumet-il cette proposition?

L'hon. M. HUGESSEN: Il dit que c'est un des motifs de l'impuissance du National-Canadien à payer sa dette aux obligataires.

Le très hon. M. MEIGHEN: En fait, si nous voulons améliorer leur situation pourquoi n'en étudions-nous pas les causes?

L'hon. M. HUGESSEN: M. Corbett les expose.

Le très hon. M. MEIGHEN: Afin d'obtenir une amélioration.

L'hon. M. HUGESSEN: M. Meikle essaie de faire dire à la lettre ce qu'elle ne contient pas.

L'hon. M. MURDOCK: Lisez-en le reste.

L'hon. M. HUGESSEN: Très bien. La lettre se poursuit:

Les tarifs de transport canadiens sont les plus bas au monde—0 cent .99 pour le transport d'une tonne-mille de marchandises. Les tarifs en d'autres pays vont jusqu'à 3 cents .48 par tonne-mille. Si les chemins de fer canadiens avaient obtenu même le tarif australien de 2 cents .50 en 1937 leurs recettes nettes d'exploitation eussent été de $450,000,000 au lieu de seulement $53,000,000. Les tarifs de transport sont bas au Canada afin d'encourager l'agriculture et le commerce d'exportation. Si le Canada veut des dividendes monétaires au lieu des dividendes de service, qu'on applique alors les tarifs de transport australiens aux chemins de fer canadiens.

Ce n'est pas là proposer un relèvement du tarif des marchandises. Ce n'est qu'indiquer que la modicité du tarif est la cause de la dépression financière.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais comme remède, dit-il, il y a la manière d'envisager la question.

L'hon. M. HUGESSEN: Non, non; il ne le dit pas.

L'hon. M. MURDOCK: Lisez le reste de la lettre.

L'hon. M. HUGESSEN: Je vais la lire en entier. Voici:

> Les cheminots ne demandent pas de privilèges. Ils ne demandent que de pouvoir se rendre utiles et se faire une existence raisonnable. Si ceux que M. Little représente désirent vraiment la fin de la concurrence et se déclarent en faveur d'un monopole, pourquoi alors s'en tenir au monopole des chemins de fer? Faisons entrer dans ce monopole les banques, les assurances sur la vie, contre les accidents et contre l'incendie; englobons aussi les manufactures, le commerce de gros, celui de détail et même l'agriculture, les économies ainsi réalisées échéant à ceux qui y contribuent tout aussi sûrement que le contribuable défraie une partie des intérêts sur les obligations du National-Canadien et le coût des voies navigables et des routes. Le procureur général Gordon Conant a déclaré que les commissions versées aux agents d'assurance-vie atteignent en moyenne 60 p. 100 des primes de la première année, 10 p. 100 de celles de la deuxième année et 5 p. 100 de celle des huit années suivantes. (Ajoutons-y les frais élevés d'administration et l'on se fera une idée générale de la multiplicité des frais de l'assurance-vie.) Il ajoute que les frais généraux de l'assurance-vie atteignent 49 p. 100 des primes versées. Si donc le monopole constitue une solution, avisons à un système d'économie valable pour tous les services et pour l'industrie.
>
> Les données indiquent que les pauvres obligataires du Pacifique-Canadien et ses actionnaires n'ont pas trop souffert. Ils ont touché depuis 1881 plus d'un milliard de dollars en intérêts et dividendes.

Messieurs, je puis me tromper, mais je ne crois pas que l'on puisse se faire de cette lettre un appui pour affirmer que M. Corbett suggère la répudiation des obligations du National-Canadien, une réglementation stricte et inéquitable du transport par route et par eau et un relèvement des tarifs de marchandises sur les grains, la houille et l'huile.

L'hon. M. MURDOCK: Voici la source de cette suggestion, "Railway Facts", ouvrage publié par le *Citizens' Group for Railway Action* qui s'occupe des choses des chemins de fer. On y trouve à l'angle gauche de la livraison du 13 mars 1939:

> Corbett a trouvé la solution du problème des chemins de fer. Joseph Corbett, président général des employés des Chemins de fer Nationaux, membres de la *Brotherhood of Railway Carmen*, a récemment écrit au *Windsor Star* et lui a fait des propositions qui devraient être connues partout à cause de sa situation de principal porte-parole des employés des chemins de fer.
>
> Les propositions de M. Corbett peuvent raisonnablement se résumer ainsi:
>
> 1. La répudiation par le gouvernement fédéral des obligations du National-Canadien garanties sans conditions par l'Etat tant pour le principal que pour les intérêts.
>
> 2. Adoption d'une loi restreignant strictement l'exploitation des automobiles commerciaux afin d'obliger la population à utiliser les chemins de fer, et
>
> 3. Le relèvement du tarif des chemins de fer sur les grains, la houille, les minerais et autres produits encombrants que ne peut facilement transporter le camion sur la grand'route.

[M. Allan Meikle.]

L'hon. M. CALDER: Cela revient au même.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il dit en substance ceci: "Laissons les choses en l'état ou adoptons l'une de ces propositions."

L'hon. M. HAIG: Leonard en dit autant.

L'hon. M. MURDOCK: Je n'en disconviens pas.

L'hon. M. HUGESSEN: Moi, j'en disconviens. Il ne dit rien de tel.

L'hon. M. MURDOCK: Ce M. Little étudie ces propositions pour le compte de *Railway Facts*.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qui est-il?

L'hon. M. MURDOCK: Ce n'est pas le sénateur Little. C'est ce monsieur-ci. Je lis deux ou trois de ces feuilles presque chaque jour. C'est là ce qu'il pense de la teneur de cette lettre-ci de M. Corbett. Je n'oserais pas dire que M. Corbett a parlé en ce sens.

L'hon. M. CALDER: La circulaire que vous avez lue, sénateur Murdock, juge cette présomption assez juste?

L'hon. M. MURDOCK: Oui.

L'hon. M. CALDER: A la lecture de la lettre authentique, plusieurs d'entre nous croiront que cette déduction est assez raisonnable.

L'hon. M. MURDOCK: Oui, du point de vue de M. Little.

L'hon. M. CALDER: La lettre ne veut rien dire du tout si ce n'est cela.

L'hon. M. MURDOCK: Ces gens favorisent l'unification, et ils ont le droit, j'imagine, de prendre cette attitude.

L'hon. M. PARENT: Mais la circulaire que tient à la main M. Murdock est identique à ce que M. Meikle nous a exposé aujourd'hui même dans son mémoire. La phraséologie en est à peu près identique.

L'hon. M. MURDOCK: Le résumé de M. Little a plu à M. Meikle, je crois.

Le TÉMOIN: Quel en est ce résumé?

*L'hon. M. Calder:*

D. Puis-je parler d'un autre point de votre mémoire, monsieur Meikle?—R. Oui.

D. Nous avons voulu, l'an dernier, nous renseigner sur les dispositions prises à la suite de la fusion ou de la coordination ou de la rationalisation des chemins de fer en Angleterre, et nous avons eu assez de peine à réunir ce que l'on pourrait appeler des témoignages dignes de foi sur les événements. Savez-vous, de science personnelle sur la situation, les résultats de cette fusion? Avez-vous fait le voyage d'Angleterre et rencontré le personnel des compagnies de chemins de fer?—R. Oui, monsieur. Je l'ai rencontré en Angleterre l'an dernier. Je me suis appliqué à interroger bon nombre de directeurs de chemins de fer sur cette question même.

D. Des directeurs?—R. Oui; et je leur ai demandé ce qui serait arrivé en Angleterre sans la fusion. Ils m'ont répondu qu'il y eût eu réduction de salaires de 25 p. 100 si les unions ne se fussent pas montrées raisonnables et n'eussent pas demandé la fusion des différents réseaux.

D. Je désire savoir si oui ou non les dispositions prises pour régler la situation des employés congédiés est satisfaisante pour ces derniers?—R. Oui, monsieur; elle l'est. M. Fred Watkins est député au Parlement. Il a écrit à *Labour*, organe officiel du *British Trade Congress*, et lui a déclaré que les dispositions prises donnaient satisfaction et servaient au mieux les intérêts des employés. On en est parfaitement satisfait.

D. Nous avons l'an dernier examiné la question de l'usure par décès, mises à la retraite et le reste, et nous nous sommes demandé si cette usure équivalait à 3, 4 ou 5 p. 100. Vous lui attribuez 5 p. 100?—R. Oui.

D. Et vous laissez entendre qu'elle pourrait être de 6 p. 100. D'où tirez-vous ces chiffres?—R. Le directeur du personnel des chemins de fer pourrait les expliquer. Plusieurs journaux les ont cités. L'usure est de 5 à 7 p. 100 un peu partout dans le pays. Pour l'instant et comme la plupart des employés de chemins de fer ont vieilli—la plupart ont quarante-cinq à cinquante-cinq ans—le taux de la mortalité est beaucoup plus élevé. On reconnaît, je crois, en Angleterre que l'usure chez les cheminots est de cinq pour cent pour un certain nombre d'années par suite de la mortalité, des mises à la retraite ou de toute autre cause. A notre avis, l'usure jouerait tous les quatre, cinq ou six ans.

D. Avez-vous parlé à des employés congédiés?—R. Oui, à des douzaines de retraités qui jouaient au golf, aux boules, et qui trouvaient le temps bon.

D. Avez-vous jamais entendu des plaintes sur leur sort?—R. Non. Fait curieux, une fois congédiés et appelés à vivre différemment, on se met vite à jouir de cette seconde existence mieux que de l'ancien emploi.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Presque toutes les provinces ont voté des lois assurant une certaine pension aux vieillards. Croyez-vous qu'en toute justice pour ces pensionnaires âgés il serait possible d'octroyer à ces cheminots congédiés une plus forte allocation mensuelle qu'aux pensionnaires âgés? Serait-ce équitable?—R. Oui, je trouverais juste de pensionner les employés de chemins de fer congédiés.

D. Et de leur octroyer plus que $20 par mois?—R. Oui.

D. Ce serait un privilège.—R. Ce serait créer un précédent de nature à induire l'Etat canadien à relever la pension à plus que $20 par mois.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Vous parlez de fusion en Angleterre. Le pays n'a rien de tel que la fusion, hors pour quatre chemins de fer.—R. On y a ramené cent vingt chemins de fer à quatre.

D. Il existe donc quatre réseaux fonctionnant en coordination?—R. Oui.

D. Quatre réseaux distincts et autonomes?—R. Oui. Mais les unions en demandent l'unification. Voilà l'objectif du mouvement syndical en Angleterre.

L'hon. M. CALDER: Je l'ai lu plus d'une fois.

Monsieur Meikle, on lit ceci au haut de la page 11, à la deuxième ligne:

> On a soumis les cheminots à une propagande soigneusement préparée. Les dirigeants du National-Canadien donnent la direction à cette propagande, destinée à conserver leurs propres emplois en s'opposant à des mesures d'économie des fonds du Trésor.

Sur quoi appuyez-vous une telle déclaration?—R. M. Fairweather a souvent passé pour avoir parlé sur cette question et s'être opposé à toute forme d'unification. Après ses discours si vous écoutez les émissions radiophoniques surtout dans l'Ouest canadien, vous entendrez débattre la question des chemins de fer toujours par des employés du National-Canadien, qui citent abondamment et qui approuvent les vues de M. Fairweather. Ce sont ces discussions à la T.S.F. qui attisent les esprits des employés des chemins de fer particuliers; en effet, nous qui sommes à l'emploi du Pacifique-Canadien commençons à nous demander si oui ou non nous existons ou si nous commettons un crime en étant à l'emploi d'un chemin de fer particulier. Ils n'observent aucune retenue; en fait, ils prétendent avoir été seuls à créer de la richesse au Canada. S'ils parlent d'un embranchement de chemin de fer qui traverse une région minière, ils attribuent au chemin de fer la production de la mine. On passe sous silence le mineur qui a peiné. Ils se prétendent les aristocrates du travail; or les employés du Pacifique-Canadien se sentent blessés de cette attitude, car nous croyons, à tort ou à raison, avoir joué un certain rôle en ce pays.

*L'hon. M. Calder:*

D. Pouvez-vous prouver de quelque façon que M. Fairweather ou les employés supérieurs du National-Canadien dirigent ce mouvement?

La T.S.F. se prête à tout le monde et à toutes les discussions.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas à n'importe qui.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Qui a inauguré cette propagande?—R. Contre l'unification?

D. Non, en faveur de l'unification.

L'hon. M. ROBINSON: Les sept-huitièmes de la propagande émanent du Pacifique-Canadien.

*L'hon. M. Horsey:*

D. Votre mémoire parle de concessions et tout, mais il ne dit rien de l'indemnisation des employés qui perdraient leur emploi et leurs biens ici au Canada, advenant une fermeture des ateliers. Certains d'entre eux ont mis tout leur avoir sur leur propriété et perdraient tout. Vous n'avez pas parlé de dispositions à prendre à leur endroit. Comment vous tireriez-vous de là? Cet aspect de la question est tout aussi important que l'autre.—R. Oui, je crois avoir parlé d'une échelle de compensation pour tous ceux qui perdraient leur emploi.

D. Mais leurs biens et leurs placements?—R. Je ne pouvais couvrir cet aspect du problème dans mon mémoire, vu que tout employé d'industrie...

D. Cet aspect de la question n'aurait pas autant d'importance en Angleterre, mais il en aurait au Canada.—R. Je ne crois pas que l'on puisse traiter les chemins de fer différemment de toute autre industrie et prétendre que toute personne qui a travaillé pour une compagnie aurait droit à une indemnisation pour la perte de sa propriété dans laquelle elle a pu engager son avoir.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Prenons un exemple concret. La ville de Hornepayne est habitée entièrement par des employés de chemins de fer. Qu'adviendrait-il des marchands et des propriétaires d'immeubles de cette ville?—R. Comment voulez-vous que je tienne compte de cette situation?

D. Qu'adviendrait-il des personnnes qui perdraient tout leur avoir?—R. Qu'advient-il de ceux qui de nos jours perdent leur emploi sans indemnisation?

Le très hon. M. MEIGHEN: Supposons que l'*Abitibi Mills*, au Manitoba, ferme ses portes; ses employés ne toucheraient pas un sou d'indemnité.

Le TÉMOIN: Et les employés de l'industrie du bâtiment? Ils ont perdu leur emploi.

L'hon. M. HORSEY: Et pourtant vous demandez que la main-d'œuvre des chemins de fer soit désignée nommément dans la solution que vous proposez.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Vous avez parlé du traitement fait à la main-d'œuvre en Angleterre. Savez-vous si les employés que l'on déplace d'un endroit à un autre sont indemnisés?—R. Tout employé qui perd son emploi à un endroit et est dirigé sur un autre endroit est transporté avec toute sa famille à ce dernier endroit; et s'il possède une maison, il touche une indemnité.

D. L'Angleterre a-t-elle des tribunaux qui décident dans un différend entre l'employé qui a eu à souffrir d'un déplacement et la compagnie de chemin de fer?—R. Oui.

D. Savez-vous s'ils ont fonctionné à la satisfaction des intéressés?—R. Ils ont toujours existé.

D. Et donné satisfaction?—R. Oui, à la main-d'œuvre. Cette dernière est absolument satisfaite de son sort.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Mais on n'indemnise en Angleterre personne autre que l'employé de chemin de fer même?—R. Oh! non.

D. On ne s'occupe ni du marchand ni de l'avocat?—R. Oh! non.

L'hon. M. HORSEY: C'est vraiment aller trop loin.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je croyais que vous aviez porté la question sur ce point.

L'hon. M. HORSEY: Oh! non.

*L'hon. M. Calder:*

D. Tout ce que vous avez dit vise certaines personnes qui ont parlé à la T.S.F. et ont cité M. Fairweather; mais vous avez aussi accusé les grands chefs du National-Canadien d'avoir organisé cette propagande.—R. On cite M. Fairweather dans ces causeries. Si vous consultez le *Fress Press* n'importe quel soir...

D. Je pourrais en faire autant si je parlais des chemins de fer. Je n'aurais pas de raison de m'en abstenir. Mais vous avez accusé M. Fairweather d'avoir organisé cette propagande.

Le très hon. M. MEIGHEN: De l'avoir "inaugurée" conviendrait mieux.

Le TÉMOIN: "Inaugurée" serait plus juste. Supposons que je parle ce soir sur un certain sujet, et que par tout le Canada des gens recueillent mes paroles et les répètent mot à mot dans un entretien sur le même sujet, on m'accuserait, je crois, d'avoir inspiré ces entretiens.

L'hon. M. HUGESSEN: Vous avez parlé de "propagande soigneusement préparée".

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Travaillez-vous pour le compte du Pacifique-Canadien?—R. Oui monsieur.

D. Je pourrais peut-être alors vous accuser de répéter dans votre mémoire, et mot à mot, les arguments que votre chef de file et patron, sir Edward Beatty, ressasse depuis cinq ans.—R. Ce ne serait pas, monsieur, la première fois que l'on m'en accuserait.

L'hon. M. MURDOCK: Des esprits sérieux pensent ainsi.

Le TÉMOIN: On m'en a accusé en plus d'un quartier mais surtout chez les chefs de l'organisation des chemins fer Nationaux.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Mais vous parlez de propagande. Sir Edward Beatty a fatigué ciel et terre, ces cinq dernières années, de ses appels à une coordination plus serrée.—R. Oui, monsieur.

D. Et je n'y trouve rien à redire.—R. Je l'ai déclaré, on m'en a accusé un peu partout. La chose arrive au premier venu. La plupart d'entre nous se sont trouvés dans cette situation pour avoir pensé autrement que le voisin. Et on n'a pas toujours tort.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. N'est-ce pas exactement ce que vous faites?—R. On n'a pas toujours tort d'adopter une attitude d'éclaireur dans n'importe quelle question. Je me suis renseigné davantage sur la question des chemins de fer en 1930, quand j'ai représenté le Canada à la Conférence impériale de Londres, en interrogeant les employés de chemins de fer, et c'est ce qui m'a porté à écrire sur ce sujet en 1935. J'ai trouvé mon inspiration là et non dans les paroles de sir Edward Beatty. Si sir Edward Beatty a bien voulu consentir à lire mon travail—je l'ignore

d'ailleurs; je ne l'ai jamais rencontré—c'est tout à l'honneur d'un profane qu'il ait pu voir un peu plus loin que son voisin. Vendredi dernier au soir, j'ai enlevé mes saloppettes pour venir vous exposer mes vues, et je les reprendrai dès que j'en aurai fini ici. Je ne suis le stipendiaire de personne, si ce n'est qu'on me rétribue pour mon travail aux ateliers du Pacifique-Canadien. Exception faite du travail du houilleur et du travailleur aux mines d'or, ma tâche est la plus dure au monde; je n'ai donc pas choisi la meilleure part. Si tout le blâme que l'on me jette à la face, à savoir d'être payé pour parler comme je le fais présentement, était mérité, je ne fendrais pas demain des écrous pour le Pacifique-Canadien à mon retour; je choisirais un gagne-pain plus facile. Heureusement qu'il n'est pas mérité. En vérité, messieurs, je plains tout homme public, quel qu'il soit, qui trace un sillon inexploré. Toute la meute se jette d'ordinaire sur lui, le mord au talon et l'accuse des choses qu'elle ferait dans des circonstances semblables. Ma mère m'a dit: "On juge d'autrui par soi-même." Cette maxime s'applique assez bien, je crois, dans les circonstances présentes. Je me suis senti profondément blessé de l'accusation portée par le sénateur Murdock à l'effet que j'étais stipendié par quelqu'un. Ceux dont je descends n'agissent pas de la sorte; ils ne l'ont jamais fait et ne le feront jamais, et je veux croire que M. Murdock retirera son accusation.

L'hon. M. MURDOCK: Jamais de la vie.

Le TÉMOIN: Je le forcerai à se rétracter sur les tréteaux ou ailleurs, où que ce soit. Je ne l'injurierai pas. Ce qu'il connaît de la situation du travailleur est loin d'égaler ce que j'en sais moi-même; je suis travailleur depuis mes treize ans. Mais je n'insisterai pas sur ce point maintenant; je tiens à garder devant le Comité tout le décorum qu'il convient. Je veux exprimer mon opinion sur une question que je connais bien. Je suis au service du Pacifique-Canadien, or le salarié du Pacifique-Canadien souffre davantage du maigre rendement des chemins de fer que le salarié du National-Canadien, car il ne peut à la fin de l'année plonger la main dans le gousset de papa.

*M. Biggar:*

D. Vous voudrez peut-être nous dire pourquoi l'employé du Pacifique-Canadien souffre de cette situation plus que l'employé du National-Canadien?—R. Parce que le chemin de fer particulier se voit forcé de réduire ses dépenses jusqu'à l'extrême limite, alors que l'autre chemin de fer n'est pas dans le même cas.

L'hon. M. CALDER: Parce que le gousset de papa est accessible.

*M. Biggar:*

D. Voulez-vous laisser entendre que les employés du National-Canadien sont mieux rétribués aujourd'hui que ceux du Pacifique-Canadien?—R. Oui.

D. Expliquez-vous. Dites-nous comment c'est possible. L'échelle des salaires est identique, n'est-ce pas, monsieur Meikle?—R. Oui. Et en sus d'une échelle de salaire identique, l'employé du National-Canadien a droit à une semaine de congé avec paye.

D. Et ce n'est pas le cas au Pacifique-Canadien?—R. Non. Il possède un fonds de pension sans retenue, et nous n'en avons pas. Je crois aussi que si l'on examinait les unités de chacun des chemins de fer, on y trouverait plus d'employés par unité au National-Canadien qu'au Pacifique-Canadien.

D. Voulez-vous dire que, toutes choses égales d'ailleurs, prenons comme exemple les ateliers de l'Ouest où l'on fait des réparations et autres travaux pour le matériel roulant—nous pourrions constater, en comparant deux ateliers du même genre dans l'Ouest, que le personnel de l'atelier du Pacifique-Canadien coûte moins cher que celui du National-Canadien?—R. Je le crois, monsieur.

D. Cette constatation s'harmonise-t-elle avec vos déclarations sur les ateliers de Winnipeg et des environs?—R. Elle s'harmoniserait avec mon affirmation que les employés du National-Canadien sont mieux traités que nous.

D. Les employés du Pacifique-Canadien souffrent-ils par ailleurs, en comparaison avec ceux du National-Canadien, en sus des congés et de l'assurance sans retenue?—R. Vous venez de nommer deux causes très tangibles de discrimination, monsieur.

D. Je le sais.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Et les conditions de travail sont plus libérales?—R. Oui, monsieur. Nous travaillons, par exemple, dix jours par mois, et eux cinq jours par semaine.

*M. Biggar:*

D. Voulez-vous dire que la moyenne de jours de travail aux ateliers de Winnipeg et des environs fut longtemps plus élevée que celle des ateliers du Pacifique?—R. Oui, monsieur; c'est exact.

D. Nous pourrions constater la situation dans toute son exactitude à ce sujet?—R. Oui, monsieur.

D. Existe-t-il une autre disparité?—R. Non. Ce sont là les principaux points qui intéressent la main-d'œuvre. Nous avons à souffrir de congédiements parce que les revenus du chemin de fer ne suffisent pas à nous rétribuer. On est naturellement porté, advenant insuffisance de revenus pour rémunérer la main-d'œuvre, à accélérer le travail, ce qui conduit à l'exploitation.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Je vais vous interroger sur la propagande. Le sénateur Calder en a dit un mot. J'avais l'impression, à la lecture des journaux et après avoir écouté les émissions de la T.S.F., que près des sept dixièmes des discours de propagande venaient du Pacifique-Canadien—et peut-être davantage car je crois que le National-Canadien en a prononcé fort peu. On a soutenu que les employés de l'Etat doivent se taire. M. Fairweather a prononcé une couple de discours contre une centaine de la part des autres.

L'hon. M. PARENT: Le témoin ne parle que de l'Ouest.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Cette question ne peut-elle se présenter sous deux faces, et les membres du Comité ne doivent-il pas chercher à se renseigner sur ces deux faces? Ceux qui connaissent l'autre côté de la question ne devraient pas être empêchés absolument de nous communiquer leur sentiment; qu'en pensez-vous? Que dites-vous de tout cela? Le partisan d'une solution doit-il pouvoir librement se faire entendre par tout le pays à la T.S.F. et créer ainsi un sentiment public, et ce pendant que le partisan d'une solution différente ne pourra dire un traître mot?—R. Je n'ai pas constaté de propagande de la part du Pacifique-Canadien.

D. Pendant combien de temps fûtes-vous aveugle?—R. Je n'ai jamais été aveugle. J'ai lu quantité d'articles de journaux contre l'unification; on y accusait M. Beatty de tous les crimes communs à la grande famille humaine.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Vous demeurez à Winnipeg et non à Montréal. Si vous demeuriez dans cette dernière ville, vous penseriez autrement.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Vous avez assisté à une propagande effrénée de la part du National-Canadien et à une propagande moindre de la part du Pacifique-Canadien? C'est ce que vous voulez laisser entendre?

L'hon. M. HAIG: C'est vrai de Winnipeg. Dans cette ville le National-Canadien accapare la T.S.F., mais le Pacifique-Canadien reste muet.

L'hon. M. PARENT: Ce n'est pas vrai du Québec.

L'hon. M. CALDER: Je n'ai jamais entendu que sir Edward Beatty en personne, et cependant je suis toujours aux écoutes.

*M. Biggar:*

D. J'aimerais à vous voir porter la comparaison un peu plus loin. On trouve un grand nombre d'employés du Pacifique-Canadien et autant d'employés du National-Canadien à Winnipeg ou du moins dans la partie du monde où vous habitez?—R. Oui.

D. Hors la *One Big Union* affiliée à votre fédération, les employés sont presque unanimes, pour ce qu'en sait le Comité, à repousser toute forme d'unification. Pouvez-vous en donner la raison au Comité après ce que vous nous avez fait connaître des conditions de travail moins favorables au Pacifique-Canadien? —R. Oui. Il y a trois ou quatre ans, on a lancé la théorie, acceptée par presque toutes les organisations ouvrières et non seulement par celles des employés des chemins de fer et qui, fait curieux, venait d'une source quelconque—je veux croire que vous trouverez vous-même cette source—à l'effet que si l'on fusionnait les chemins de fer, 30,000 cheminots perdraient leur emploi. Or cet épouvantail s'est éclipsé. Mais toutes les organisations furent victimes de cette propagande, et si vous feuilletez le compte rendu de toutes les conventions d'associations canadiennes, vous y lirez des déclarations à l'effet que l'unification des chemins de fer jetterait sur le pavé 30,000 employés. C'était la ritournelle. Il en fut question à Winnipeg dans des réunions publiques entre les employés du National-Canadien et les citoyens. Cette lubie s'est pas mal éteinte depuis. M. Beatty a écrit une lettre—je compte que l'honorable sénateur m'excusera de citer la lettre de M. Beatty.

L'hon. M. DANDURAND: Je vous y engage.

Le TÉMOIN: Le Pacifique-Canadien a fait tenir une lettre à ses employés les assurant qu'aucun d'entre eux ne perdrait son emploi par l'unification mais que l'usure naturelle de la main-d'œuvre suffirait à toute exigence. Or, je n'ai nulle raison de croire que M. Beatty n'était pas sincère en parlant ainsi.

*M. Biggar:*

D. Votre argument nous empêche encore davantage de comprendre pourquoi les employés se sont opposés si fortement à l'unification.—R. Non. Les employés du Pacifique-Canadien ont compris pour la plupart que tel serait le résultat de l'unification, et pour cette raison ils ont changé d'avis. Rappelez-vous qu'il existe au pays un élément opposé à tout changement de l'état de choses, à toute nouveauté pouvant faire émerger l'ordre du chaos. Ces gens font beaucoup de bruit, assistent en masse aux réunions et adoptent certaines résolutions. Nous les combattons depuis le début et continuons à le faire aujourd'hui.

D. Vous vous écartez quelque peu de ma question. Pourquoi, puisque d'après vous cette idée de la mise à pied de 30,000 employés est morte, y a-t-il encore unanimité presque absolue de la part des unions d'employés de chemins de fer contre l'unification?—R. Oui.

D. Pourquoi?—R. Parce qu'on persiste à craindre de se trouver sur le pavé, et parce que les chefs des unions se sont déclarés opposés à toute modification du *statu quo* aux chemins de fer.

D. Les mêmes unions existent-elles aux ateliers du National-Canadien et à ceux du Pacifique-Canadien?—R. Oui.

D. Se trouve-t-il dans ces unions une minorité favorable à l'unification?—R. Il existe une minorité favorable à l'unification mais la majorité reste favorable à l'état de choses actuel.

D. Ai-je raison de croire que d'après vous cette majorité persiste à exister à cause de ses craintes que vous appelez injustifiées?—R. Oui.

D. Craintes manifestées au début et qui ne se sont jamais évanouies?—R. Oui, monsieur.

D. C'est là votre explication?—R. Oui, monsieur; c'est bien là mon explication.

D. Et c'est l'unique raison que vous pouvez apporter?

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Quelle catégorie d'employés constitue la majorité aux unions, celle du National-Canadien ou celle du Pacifique-Canadien?—R. Celle du National-Canadien. Elle est plus nombreuse que la nôtre. Ainsi, j'ai cité la convention adoptée par l'*American Union* aux Etats-Unis qui a apposé sa signature au bas de ce document en 1936 sous réserve de l'établissement d'une clause de protection des employés que l'unification pourrait déranger. Mais au Canada la même organisation a refusé d'étudier la question.

*M. Biggar:*

D. Monsieur Meikle, vous pourriez peut-être nous parler des conditions de travail où vous dites que les opérations du Pacifique-Canadien diffèrent de celles du National-Canadien. Ces conditions sont-elles générales ou avez-vous voulu les restreindre, comme je l'ai fait, aux ateliers dirigés sur le pied industriel?—R. Non; elles se confinent aux personnels des ateliers.

D. N'avez-vous rien à dire de la situation en dehors des ateliers?—R. Non.

D. C'est ce que je croyais. Vous parlez de ce que vous connaissez de science personnelle?—R. Oui.

*L'hon. M. McRae:*

D. Monsieur Meikle, êtes-vous prêt à déclarer qu'en général les employés d'une compagnie particulière travaillant sous la poussée de la nécessité effectuent un peu plus d'ouvrage que ceux d'une compagnie de régie d'Etat qui savent qu'à la fin de l'année tout déficit des opérations se réglera?—R. Je prétends que dans une compagnie de chemin de fer de régie d'Etat où l'on peut pour ainsi dire invoquer l'assistance d'hommes politiques—puis-je employer cette expression?

D. Sûrement.—R. Quand il se fait une mise à pied au Pacifique-Canadien, et de même quand il s'effectue un congédiement au National-Canadien, le télégraphe entre en jeu, les hommes politiques font de même—le vote joue encore un rôle important dans notre vie politique—avec le résultat que les congédiements ne sont jamais aussi nombreux qu'aux chemins de fer particuliers parce que chez ces derniers les employés n'ont pas autant d'amis chez les hommes politiques.

*L'hon. M. Parent:*

D. Mais ils ont aussi des ennemis?—R. Oui; mais si nous pouvions saisir le ballon—je veux dire si nous pouvions empêcher les hommes politiques de se renvoyer le ballon, nous pourrions en venir à une solution, même présentement et après tant de retard.

D. Ce que vous dites n'est pas fort convaincant.

*L'hon. M. McRae:*

D. Je voulais savoir de vous si les employés donnent un meilleur rendement chez une compagnie particulière que chez une compagnie de régie d'Etat; si l'on travaille davantage, voilà ce que je veux dire?—R. Vous voulez savoir si le rendement est meilleur dans une industrie particulière?

D. Oui.—R. J'oserais l'affirmer.

D. C'est ce que je désirais savoir.

L'hon. M. DANDURAND: J'irai jusqu'à déclarer sur la foi de personnes absolument dignes de créance qu'au National-Canadien, la preuve en est faite, le rendement est tout aussi considérable qu'au Pacifique-Canadien.

L'hon. M. MCRAE: Je désirais connaître l'avis de M. Meikle à ce sujet, car il semble s'y connaître, et je croyais que son opinion pouvait nous servir.

L'hon. M. PARENT: Les employés du National-Canadien ne l'admettront naturellement jamais.

L'hon. M. DANDURAND: Les représentants des chemins de fer m'apprennent la présence parmi nous de M. Best. Nous avons recueilli l'opinion de ce dernier l'année passée. J'ignore sur quel aspect de la question il désire parler. S'il se propose de répéter sa déposition de l'an dernier, j'hésiterais à lui donner la parole. Est-il présent?

L'hon. M. MURDOCK: Oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Monsieur Best, voulez-vous, s'il vous plaît, répondre à la question de l'honorable sénateur Dandurand?

M. WILLIAM L. BEST est appelé.

Le TÉMOIN: Que demandez-vous, sénateur?

*M. Biggar:*

D. Monsieur Best, on désire savoir si vous vous proposez de répéter votre témoignage de l'an dernier ou faire des déclarations nouvelles.—R. Oh! non; nous ne nous proposons nullement de ressasser les déclarations de l'an dernier. Nous avons demandé d'être entendus, ignorant jusqu'où le Comité réinstitué se proposait de porter son enquête. Après avoir reçu une lettre du secrétaire du Comité, et une fois de retour à Ottawa en fin de semaine, j'ai rédigé de concert avec mes amis quelques considérations qui ne couvrent que quelques pages et dont la lecture ne prendra que dix minutes de votre temps.

D. Vous ne désirez rien communiquer de nouveau au Comité?—R. Non, je ne le crois pas.

D. Rien sur ce qui s'est dit aujourd'hui?—R. Non.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Monsieur Best, n'avez-vous pas une résolution dont nous nous sommes occupés en décembre dernier?—R. Oui; elle peut servir pour la gouverne du Comité, surtout après certaines observations antérieures; mais notre mémoire ne vise aucune observation émanant d'autres personnes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le témoin peut certainement déposer la résolution.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Oui. Désirez-vous la déposer?

Le TÉMOIN: Parfait.

*L'hon. M. Parent:*

D. La lecture en sera brève?—R. Oui, elle ne dépassera pas cinq minutes. J'ai en mains des copies pour les membres du Comité.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Allons-nous permettre à M. Best de lire la résolution et de déposer tout le mémoire au dossier pour qu'on l'imprime au compte-rendu?

Quelques hon. MEMBRES: Adopté.

M. BEST: Monsieur le président, voici notre mémoire:

# MÉMOIRE DÉPOSÉ PAR LE COMITÉ LÉGISLATIF COOPÉRATIF DES ORGANISATIONS RÉGULIÈRES DE CHEMINOTS

DEVANT

## LE COMITÉ SPÉCIAL DES CHEMINS DE FER DU SÉNAT RÉINSTITUÉ 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.

OTTAWA, ONTARIO, le 21 mars 1939.

Honorables messieurs,

Le 21 juin 1938, on a déposé devant votre Comité au nom des employés des chemins de fer un mémoire comportant des commentaires et des recommandations sur ce qui fait l'objet de votre enquête. Ce mémoire remettait sous vos yeux des considérations soumises au nom de la main-d'œuvre des chemins de fer au Comité du Sénat en novembre 1932, alors que ce dernier étudiait le rapport de la Commission royale d'enquête sur les chemins de fer et le Transport au Canada, rapport connu sous le nom de "Rapport Duff"; il résumait les raisons des recommandations de la main-d'œuvre et celles auxquelles on avait donné suite; il touchait aussi certains aspects importants du rapport Duff et la mesure dans laquelle les recommandations de ce dernier avaient reçu satisfaction par l'adoption de lois ou par toute autre initiative de la part de l'Etat. Il traitait aussi assez longuement des "Facteurs qui ont contribué à la situation ferroviaire" et en particulier des organismes rivaux de transport tels que le camion, l'avion et la marine marchande, organismes tous richement subventionnés à même le trésor public; il traitait enfin des restrictions constitutionnelles et des conditions du transport. Il touchait également à l'"unification et ses effets sur le bien-être social et l'économie nationale" et mettait en évidence le facteur humain dans l'industrie des chemins de fer, l'expérience du travail dans le domaine de la fusion, la demande de compensation pour la main-d'œuvre, l'intérêt collectif et national, etc.

Dans l'"Introduction" du mémoire il était dit qu'en notre qualité de représentants des organisations d'employés de chemins de fer depuis longtemps fondées, il était permis de croire que nos points de vue seraient considérées comme exprimant l'opinion de la grande majorité des employés de chemins de fer; que le bien-être de ce vaste groupement de citoyens canadiens et de leurs ayants droit est intimement lié à la destinée de notre industrie ferroviaire et au bien-être des localités qu'elle dessert; aussi que, vu le rôle particulier des employés de chemins de fer, rôle lourd de danger et de responsabilités individuelles, l'excellence du rendement et les frais d'exploitation reposent en grande partie sur leur loyauté et leur contentement.

Dans nos "Commentaires de la fin" nous faisions allusion aux lourdes obligations financières devenues le lot des chemins de fer Nationaux, et nous exprimions l'idée que ces obligations constituaient un fardeau que devait porter l'ensemble de la population du Canada; que cette dette était portée au compte des chemins de fer Nationaux et considérée comme une charge inséparable de leur exploitation; nous jugions cette conclusion juste, compte tenu de ce qu'une bonne partie de ces chemins de fer avait été construite et exploitée au bénéfice de la population et qu'en retour on ne prévoyait aucun bénéfice sur les immobilisations de capitaux. Le rapport de la Commission Duff ajoutait qu'une bonne partie des capitaux ainsi engagés devraient être considérés comme perdus et que le fait d'isoler nos

chemins de fer au cours d'une enquête en vue d'économies à effectuer pour maintenir des charges fixes sur les dettes héritées, compte non tenu de l'importance de l'économie nationale et des services publics, ne pouvait constituer une solution équitable et de longue durée. Tous les avantages obtenus par un tel procédé doivent s'acheter au détriment de ceux de la nation qui comptent sur les chemins de fer pour leur gagne-pain et leur utilité. Une telle attitude enlèverait le fardeau des dettes héritées et accumulées des épaules de la population canadienne entière pour le faire porter par un nombre relativement minime qui comprend surtout les employés de chemins de fer et les habitants des localités dont l'existence est due à l'exploitation des chemins de fer.

Notre "Sommaire et Recommandations", tout en conseillant de compenser les employés déplacés à la suite d'une politique de coopération, visait directement et en fin de compte l'adoption hâtive de mesures nationales saines et économiques de transport quand il affirmait que le meilleur moyen de soulager le Canada du fardeau financier qu'il avait hérité par suite de la situation des chemins de fer consistait pour le Parlement fédéral à se munir des pouvoirs législatifs nécessaires pour lui permettre d'agir avec efficacité par réglementation et régie de toutes les formes de transport de voyageurs et de marchandises considérées comme entreprises appelées à servir les intérêts généraux du Canada. En déposant ces recommandations nous nous rendions parfaitement compte que les restrictions constitutionnelles du moment exigeraient des amendements appropriés à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Nous avons toutefois trouvé un certain encouragement dans la résolution subséquente adoptée par le Sénat immédiatement avant la prorogation à l'effet de prier le Conseil d'étudier les Résolutions de Québec et autres documents sur lesquels reposait l'Acte de l'Amérique britannique du Nord et toutes les décisions du Conseil privé, etc., afin d'y reconnaître l'esprit et les fins de tous les pouvoirs y assignés au Parlement fédéral et aux provinces respectivement.

Depuis la déposition de notre mémoire antérieur du 21 juin dernier, nous avons rencontré un autre appui aux recommandations ci-haut dans les initiatives encore plus récentes prises en Angleterre et aux Etats-Unis. En Angleterre, croyons-nous, les chemins de fer ont jugé qu'une réglementation plus précise et plus complète de tous les modes de transport, le camionnage compris, s'imposait en vue d'une politique nationale saine de transport. On le reconnaît présentement, nonobstant l'expérience obtenue de la coordination antérieure de tous les chemins de fer en quatre groupes. Aux Etats-Unis, le Comité des Six institué le 20 septembre 1938 par le Président aux fins de faire connaître ses vues sur la situation du transport en général, déposa un long rapport le 23 décembre 1938. Voici la première recommandation du Sommaire des Recommandations du Comité:

> *"Politique nationale de transport.* Adoption par l'Etat d'une politique nationale de transport bien définie comportant une réglementation équitable et impartiale de tous les modes de transport et appliquée de façon à protéger les avantages inhérents de chacun."

Vu le sentiment toujours croissant d'insécurité résultant de la publicité donnée à nos propositions déposées devant votre Comité et l'agitation persistante maintenue depuis la prorogation du dernier Parlement à l'appui de l'unification, notre comité a jugé à propos de réunir les représentants de toutes les catégories d'employés de chemins de fer disséminés par tout le Canada, et en particulier les employés du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. En conséquence, le président général des comités de ces deux chemins de fer, de même que les représentants de l'Etat et les vice-présidents des Organisations régulières de cheminots se sont réunis à Ottawa les 9, 10 et 11 janvier 1939 au nombre de quatre-vingt-treize.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Combien d'organisations y étaient représentées?—R. Dix-huit.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Y eut-il une résolution unanime?—R. Oui; à peu près, je crois. Je n'irai pas jusqu'à affirmer que pas un seul représentant n'a donné un vote défavorable pour une raison ou une autre, mais il y eut unanimité, pour ce que j'en sais.

L'objet de la réunion était de remettre à l'étude notre mémoire du 21 juin 1938 et de connaître de façon certaine le sentiment des employés des chemins de fer, compte tenu des événements du jour. Après ample discussion, cette assemblée confirma notre premier mémoire en adoptant la résolution suivante:

> Cette conférence mixte représentant les organisations régulières de cheminots désire, après une étude approfondie de la situation, confirmer ses décisions antérieures:
>
> Que le meilleur moyen de soulager le Canada de son fardeau financier, conséquence de la situation des chemins de fer, est que l'Etat s'arroge l'autorité législative nécessaire pour agir de façon effective par l'imposition de règlements et par le contrôle en location de tous les modes de transport de voyageurs et de marchandises, de même que l'autorité législative de résoudre toutes les questions y afférentes surgissant dans les entreprises de transport dans les limites du territoire canadien.
>
> L'ensemble du problème du transport doit être étudié sous tous ses aspects connexes. Isoler les chemins de fer dans une enquête sans tenir compte comme il convient des conditions qui existent dans tous les autres modes rivaux de transport ne peut aboutir à une politique nationale de transport satisfaisante et saine, capable d'alléger les fardeaux existants ou de servir au mieux les intérêts de la population de ce pays—et ne servirait qu'à occasionner d'autres sacrifices sans nom aux employés des chemins de fer. Les avantages obtenus d'une telle initiative se répartiraient hors de toute proportion entre les quelques rares intérêts financiers intéressés.
>
> Nous refusons d'accepter toutes propositions, convaincus qu'inévitablement et compte tenu des circonstances elles nous seront imposées. Nous sommes absolument d'avis que toute coordination, consolidation, unification ou fusion de la totalité ou de partie des réseaux ferroviaires constitue un mauvais moyen de résoudre le problème, et nous sommes fermement résolus à nous opposer à toutes propositions de ce genre; et nous réitérons notre opposition à l'administration unifiée et à la coopération obligatoire et nous voulons que notre comité législatif soit avisé de poursuivre son travail en vue de satisfaire au désir des employés de chemins de fer.

Pour donner suite à la teneur de la résolution ci-haut, la réunion générale a institué un comité législatif coopératif composé d'un représentant autorisé de chacune de nos dix-huit organisations régulières de cheminots représentée à la réunion. Nous comptons que les recommandations contenues dans nos mémoires antérieurs seront jugées favorablement dans toutes conclusions adoptées par votre Comité.

La force numérique des nombreuses associations ouvrières ayant fait l'objet d'une étude récente de la part de votre Comité, il serait peut-être opportun d'y faire une brève allusion en ce moment. Les données de la page 3 des Délibérations du 15 mars 1939 sont apparemment exactes quant au nombre de membres. Il importerait toutefois de noter que ces organisations, parties aux contrats de travail intéressant les employés qui entrent dans les classifications respectives, représentent tous les employés visés dans ces contrats, qu'ils soient ou non

membres des organisations. Nos données révèlent l'existence d'un chiffre global de membres d'environ 80,000 employés au sein des dix-huit organisations représentées par notre comité; cependant un calcul plus strict porterait à plus de 90,000 le chiffre global des employés de chemins de fer que représente notre comité.

En prévision de la déposition de nos mémoires à une date plus éloignée, nous avions récemment entrepris de réunir certaines statistiques directement afférentes aux salaires et à une augmentation de la productivité des employés de chemins de fer, mais nous n'avons pu parachever notre dossier. Si votre enquête devait en bénéficier, nous sommes tout disposés à ajouter à ce mémoire succinct.

## COMITÉ LÉGISLATIF COOPÉRATIF

M. Kelley en est le président; M. Talon, le vice-président, et votre humble serviteur, le secrétaire.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Merci, monsieur Best.

*L'hon. M. Parent:*

D. Vous représentez ici quatre-vingt-dix mille employés?—R. Oui, à peu près.

D. Vous avez entendu M. Meikle déclarer représenter cinquante-deux mille employés? Ses données sont-elles exactes?—R. Je n'oserais dire. Je n'aimerais pas me permettre de nier officiellement rien des affirmations de mon préopinant.

D. Qu'en pensez-vous?—R. Je n'ai pas cru déduire que ce dernier avait déclarer représenter d'aucune façon les employés de chemins de fer ni les employés en relations contractuelles avec les chemins de fer.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Il appartient à l'une des fédérations de l'organisation en sus d'être membre d'une fédération étrangère à l'organisation. Il est aussi à l'emploi du Pacifique-Canadien?—R. Oui.

D. Il est peu possible qu'il soit le seul.—R. Le seul quoi, monsieur?

D. Le seul employé de chemin de fer de l'organisation.

L'hon. M. DANDURAND: Mais je crois devoir conclure qu'il ne représente aucune organisation ferroviaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il travaille pour le chemin de fer.

L'hon. M. DANDURAND: A ce titre, il ne parle que pour son propre compte.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il est de l'organisation du transport.

L'hon. M. DANDURAND: Est-ce là une organisation de cheminots?

Le TÉMOIN: Sénateur Meighen, permettez-moi de mettre les choses au point. Je ne me propose nullement de mettre en doute les données de mon préopinant, mais je désire jeter un peu de lumière sur la question. Je n'ai pas déduit des paroles de M. Meikle qu'il parlait au nom d'aucun employé de chemins de fer constituant une organisation détenant un contrat de travail avec les chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh! non.

Le TÉMOIN: C'est ce que je veux prouver. Il est à supposer, qu'un chauffeur de locomotive appartienne ou non à notre organisation, que notre organisation et ses directeurs détenant des contrats de travail avec les compagnies de chemins de fer sont les représentants accrédités de cette catégorie de travailleurs. Et pour cette raison, je parle en leur nom.

*Le très hon. M Meighen:*

D. Je trouve votre raisonnement juste. Mais serait-il inexact de prétendre que l'avis de la classe ouvrière étrangère aux chemins de fer puisse être moins

préjugé que celui d'employés des chemins de fer?—R. Tout ce que je puis vous répondre est que dans notre mémoire de juin dernier nous nous faisons l'écho du Congrès des Métiers et du Travail du Canada qui comprend tout le Travail organisé qui s'y fait représenter.

D. Les employés des chemins de fer en sont-ils?—R. Ce Congrès comprenait les dix-huit organisations dont nous nous faisons le porte-parole.

D. Les cheminots peuvent dominer en nombre.—R. Nous nous sommes fait un scrupule de parler au nom de tous les groupes. Il existe une distinction entre le Travail représenté dans l'organisation régulière et les employés de chemins de fer représentés par les dix-huit organisations régulières.

Je désire faire observer ceci. Depuis la séance du Comité l'an dernier, j'ai eu l'occasion, je crois, de rencontrer face à face plus d'employés de chemins de fer canadiens que n'importe qui dans cette salle, car j'en ai rencontré jusqu'à cinq cents aux réunions. Ces dernières se restreignaient aux soi-disant employés de la circulation. Nos réunions furent ouvertes—je ne dis pas publiques—à toutes les catégories dont celles des employés d'ateliers, des hommes d'équipe, des cantonniers, des employés de la circulation, et le reste; et je désire déclarer, avec un fort sentiment de gêne que jamais dans ma longue carrière de quarante ans de contact avec les chemins de fer et les cheminots du Canada je n'ai eu le spectacle d'un malaise aussi prononcé que celui qui se manifeste présentement parmi les employés des deux chemins de fer. Or, une telle situation est malheureuse.

D. Ce sentiment existe dans toutes les autres catégories aussi?—R. Oui. Mais ce que je viens de dire fait plus pour retarder le retour à la situation normale que n'importe quoi d'autre, et ce à mon avis et de l'avis d'un grand nombre de ceux qui ont pu observer. L'employé désireux d'acheter un pardessus pour soi ou une toilette pour sa femme use ses vêtements jusqu'à la corde. Et il en est ainsi sur toute la ligne, d'Halifax à Victoria, car j'ai parcouru tout le pays et même l'Ile du Prince-Edouard.

D. Il en est de même en dehors des chemins de fer.—R. Oui.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Un tel état de choses ne proviendrait-il pas aussi du revenu des chemins de fer? Ne croyez-vous pas que ce revenu soit de nature à semer le découragement?—R. Vous voudrez bien reconnaître, sénateur, que le sentiment de l'insécurité économique ou la crainte de perdre sa sécurité économique en est peut-être l'une des principales causes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais ce sentiment est général.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

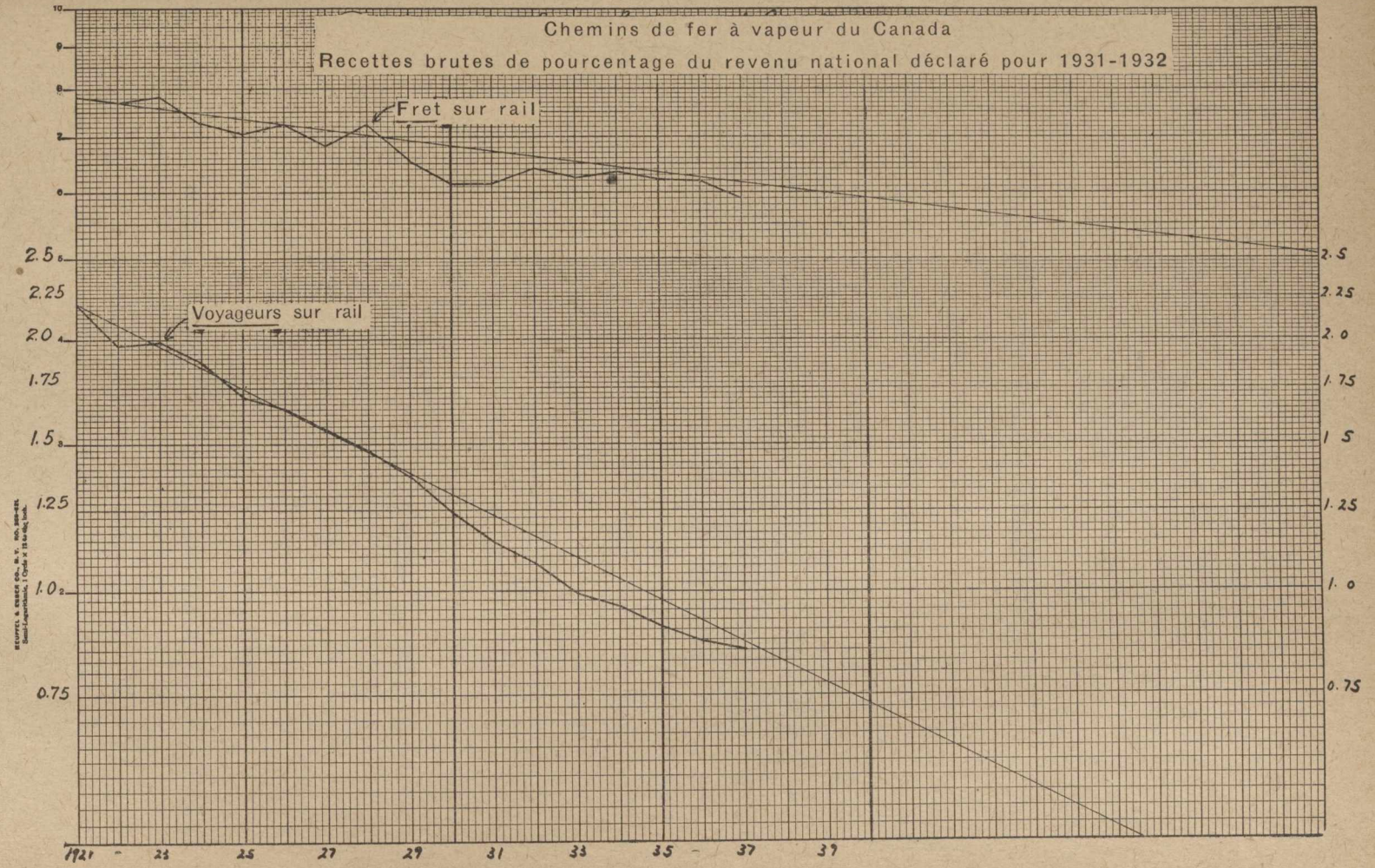
D. Mais ce sentiment ne s'est-il pas manifesté chez eux plus d'une fois l'an dernier?—R. Oui, mais il s'est intensifié, je crois. C'est du moins ce que j'ai cru remarquer.

Messieurs, je vous remercie.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, d'autres personnes ont demandé à venir témoigner. M. Peterson a, je crois, reçu avis de se présenter devant nous le 29 de ce mois. Par ailleurs, nous siégeons depuis plusieurs heures et j'imagine que nous serions justifiables de nous ajourner au 29.

Le très hon. M. MEIGHEN: A 10 h. 30.

Le Comité s'ajourne au mercredi 29 mars, à 10 h. 30. du matin.


Chemins de fer à vapeur du Canada
Recettes brutes de pourcentage du revenu national déclaré pour 1931-1932
Fret sur rail
Voyageurs sur rail
10
9
8
2
6
2.5
2.25
2.0
1.75
1.5
1.25
1.0
0.75
2.5
2.25
2.0
1.75
1 5
1.25
1.0
0.75
1921
23
25
27
29
31
33
35
37
39

1939

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° 3

---

Présidents conjoints:

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

---

TÉMOIN:

M. Charles W. Peterson, éditeur, *The Farm and Ranch Review,* Calgary, Alberta.

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, 7 mars 1939*)

*Résolu:* Que, en vue de compléter l'enquête poursuivie au cours de la dernière session par le comité spécial du Sénat sur les chemins de fer, et de préparer et présenter un rapport suffisant de cette enquête, ce comité spécial soit institué de nouveau pour s'enquérir et faire rapport sur les meilleurs moyens de soulager le pays de la situation extrêmement grave des chemins de fer, ainsi que du fardeau financier qui en résulte; que ce comité ait le pouvoir d'assigner des personnes, de faire produire des pièces et documents, qu'il se compose du même personnel et soit, par conséquent formé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hardy, Horsey, Hugessen, Jones, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

# TÉMOIGNAGES

SÉNAT

LE MERCREDI 29 mars 1939.

Le Comité spécial réinstitué 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. M. Graham et l'hon. M. Beaubien.

Le colonel O. M. Biggar, K.C., avocat du Comité.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Sommes-nous prêts à procéder?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Le Comité a été saisi de certaines communications et nous pourrions demander à M. Biggar d'en donner lecture ou de les commenter.

M. BIGGAR: M. W. B. Chase, grand mécanicien en chef adjoint de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, a écrit le 22 mars à l'honorable sénateur Beaubien. Il dit dans sa lettre que si la déposition du professeur McDougall a été fidèlement reproduite, elle contient un certain nombre de déclarations erronées et il demande de comparaître devant le Comité afin de les réfuter.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cette lettre dit "si la déposition a été fidèlement reproduite." Il se peut que non. Que diriez-vous de faire parvenir une copie de cette déposition à M. Chase. Si après cela il désire encore être entendu, nous pourrions accéder à sa demande.

L'hon. M. DANDURAND: Je suppose que ce monsieur représente les mieux rétribués parmi les membres de cette fraternité.

L'hon. M. MCRAE: Il représente les employés des services de circulation.

M. BIGGAR: J'oserais dire que cette déposition a été fidèlement reproduite car il y a aussi une lettre datée du 22 mars que M. Norman S. Dowd, le secrétaire-trésorier du Congrès canadien du Travail a adressée à M. Hinds. Il est dit dans cette lettre que cette association désire être entendue par le Comité pour exposer ses vues sur les théories du professeur McDougall et de M. Allan Meikle.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, il est incontestable que la question des salaires est très importante pour les chemins de fer. Nous avons entendu le professeur McDougall et les cheminots s'adressent à nous en disant qu'ils sont en mesure de s'inscrire en faux contre les arguments de ce dernier. La question est si importante qu'à mon avis, nous devrions permettre à M. Chase de venir réfuter les déclarations du professeur McDougall.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'y a-t-il d'autre?

M. BIGGAR: Voici une autre lettre qui provient de M. Best, qui a déjà comparu devant le Comité au nom du comité coopératif de législation des associations régulières de cheminots. Cette lettre, datée du 23 mars, est adressée au président et aux membres du Comité et M. Best y dit que certaines déclarations contenues dans l'exposé du professeur McDougall induiront inévitablement le Comité en erreur et que, par conséquent, il espère qu'en toute justice pour des milliers d'employés de chemins de fer, on donnera à leurs représentants l'occasion de préparer et de soumettre une réponse appropriée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela me paraît raisonnable. M. Best était ici et par conséquent, il est au courant de ce qu'a dit le professeur McDougall. Et puis il était le premier à comparaître.

M. BIGGAR: Le délégué du Congrès canadien du Travail était aussi présent, je crois.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce que M. Best ou quelqu'un d'autre ne pourrait pas prendre la parole au nom de tous?

L'hon. M. MURDOCK: Vous oubliez que le Congrès canadien et les syndicats des services de circulation sont des associations distinctes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourtant, leurs intérêts sont les mêmes dans ce cas-ci.

L'hon. M. MURDOCK: Mais leurs vues diffèrent certainement, sans cela il n'existerait pas deux organismes distincts.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais il n'y a pas deux points de vue différents dans ce cas-ci.

L'hon. M. CALDER: Il se pourrait qu'il y eût une coopération insuffisante.

L'hon. M. MURDOCK: J'ai assisté à la séance de l'autre jour et, bien que je ne sois pas mécanicien et que je ne l'aie jamais été, je sais que certaines déclarations erronées ont été mises de l'avant et acceptées par la plupart des membres du Comité. A mon avis, nous devrions permettre à M. Chase, en sa qualité de mécanicien à longs états de service, d'exposer l'autre point de vue au Comité.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Nous devrions peut-être l'entendre de préférence à l'autre représentant.

L'hon. M. MCRAE: Monsieur le président, il me semble que les employés des services de circulation ont des opinions très divergentes. L'exposé du professeur McDougall nous a fort intéressés et je crois qu'en toute justice nous devrions entendre l'exposé des opinions des employés des services de circulation.

L'hon. M. MURDOCK: M. Chase est le grand chef adjoint du syndicat des mécaniciens. Plusieurs des déclarations faites ici l'autre jour concernaient les salaires élevés versés aux mécaniciens.

L'hon. M. PARENT: Les mécaniciens de locomotives.

L'hon. M. MURDOCK: M. Best représente dix-huit syndicats de cheminots et M. Dowd représente le Congrès canadien. Ces deux derniers exposeraient probablement des points de vue différents.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): N'y aurait-il pas moyen de convoquer quelqu'un qui pourrait nous exposer un point de vue commun?

L'hon. M. MURDOCK: Je ne vois pas comment la chose serait possible.

L'hon. M. BLACK: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'entendre M. Best de nouveau, mais il me semble que nous devrions entendre la réponse de M. Chase aux déclarations du professeur McDougall.

L'hon. M. ROBINSON: J'avais compris que M. Best avait seulement demandé la permission de préparer un exposé écrit.

L'hon. M. BLACK: Il pourrait faire cela.

L'hon. M. DANDURAND: Ne pourrions-nous pas demander à ces messieurs de préparer un exposé concis de ce qu'ils pensent du mémoire du professeur McDougall? De cette façon ils auraient l'occasion de faire connaître leurs vues au Comité.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'aimerais aussi que nous entendions au moins un de ces messieurs.

L'hon. M. CALDER: Monsieur le président, il est évident que voilà une controverse qui s'engage. A mon sens, si les arguments du professeur McDougall sont contestés, il faudrait au moins lui demander d'être présent lorsque des témoins viendront témoigner contre ce qu'il a dit.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Bien entendu, cela peut facilement s'arranger.

L'hon. M. CALDER: Il faudrait l'informer que certains témoins sont convoqués pour réfuter quelques-uns de ses arguments. Je crois que tous les intéressés devraient être présents et que nous devrions vider la question.

L'hon. M. DANDURAND: Il se peut que le représentant du National-Canadien qui doit comparaître demain pour parler des lignes déficitaires de sa compagnie ne puisse venir car il a été malade toute la semaine dernière. Alors, nous pourrions consacrer la journée de demain à entendre les représentants des ouvriers. Je propose que ces messieurs soient priés d'assister à la réunion de demain.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Si je comprends bien, le Pacifique-Canadien devait, lui aussi, exposer ce qui concerne ses lignes déficitaires.

M. BIGGAR: On ne lui a rien demandé de semblable.

L'hon. M. COTÉ: N'avons-nous pas demandé au Pacifique-Canadien de nous dire, à son tour, quelles sont ses lignes déficitaires?

L'hon. M. DANDURAND: Non, mais il lui est loisible de le faire.

L'hon. M. COTÉ: Le problème ferroviaire ne concerne-t-il pas aussi cette compagnie?

L'hon. M. DANDURAND: Nous n'avons pas du tout l'intention d'ignorer le Pacifique-Canadien. S'il tient à exposer ce qui concerne ses lignes déficitaires, il a toute liberté de le faire.

L'hon. M. COTÉ: On ne lui a pas laissé entendre que ce serait utile.

L'hon. M. DANDURAND: Non, nous avions l'intention de réserver la journée de demain au National-Canadien pour qu'il nous indique quelles sont ses lignes déficitaires, c'est-à-dire celles qui ne font pas leurs frais, et aussi quelles sont ses lignes productives.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dites-vous que ce chemin de fer ne pourra comparaître demain?

L'hon. M. DANDURAND: Je le crains car le fonctionnaire qui doit traiter de cette question, M. Fairweather, a dû séjourner à l'hôpital et il vient à peine d'en sortir.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sur ce point, je suis de votre avis. Sans lui, je ne crois pas que cette question puisse être traitée ici.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): En ce qui a trait à la réplique à donner au professeur McDougall, demanderons-nous à M. Best, comme on vient de le suggérer, de produire un exposé écrit—c'est tout ce qu'il voulait—et entendrons-nous ensuite M. Chase?

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous pourrions aussi permettre aux autres de produire un exposé écrit.

L'hon. M. DANDURAND: Nous devrions aussi convoquer ces représentants au cas où nous voudrions les interroger contradictoirement.

L'hon. M. HUGESSEN: On me dit que M. Dowd représente le Congrès canadien du Travail, organisme qui n'a pas encore été entendu. Puisque nous avons déjà entendu l'association que représentait M. Meikle, pourquoi ne pas faire comparaître l'autre?

L'hon. M. DANDURAND: Comme le professeur McDougall devrait avoir connaissance de ce qui sera dit en réponse à son mémoire, il faudra que ces représentants viennent en personne présenter leur exposé.

L'hon. M. MURDOCK: M. Chase vient de me dire que bien que la plus grande partie de son travail soit dictée, il ne croyait pas être convoqué avant la semaine prochaine et, en conséquence, il ne serait pas prêt pour demain. Son bureau se trouve à Montréal.

L'hon. M. PARENT: Le congé de Pâques commence la semaine prochaine. Je ne sais pas s'il y en aura d'absents.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, êtes-vous d'avis d'entendre aussi le représentant du Congrès canadien?

L'hon. M. ROBINSON: Oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Etes-vous d'avis de lui donner toute la latitude possible?

L'hon. M. MCRAE: Oui, qu'il vienne demain.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur le président, voudriez-vous demander à M. Chase s'il pourrait être prêt pour demain?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Il ne serait pas possible d'avertir M. McDougall à temps pour qu'il vienne ici demain.

M. BIGGAR: Le délégué du Congrès canadien du Travail pourra témoigner demain.

L'hon. M. DANDURAND: Nous demanderons à M. Chase s'il pourra comparaître demain.

L'hon. M. COTÉ: Monsieur le président, ces délégués des ouvriers se contenteront-ils de témoigner sur le mémoire du professeur McDougall ou bien reviendront-ils sur l'unification, la fusion et autres questions du genre?

L'hon. M. PARENT: Et sur les terminus de Montréal.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Bien entendu, les co-présidents sont ici pour agir suivant ce que vous désirez.

L'hon. M. COTÉ: Je voulais simplement savoir ce qu'on avait l'intention de faire.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Afin de vous éclairer, j'essaye de découvrir quelles sont les intentions du Comité.

L'hon. M. DANDURAND: Permettez-moi de répondre à la question du sénateur Coté. J'ai pris pour acquis que nous entendrions les deux chemins de fer sur la question de leurs lignes déficitaires et que nous réservions un jour d'audience au National-Canadien. Si le Pacifique-Canadien le désire, nous lui en réserverons un aussi. Je croyais aussi que nous ferions enquête sur les mesures que les chemins de fer ont prises depuis le premier juillet sous l'empire de la loi pourvoyant à la coopération des deux réseaux. Et, bien entendu, tout membre du Comité qui le désire pourra poser des questions au sujet des terminus de Montréal.

L'hon. M. COTÉ: Ce n'est pas tout à fait ce que je veux savoir. Je parlais des délégués des cheminots qui doivent se présenter devant nous. Voudront-ils discuter les questions d'ordre général que nous avons étudiées l'an dernier ou bien se contenteront-ils de réfuter les arguments du professeur McDougall?

L'hon. M. HUGESSEN: Et ceux de M. Meikle.

L'hon. M. MURDOCK: Le professeur McDougall a eu recours à maints subterfuges et à maintes subtilités.

L'hon. M. HUGESSEN: M. Meikle a réellement réfuté les dépositions que nous avons recueillies l'an dernier.

L'hon. M. DANDURAND: Nous ne devrions pas revenir là-dessus.

Le très hon. M. MEIGHEN: M. McDougall a posé des arguments nouveaux, des arguments que nous n'avions pas encore entendus. Il est juste que nous faisions preuve de libéralité en permettant de répliquer à cet exposé. D'autre part, M. Meikle n'a énoncé que ses vues sur l'unification et le reste.

L'hon. M. DANDURAND: Nous avions terminé nos investigations sur ce point lorsque M. Meikle a comparu. S'il a mis à jour certains faits nouveaux, il faudrait bien entendu permettre à quiconque le désire de répondre à ce qu'il a dit.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'il y a des faits nouveaux, bien entendu.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai compris que M. Meikle faisait siennes les opinions énoncées devant le Comité par sir Edward Beatty. Je ne me rappelle pas si M. Meikle s'est écarté des arguments dont on nous a déjà fait part en faveur de l'unification, mais s'il a fait une déclaration inédite, n'étant pas sacro-sainte cette déclaration est susceptible de réfutation.

L'hon. M. COTÉ: En ce qui concerne l'unification ou la fusion, je ne crois pas que les associations ouvrières nous apportent plus d'éclaircissements. Nous connaissons les idées des cheminots et, à l'exception de M. Meikle, ils sont opposés à cette mesure. A mon avis il ne faudrait pas perdre son temps à écouter des redites.

L'hon. M. PARENT: Nous avons déjà perdu une demi-heure à palabrer.

L'hon. M. COTÉ: Le mémoire de M. McDougall était non seulement important mais il renfermait des idées neuves et très intéressantes. Si ses arguments sont faux, nous devrions donner aux cheminots l'occasion de les réfuter. Cette question est si importante qu'il nous faudrait l'étudier dans ses moindres détails, mais si les cheminots viennent témoigner, ils devraient se confiner à discuter de ce problème du salaire. Cette façon de procéder abrégera les dépositions.

L'hon. M. MURDOCK: M. Meikle a dit que tous les jeunes employés du Pacifique-Canadien s'opposaient aux représentations faites par les associations ouvrières et si j'ai bien compris, il a laissé entendre que ces jeunes employés étaient en faveur de l'unification.

L'hon. M. COTÉ: Il suffit d'une minute pour nier cela.

L'hon. M. DANDURAND: Nous devrions exiger que les exposés traitent d'une question inédite afin de ne pas revenir sur tout ce qui a été discuté jusqu'ici.

L'hon. M. COTÉ: C'est ce que je voulais dire.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, désirez-vous que le Congrès canadien se fasse entendre simplement sur la question des salaires versés aux cheminots?

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous voulons poser comme principe de permettre une réponse à un exposé d'arguments.

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): Cela vous va-t-il?

Quelques hon. SÉNATEURS: Oui.

L'hon. M. BLACK: Entendrons-nous M. Chase demain?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Si je comprends bien, M. McDougall ne pourra pas venir demain. M. Best désire déposer un mémoire. Le lui permettrons-nous?

L'hon. M. DANDURAND: Il faudrait lui demander de le rédiger de façon concise afin que M. McDougall sache à quoi il doit répondre.

M. BIGGAR: M. Chase dit que l'on devrait fournir aux cheminots l'occasion de préparer et de soumettre une réponse appropriée mais il n'a pas dit que cette réponse doit prendre une forme écrite.

L'hon. M. MCRAE: Il préférerait naturellement soumettre cette réplique de vive voix.

L'hon. M. PARENT: Il viendrait ici pour présenter cet exposé.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M Beaubien): Alors, nous convoquerons M. Chase pour un jour de la semaine prochaine.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'ils viennent tous à Ottawa.

M. BIGGAR: Les autres communications dont le président a parlé sont d'abord, un télégramme venant d'un monsieur qui signe "Russell, secrétaire général." Cette dépêche est datée du 22 mars 1939 à Winnipeg et semble avoir été envoyée au nom du syndicat dit *One Big Union*. En voici la teneur:

> Vous ai écrit le 17 mars vous informant que les délégués de la Fédération canadienne du Travail n'étaient pas autorisés à préconiser, au nom de *One Big Union*, l'unification des chemins de fer. *One Big Union* n'a pas été expulsée de la fédération mais s'est retirée d'elle-même à cause de la pression constante exercée par les dirigeants de la fédération en faveur de l'unification contrairement au vœu formulé lors de la dernière convention tenue en décembre à Montréal. *One Big Union* s'oppose à l'unification et répudie les représentations faites par M. Meikle.

Puis, j'ai par devers moi un autre télégramme venant également de Winnipeg et portant la signature de M. Armstrong, secrétaire du syndicat des wattmen, conducteurs, chauffeurs d'autobus, employés du service de la mécanique, cantonniers, employés de stations de distribution et de centrales électriques et employés du gaz, soit en tout 1,700 membres du syndicat dit *One Big Union* travaillant pour la *Winnipeg Electric Company*. Ce télégramme dit "que l'exposé de M. Meikle est absolument faux. *One Big Union* n'a pas été suspendue pour non paiement des cotisations *per capita*. Elle a mis fin à son affiliation parce qu'il n'a pas été donné suite par le conseil d'administration" aux résolutions adoptées à la convention tenue à Montréal en décembre 1938 contre l'unification des chemins de fer et ainsi de suite. Ce télégramme est sensiblement le même que celui de M. Russell.

L'autre communication consiste en une longue lettre provenant des citoyens réunis en association pour le règlement de la question ferroviaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai lu cette lettre et l'ai trouvée très intéressante.

M. BIGGAR: Il vaut mieux la lire tout au long.

LES CITOYENS RÉUNIS EN ASSOCIATION POUR LE RÈGLEMENT DE LA QUESTION FERROVIAIRE

611, Immeuble Temple
TORONTO 2, ONTARIO
Le 27 mars 1939.

A l'honorable C.-P. BEAUBIEN,
Au très honorable GEORGE P. GRAHAM,
Coprésidents du Comité spécial du Sénat
enquêtant sur la situation ferroviaire,
Ottawa, Canada.

Honorables SÉNATEURS,

Comme le sénateur Murdock a exprimé le désir que votre Comité fasse certaines investigations sur les Citoyens réunis en association pour le règlement de la question ferroviaire, je vous écris en ma qualité de président de cet organisme pour vous donner des détails véridiques au sujet de son origine et de ses objectifs et pour fournir aussi toutes autres informations pertinentes qui peuvent être dévoilées sans manquer de discrétion envers les citoyens canadiens qui ont placé leur confiance en nous. Nous voyons aussi dans les délibérations du 15 mars que votre Comité se dit prêt à accepter les mémoires brefs qui lui seront transmis par les personnes ou associations intéressées.

Si la chose vous agrée, nous demandons que la présente soit consignée au compte rendu particulièrement à cause des insinuations répétées d'un des membres de votre Comité qui prétend que notre association se rattache ou doit son existence au Pacifique-Canadien ou autres organismes appuyant activement la cause de l'unification des chemins de fer.

En premier lieu, je désire affirmer que notre association est indépendante au sens absolu du mot. Ce n'est pas le Pacifique-Canadien qui la soutient et, autant que l'étude attentive de la liste des membres me permet de le dire, il n'y en a pas un seul qui soit ou qui ait jamais été un actionnaire en vue du Pacifique-Canadien. Il est certain que tous les administrateurs, dirigeants ou employés de notre association n'ont d'autre but que de travailler dans l'intérêt du contribuable canadien.

Nous désirons aussi faire remarquer que les Citoyens réunis en association pour le règlement de la question ferroviaire n'ont préconisé ni l'unification des chemins de fer ni n'importe quelle autre solution spécifique du problème. Les organisateurs de cette association ont cru que le premier objectif à atteindre consistait à alerter l'opinion publique sur "la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et les lourdes charges financières qui en résultent." Jusqu'à ce que son effectif soit devenu assez considérable pour justifier une petite association comme la nôtre de prétendre qu'elle représente une bonne proportion de l'opinion publique de toutes les parties du Canada et de tous les degrés de l'échelle sociale, on a jugé qu'il serait présomptueux de sa part de faire des recommandations à votre Comité ou à tout autre organisme au nom du peuple canadien. En conséquence, nous ne nous occupons actuellement que de contribuer à la plus grande diffusion possible des informations et d'intéresser à ce problème le plus grand nombre possible de citoyens.

On espère que, plus tard, grâce à un vote majoritaire de ses membres, l'association sera en mesure, soit d'approuver un projet quelconque pour la solution du problème, soit de préconiser un plan déjà proposé et de s'efforcer de le faire accepter par le public. Bref, nous sommes convaincus que si tout le monde avait mis à étudier la question autant de soin que votre honorable Comité, le grand public, mettant de côté toute partisannerie politique, ne tarderait pas à réclamer l'adoption d'un plan quelconque pour régler la question.

Si je me souviens bien, c'est M. William M. Bean, trésorier et co-éditeur du *Chronicle* de Waterloo (Ont.), journal semi-hebdomadaire réputé dans sa sphère d'activité, qui a lancé le mouvement des Citoyens réunis en association pour le règlement de la question ferroviaire.

C'était en juillet dernier, à la suite de la prorogation du Parlement et de la clôture des séances de votre Comité, alors qu'il a semblé à M. Bean et à beaucoup d'autres que le problème ferroviaire se compliquait du fait que le public voyait dans cette question une simple discussion entre deux groupes d'administrateurs de chemin de fer professant des opinions divergentes. A mesure que l'idée de M. Bean faisait son chemin, il a paru préférable de démontrer l'indépendance de l'association en en interdisant l'accès à toute personne qui, à cause de son emploi, pourrait avoir des idées préconçues sur la question. Nous n'avons pas songé à refuser les actionnaires de la compagnie privée, mais si la chose avait été possible, il aurait peut-être mieux valu pour nous d'en agir ainsi. Notre effectif se serait vu réduit d'une unité, au moins, car il est à présumer que le membre de la Bourse de Montréal qui a été cinq ans dans nos rangs est normalement actionnaire pour le compte de ses clients, sinon pour le sien propre.

Malheureusement, notre association venait à peine de terminer son organisation provisoire que déjà il s'avérait que certains adversaires des réformes ne se faisaient pas scrupule de recourir à l'intimidation contre ceux que leur commerce pouvait rendre vulnérables. Il fut rapidement démontré, par exemple, qu'un marchand comptant parmi ses clients des employés du réseau de l'Etat pouvait s'attendre, s'il se joignait ouverte-

ment à notre association, à être menacé de perdre cette clientèle, sinon à la perdre réellement. Pour cette raison, certaines personnes ont appuyé nos initiatives à condition de garder l'anonymat.

Nous comptons à l'heure actuelle 463 membres payant cotisation et représentant chaque province et chaque ville, en plus de 25 ou 30 personnes qui ont versé des contributions anonymes. Nous prétendons, et avec raison croyons-nous, que les finances de l'association ne concernent que ses membres puisque nous nous sommes abstenus d'outrepasser nos ressources. Pour la protection de nos membres, nous tenons notre comptabilité en règle et c'est un comptable expert qui la vérifie. Malgré, comme je viens de le dire, que nous ne croyions pas devoir rendre public ce qui concerne nos finances, je puis dire que le président et les administrateurs donnent leurs services à titre gratuit. Nous ne versons de traitements et d'honoraires que pour les travaux indispensables de bureau et de propagande et ce que nous payons est loin d'être proportionné au labeur accompli.

Outre les assemblées publiques où des représentants de l'association ont pris la parole, notre principale initiative a consisté dans la publication des *Railway Facts*, dont quatorze livraisons ont été envoyées par la poste, y compris la première, celle du 12 septembre 1938. Cette publication se donne pour but de contribuer à tenir le public au courant de la question ferroviaire et ses éditeurs se sont constamment efforcés de ne publier que des données exactes. C'est par inadvertance qu'il a pu se glisser des erreurs et elles ont été rectifiées aussitôt que possible. Nous avons demandé au sénateur Murdock de citer des cas concrets d'inexactitudes mais, bien qu'il ait répondu à notre lettre, il n'a pas encore dit en quelles circonstance nous avons pu nous tromper.

Nous ne croyons pas outrepasser nos droits en divulguant les informations que nous jugeons dignes de publication, compte tenu de la loi sur le libelle et autres restrictions dictées par le sens commun, ainsi que des règlements des postes concernant cette catégorie d'articles postaux. Nous voyons aussi un heureux présage pour la démocratie dans le fait que malgré les tentatives d'intimidation précitées, il existe en notre pays une association de citoyens disposés à payer de leur personne afin d'appuyer un mouvement lancé, à tort ou à raison, pour aider à résoudre un problème dont la solution s'impose depuis nombre d'années. Si cette solution n'a pas été atteinte, c'est dû à l'attitude intransigeante d'un groupe minoritaire.

Puisque notre association n'a pas encore adopté de plan précis pour le règlement de la question ferroviaire, elle ne demande pas à se faire entendre de votre honorable Comité qui poursuit un but semblable au sien. D'autre part, si les honorables sénateurs croit qu'elle peut ajouter des données utiles aux dépositions déjà recueillies, ses dirigeants sont prêts en tout temps à répondre aux questions que le Comité pourrait leur poser.

Entre temps, je joins à la présente un exemplaire de la constitution et autres documents connexes. Toute autre information requise sera donnée avec empressement sous la seule réserve de la condition mentionnée plus haut.

Veuillez nous croire, messieurs les sénateurs,

Vos tout dévoués,

Pour LES CITOYENS RÉUNIS EN ASSOCIATION
POUR LE RÈGLEMENT DE LA QUESTION
FERROVIAIRE

*Le président:*

(Signé) E. COATSWORTH.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur le président, cette lettre mentionne mon nom une couple de fois. Ce n'est pas moi qui ai commencé à correspondre avec cette association d'actionnaires du Pacifique-Canadien,—d'après moi, c'est le nom qu'il faudrait lui donner,—mais je lui ai écrit une lettre que je voudrais déposer avec la réponse que j'ai reçue. Voici ma lettre:

M. DALTON J. LITTLE,

Secrétaire-trésorier de l'Association de citoyens pour le règlement de la question ferroviaire,
611, immeuble Temple,
Toronto, Ontario.

Cher monsieur,

J'accuse réception de votre lettre du 18 mars. Je l'ai lue attentivement de même que celle du 17 que vous avez envoyée à l'éditeur du *Winnipeg Free Press*.

En effet, j'ai été très intéressé, à la suite de nombreuses années d'efforts, de découvrir les influences occultes qui, à l'occasion, déclenchent la propagande publicitaire. Pour ma part, je suis de plus en plus persuadé que nous devrions faire des investigations sur Les Citoyens réunis en association pour le règlement de la question ferroviaire pour la bonne raison que cet organisme, à moins que je ne sois absolument dans l'erreur, projette de faire rejeter sur les épaules du contribuable canadien un fardeau additionnel de quelque $32,000,000, ce qui représente à peu près les dividendes qui ont été versés jusqu'ici aux actionnaires du Pacifique-Canadien dont 80 p. 100 résident à l'étranger. Je me demande aussi (et il me semble que le Comité spécial des chemins de fer devrait en être informé) si quelques-uns de ceux qui sont en grande partie responsables de l'essor donné à cette association ne comptent pas, après tout, parmi les actionnaires canadiens du chemin de fer du Pacifique. De plus, s'il siégeait encore comme juge, votre distingué président ne pourrait prêter l'appui de son nom à un mouvement tel que le vôtre. Peut-être devrions-nous, en vue des circonstances actuelles, aller au fond de la question.

Oui, il serait possible de démontrer que certaines déclarations faites au cours de votre campagne sont absolument fausses, à mon avis, et, en d'autres circonstances, vous prouvez la véracité du vieil adage: "Une demi-vérité fait plus de tort qu'un mensonge." Maintenant, je vous prie de revoir le bas de la page, à droite, de votre *Railway Facts* du 1er février. Vous savez, et vos collègues le savent aussi, combien le National-Canadien vint près de boucler son budget cette année-là. Vous savez, et vos associés le savent également, que si les affaires avaient, pour quelques années, gardé leur niveau de 1923 le Pacique-Canadien ne s'acharnerait pas à présenter des arguments pour faire imposer au peuple canadien un fardeau additionnel de $32,000,000, ce qui est maintenant évident et ce pourquoi vous et vos associés avez loyalement fait une telle réclame. Je ne m'étonne pas que la *Winnipeg Free Press* proteste contre la propagande que vous faites par votre publication, mais ce qui m'intéresse le plus, dans le moment, c'est de savoir au juste quel est l'instigateur des manœuvres insidieuses qui ont pour but de faire rejeter un fardeau additionnel de $32,000,000 sur les épaules du contribuable canadien.

Pour terminer, permettez-moi de faire allusion à la seconde page de votre lettre du 17 au *Winnipeg Free Press* où vous dites: "Jusqu'à ce que des démarches aient été faites auprès des membres, nul ne peut savoir si le plan adopté sera celui de la coopération forcée, celui de l'unification ou encore un plan intermédiaire tenant des deux premiers." Considérant qu'un juriste distingué se trouve à la tête de votre association, je suis con-

vaincu que vous ne l'avez pas consulté avant de faire une telle déclaration. Vous pourriez lui demander si la coopération forcée imposée par le gouvernement à une corporation privée n'équivaudrait pas à une confiscation si cette corporation venait à subir des pertes. Naturellement, le chemin de fer privé accueillerait favorablement la coopération forcée, j'en suis persuadé, parce que là il n'aurait qu'à se croiser les bras et laisser aux autres le soin de payer la note. Cela lui permettrait de s'acheminer vers la prospérité ou encore de continuer à verser des dividendes pour $32,000,000. Demandez à votre président de vous donner une opinion juridique sur ce point.

Quant à la campagne que vous menez, il faudrait découvrir quels sont les intérêts spéciaux qui en sont les instigateurs. Pour ma part, je crois que le Comité spécial des chemins de fer n'aura pas fait son devoir tant qu'il n'aura pas entrepris de vous amener, avec vos collègues, à démasquer vos batteries.

Bien qu'il ait commencé cet échange de correspondance avant cette date, M. Little m'a envoyé une brève réponse datée du 24. La voici:

A l'honorable sénateur James Murdock,
Sénat du Canada,
Ottawa, Ontario.

Monsieur le sénateur,

Nous avons reçu votre honorée du 20 courant accusant réception de notre lettre du 18 et nous vous en remercions.

Nous avons soigneusement pris note de vos commentaires et remarques et j'ai été chargé de vous dire, en réponse, que les Citoyens réunis en association pour le règlement de la question ferroviaire s'occupent tout simplement d'étudier la situation ferroviaire existant en ce pays et de diffuser, au sujet de ce problème, les informations authentiques susceptibles d'amener une solution satisfaisante pour la majorité des citoyens canadiens.

Votre tout dévoué,

POUR LES CITOYENS RÉUNIS EN ASSOCIATION POUR LE RÈGLEMENT DE LA QUESTION FERROVIAIRE,

*Le secrétaire-trésorier,*

(Signé) DALTON J. LITTLE.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voudriez-vous nous lire la lettre que vous avez reçue en premier lieu afin que nous puissions savoir à quoi répondait la vôtre?

L'hon. M. MURDOCK: Voici ce que M. Little m'a écrit le 18 mars:

A l'honorable sénateur James Murdock,
Sénat du Canada,
Ottawa, Ontario.

Monsieur le sénateur,

Nous n'avons reçu qu'hier un exemplaire des Débats du Sénat contenant les remarques que vous avez faites le 7 mars à propos des Citoyens réunis en association pour le règlement de la question ferroviaire.

A la page 61, vous dites, au sujet de ce que nous publions:

"Je m'en abstiendrai, mais je pourrais vous citer des extraits de leurs imprimés dont la fausseté serait facile à établir." Je l'admets.

Nous pouvons vous affirmer que nous nous efforçons de ne publier que des faits contrôlés à propos de la grave situation ferroviaire au Canada et

si n'importe laquelle de nos publications a contenu des erreurs, nous désirons vivement les rectifier. En conséquence vous nous obligeriez beaucoup en nous signalant les inexactitudes que vous avez constatées.

Il est très possible que par inadvertance nos exposés aient été erronés sur certains points, mais nous avons adopté comme ligne de conduite, en tant que la chose est humainement possible, de respecter la vérité en tout et de ne tirer des faits que les déductions absolument justifiables.

Nous joignons à la présente copie d'une lettre envoyée au *Winnipeg Free Press* au sujet de ses commentaires sur votre proposition voulant que notre association fasse l'objet d'une enquête de la part du Comité dont vous faites partie.

Qu'il nous soit permis de réitérer que nous n'avons aucune raison de craindre les conséquences d'une enquête, officielle ou autre. D'autre part, nous croyons que le Comité spécial du Sénat s'écarterait quelque peu du sujet principal en conduisant une enquête de ce genre.

Votre tout dévoué,

Pour LES CITOYENS REUNIS EN ASSOCIATION
POUR LE REGLEMENT DE LA QUESTION FERROVIAIRE,

*Le secrétaire-trésorier,*
(Signé) DALTON J. LITTLE.

Je vous ai lu tout à l'heure ma réponse à cette lettre.

Je répète qu'une enquête ferait découvrir que ces messieurs comptent parmi les actionnaires du Pacifique-Canadien. Ils ont naturellement le droit de protéger leurs intérêts mais nous devrions savoir si c'est le cas ou non.

L'hon. M. DANDURAND: Je croyais que M. Peterson devait venir ce matin.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

M. BIGGAR: M. Peterson est ici.

L'hon. M. MCRAE: Je n'ai qu'un mot à dire à propos de cette controverse.

L'hon. M. MURDOCK: Laquelle?

L'hon. M. MCRAE: Celle que vous poursuivez avec les Citoyens réunis en association pour le règlement de la question ferroviaire. Si j'ai bonne mémoire, la lettre que M. Biggar vient de nous lire disait qu'un certain nombre de souscripteurs avaient énormément contribué.

Le très hon. M. MEIGHEN: Anonymement, plutôt.

L'hon. M. MCRAE: A tout événement, il me semble que si l'Association nous fournissait un état de ses finances ou la liste de ses principaux bailleurs de fonds, nous aurions la réponse que nous cherchons.

L'hon. M. DANDURAND: Exigeriez-vous qu'elle divulgue le nom de ses souscripteurs anonymes?

L'hon. M. MCRAE: Pour moi, les souscriptions anonymes constituent tout le mystère. Il n'y a pas moyen d'exiger la publication de cette liste. Je croyais qu'on avait employé le mot "énormément" ce qui donnait libre cours aux conjectures.

M. CHARLES W. PETERSON, éditeur de la *Ranch and Farm Review*, de Calgary, est appelé.

*M. Biggar:*

D. Maintenant, monsieur Peterson, vous venez bien de Calgary et vous êtes bien l'éditeur de la *Ranch and Farm Review*?—R. Oui.

D. Et je comprends aussi que vous vous livrez à l'agriculture, que vous êtes un cultivateur?—R. Oui, monsieur.

D. Et en janvier dernier, vous avez écrit au président de ce Comité pour lui dire que vous aimeriez à comparaître ici pour témoigner?—R. Oui monsieur.

D. Vous avez parlé d'un groupe qui avait insisté auprès de vous pour que vous fassiez cette démarche?—R. En effet.

D. Et vous avez, je crois, un mémoire écrit que vous désirez présenter?—R. Oui.

D. Peut-être pourriez-vous commencer de suite.

L'hon. M. DANDURAND: Si je comprends bien, M. Peterson parle d'un groupe de citoyens qui a insisté après de lui...

M. BIGGAR: "Le groupe de citoyens qui me pousse à offrir mes services en cette affaire croit que vous ne devriez pas adopter de conclusions définitives sur le problème ferroviaire avant d'avoir entendu et pesé les arguments que veulent offrir les producteurs les plus importants et les plus intéressés à cette question."

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Ce groupement est-il organisé?—R. C'est un simple cercle d'étude, alors je viens ici de mon propre chef.

*M. Biggar:*

D. Très bien. Voulez-vous maintenant présenter votre mémoire?—R. Monsieur le président, messieurs:

Au début, je demande la permission d'affirmer ma conviction que dans le passé les chemins de fer canadiens ont magnifiquement servi la population canadienne. Le matériel roulant des trains de voyageurs représente tout ce qu'il y a de plus moderne en fait de confort, de luxe et de service et les tarifs se comparent avantageusement à ceux des autres pays. Quant au transport des marchandises, le Canada peut se targuer de bénéficier des tarifs les plus bas parmi toutes les nations de race blanche. Seuls les tarifs ferroviaires de l'Inde, de la Chine et du Japon, pays où la main-d'œuvre est faiblement rétribuée, sont légèrement plus bas que les tarifs du Canada. La moyenne des recettes des chemins de fer canadiens s'établit à 0.969c. par tonne-mille. Les taux américains sont un peu plus élevés que les nôtres. Les chiffres qui suivent indiquent la moyenne des taux en d'autres pays: Australie, 2.733; Grande-Bretagne, 3.058; France, 4.010; Suède, 4.057; Danemark, 6.456. La moyenne des tarifs en Europe est donc de trois à six fois et demie celle du Canada.

Et ces chiffres n'expliquent pas tout. Les chemins de fer canadiens sont en butte au très sérieux désavantage d'avoir à exploiter plus de milles par tête de population que n'importe quel autre chemin de fer au monde, exception faite de ceux de l'Australie. Dans des circonstances normales, cela signifie pour eux le plus faible volume au monde de trafic par mille. De plus les frais de main-d'œuvre de l'exploitation ferroviaire sont beaucoup plus élevés en Amérique du Nord qu'en Europe. Il est donc avéré que les résultats étonnants obtenus au Canada en fait d'exploitation économique, résultats qui font l'admiration des administrateurs de chemin de fer d'un peu partout, doivent être attribués presque exclusivement à un très haut degré d'efficacité générale et à une administration d'une compétence exceptionnelle.

On peut soutenir que depuis quelques années, les contribuables et les actionnaires ont généreusement contribué à l'établissement de la faible échelle des tarifs, mais il n'en est pas moins vrai qu'en vertu des conditions d'il y a quelques années, le chemin de fer privé a été, pendant longtemps, en mesure de verser des dividendes raisonnables à ses actionnaires, ce qui démontre la solidité de l'entreprise. Le réseau d'Etat n'a pas été aussi heureux, bien entendu, mais compte tenu des désavantages découlant de l'administration politique, il a fait

des progrès remarquables en matière d'exploitation économique. Il faut aussi ne pas oublier que l'exploitation ferroviaire improductive n'est pas particulière au Canada. Les chemins de fer privés des Etats-Unis, à deux ou trois exceptions près, sont entre les mains de séquestres ou acculés à la faillite. Malgré des taux très élevés, l'Australie et le Danemark ont dû, pendant nombre d'années essuyer de lourdes pertes du fait de l'exploitation de leurs chemins de fer d'Etat.

A tout événement, l'histoire a prouvé hors de tout doute que l'exploitation ferroviaire au Canada, sauf en ce qui concerne l'expansion imprudente, a été conduite d'une manière admirable. Je désire tout particulièrement insister sur ce point car je considère que c'est là le trait le plus décourageant de la situation extrêmement grave qui prévaut actuellement. S'il n'en fallait chercher la cause que dans une gestion incompétente, la solution serait relativement facile. Mais si l'on tient compte des faits, il devient évident que notre problème ferroviaire découle d'obstacles fondamentaux d'un caractère beaucoup plus embarrassant.

*Concurrence de la route et de l'air*

Les nouveaux modes de concurrence constituent le plus sérieux de ces obstacles. Les dix dernières années ont révélé un progrès rapide du transport par route et par air, ce qui a révolutionné complètement les moyens de transport du monde entier. Chaque pays est maintenant aux prises avec un problème ferroviaire plus ou moins sérieux. Jusqu'à quel point cette concurrence ébranlera-t-elle éventuellement la solvabilité des chemins de fer, personne ne peut encore le préciser. Tout dépend d'une augmentation de l'efficacité mécanique et de l'expansion des réseaux routiers. Nous savons toutefois que par ce nouveau mode de concurrence les placements dans les chemins de fer à vapeur ont perdu presque toute leur valeur dans la plupart des pays. Aux Etats-Unis, les camions automobiles amènent plus de bestiaux aux principaux marchés que les chemins de fer. Plus de 3,600,000 camions circulent maintenant sur les routes américaines et canadiennes. Voilà un facteur de première importance que l'on ne peut ignorer si l'on veut se préoccuper sérieusement de l'avenir des services de transport au Canada.

Ici je cite un passage extrait d'un périodique anglais:

> "S'alarmant de la chute de leurs recettes pour la présente année, les compagnies de chemin de fer ont sollicité l'aide du gouvernement.... Pour les services-voyageurs les compagnies de chemin de fer ont fait face à la concurrence en acquérant un droit de contrôle dans les entreprises de transport routier. Mais il n'en va pas de même pour le transport des marchandises puisque les quatre cinquièmes des marchandises transportées par route le sont dans des véhicules appartenant aux négociants ou à leurs affiliés et non à des entreprises indépendantes de camionnage. Etant libre de choisir son itinéraire et pouvant fixer ses taux sans se préoccuper de restrictions légales, l'entrepreneur de transport routier continue à s'emparer d'une forte proportion du transport le plus rémunérateur.

On estime qu'aujourd'hui, les chemins de fer anglais ne contrôlent pas plus de 10 p. 100 du total des entreprises de camionnage, tant publiques que privées, exploitant un parcours de 50 milles ou plus.

Les actions du Pacifique-Canadien offrent la preuve la plus concluante de l'effondrement complet des entreprises ferroviaires. Ces actions qui, pendant longtemps, avaient rapporté un dividende constant, qui étaient considérées comme le plus sûr des placements et qui étaient cotées sur tous les marchés, atteignirent, il y a quelques années, un maximum de $280. Fractionnées en quatre, elles ne valent plus aujourd'hui que $5. Cette régression presque incroyable reflète l'opinion générale des capitalistes clairvoyants du monde entier. Cette calamité s'est produite en dépit d'une excellente administration, de capitaux abondants et

de facilités de financement économique. Une conclusion s'impose: le capitaliste ne croit plus que les fonds placés dans les entreprises de transport ferroviaires rapporteront à l'avenir un rendement raisonnable. Incidemment, je vois dans ce fait une des conséquences les plus graves de la situation ferroviaire. Pendant bien des années, la finance anglaise a regardé les valeurs du Pacifique-Canadien comme le baromètre du crédit canadien. Maintenant, la confiance que le public d'outre-mer a mise en notre pays est de plus en plus minée. Nous ne pouvons plus, à l'heure actuelle, courir le risque d'une seconde débâcle comme celle du Grand-Tronc.

Il est absolument erroné d'imputer la régression des recettes de nos chemins de fer à une simple diminution temporaire du trafic due aux perturbations économiques générales. Au Canada comme ailleurs nous assistons à une évolution mécanique progressive qui prend les proportions d'une crise et qu'il serait tout à fait absurde d'ignorer. Tout plan destiné à restaurer la solvabilité de nos réseaux ferroviaires doit prévoir une réduction permanente et sans cesse amplifiée du trafic-voyageurs et du transport rémunérateur des marchandises sur de courtes distances. Le problème qui se pose au point de vue du transport par rail n'est pas de nature temporaire. Ce qui importe maintenant, c'est de savoir si les chemins de fer pourront survivre à la diminution constante du trafic, même en économisant le plus possible sur les frais d'exploitation.

*L'Ouest et le transport*

Ce sont les taux de transport modiques qui ont favorisé la colonisation de l'Ouest canadien. A cause de son éloignement des ports de mer, cet immense domaine agricole n'aurait pu se développer autrement. Le Canada s'est engagé moralement envers les colons de l'Ouest à maintenir des taux de transport à la baisse, tant pour les marchandises reçues qu'expédiées, car ces derniers doivent écouler leurs produits à bas prix sur un marché où la concurrence se fait vivement sentir et doivent assumer tous les frais de transport et de manutention. Le principal concurrent du Canada sur le marché du blé, l'Argentine, bénéficie pour le transport de ce grain aux ports de mer d'un tarif-marchandises n'équivalant qu'à 5½ p. 100 de sa valeur. Les tarifs établis pour le transport de notre blé à la tête des Grands Lacs s'établissent au moins à 25 p. 100 de sa valeur. La situation ferroviaire qui existe depuis une dizaine d'années intéresse donc au plus haut point les cultivateurs de l'Ouest et elle a, naturellement, fait naître chez eux de sérieuses appréhensions, et ce non pas seulement au point de vue des lourds impôts qu'elle laisse prévoir.

La création de la Commission des chemins de fer munie de pleins pouvoirs pour réglementer les taux et les services fut accueillie partout comme un moyen de protéger l'expéditeur, mais l'apathie que les gouvernements canadiens successifs ont montrée devant la situation sérieuse atteignant l'exploitation de nos deux grands réseaux ferroviaires a naturellement attiré l'attention du public sur le fait que la réglementation administrative des recettes ferroviaires implique une responsabilité de même nature envers les actionnaires et les obligataires des chemins de fer au point de vue de la sécurité de leurs placements sur lesquels la Commission des chemins de fer, organisme semi-judiciaire, exerce des pouvoirs dictatoriaux. On ne peut douter que l'organisme précité devra tôt ou tard s'occuper de cet aspect des placements ferroviaires.

Devant la répugnance manifeste dont les administrations successives ont fait preuve à l'égard des risques politiques qu'il aurait fallu prendre pour résoudre ce qui représente aujourd'hui le plus grand problème auquel notre pays doive faire face, les cultivateurs de l'Ouest sont devenus fermement convaincus que l'application éventuelle des remèdes nécessaires se fera suivant la loi du moindre effort, c'est-à-dire que les mesures adoptées prendront la forme d'une augmentation de taux. Ce n'est pas la déclaration publique que le ministre des Chemins de fer a faite à Toronto qui dissipera cette conviction. Ce dernier a

dit que la solution du problème "réside dans une augmentation du volume des marchandises à transporter et dans l'obtention de taux de transport raisonnablement rémunérateurs." Le sous-entendu n'est que trop clair et prouve que les cultivateurs de l'Ouest entretiennent des craintes bien fondées.

Je n'hésite pas à soutenir catégoriquement qu'une augmentation des tarifs-marchandises suffisante pour permettre aux chemins de fer canadiens de maintenir leurs services et sauvegarder leur solvabilité serait désastreuse pour le cultivateur des Prairies déjà si accablé de fardeaux de toutes sortes. Le dépeuplement de la région des Prairies que cette augmentation causerait aurait des répercussions désastreuses sur le commerce et l'industrie de l'Est. Conscient des conséquences terribles de ce soi-disant remède, nul gouvernement responsable ne songerait à l'appliquer avant d'avoir étudié et essayé tous les autres moyens susceptibles d'amener la solution du problème. La situation actuelle et les perspectives qu'elle offre constituent une question très grave et le Canada ne peut se permettre de rejeter toute méthode pratique permettant de proportionner aux recettes les frais de l'exploitation ferroviaire.

*Relèvement des affaires*

De temps à autre, on a rendu publics des plans variés destinés à relever les recettes des chemins de fer ou à réduire leurs frais dans le but d'éviter l'augmentation des taux. Certains milieux préconisent l'unification immédiate de l'exploitation de concert avec un programme d'économies à réaliser. D'autres, et, apparemment, le gouvernement actuel ainsi que le chef de l'opposition fédérale sont de ceux-là, semblent être d'avis que ce problème n'est par particulièrement urgent et qu'il se résoudra de lui-même advenant l'accroissement du trafic dû à l'augmentation de la population et au relèvement "normal" des affaires, de concert avec les économies réalisables du fait d'une coopération amicale entre les deux réseaux.

Le président du Pacifique-Canadien a réfuté cet argument en faisant logiquement remarquer qu'en théorie et en pratique, la coopération et la concurrence sont choses incompatibles. Les gens sensés partageront cet avis. De plus, le fait pour l'Etat, d'accord sans doute avec les administrateurs de son réseau ferroviaire, de projeter une dépense de $12,000,000 pour le terminus montréalais du National-Canadien, en mettant de côté le projet plus économique d'une gare commune, représente une violation délibérée du principe de la coopération amicale et rend douteuse la sincérité des appels lancés en faveur de la cohésion des efforts. Ce projet semble plutôt destiné à rendre complètement impossible la solution rationnelle de notre problème ferroviaire. Ceux qui préconisent une attitude opportuniste vis-à-vis ce problème ne paraissent pas se préoccuper outre mesure du fait qu'ils devront probablement, dans l'intervalle, appeler les contribuables canadiens à combler un autre déficit d'un demi-milliard de dollars.

Ce que les personnes opposées à l'unification conviennent d'appeler l'activité "normale" des affaires comporte, je le suppose, le retour de la vague de prospérité de 1928. Toutefois, il faudrait que les conditions soient encore bien meilleures puisque, même en cette année exceptionnellement prospère, le National-Canadien a accusé un déficit d'environ $30,000,000. Ces optimistes trouvent commode d'ignorer les brèches sérieuses que le transport par avion, autobus et camion pratique dans le trafic des chemins de fer. Fait des plus significatifs à noter, en juillet 1937, les chargements de wagon ne s'étaient relevés que de 43 p. 100 sur le minimum atteint lors de la crise, pendant que nos exportations subissaient une hausse de 103 p. 100, que la production manufacturière avait augmenté de 125 p. 100, la production d'énergie électrique, de 233 p. 100, le papier-journal, de 310 p. 100 et le rendement des mines, de 305 p. 100.

*Déflation agricole*

La situation économique n'est jamais fixe, bien entendue, mais elle est toujours normale en ce sens qu'elle résulte des conditions régnantes. Que ces

conditions soient bonnes, mauvaises ou médiocres, en fin de compte, les citoyens finissent par s'y adapter avec plus ou moins de succès. Ce facteur crée fréquemment l'illusion du retour prochain de la prospérité. On peut toutefois supposer sans crainte que le commerce canadien ne pourra se relever suffisamment pour assurer un volume rémunérateur de trafic ferroviaire tant que la désorganisation des prix subsistera pour les produits agricoles d'exportation. Le prix du blé en monnaie d'or, à Liverpool, est actuellement à son plus bas depuis des siècles et la quantité énorme de blé invendable de par le monde entier fait prévoir que la situation ne s'améliorera pas de longtemps encore.

De fait, les économistes du monde entier ne prévoient pas de sitôt de modifications favorables des divers facteurs importants qui ont fait naître les bas prix auxquels se vendent partout les produits agricoles. Si cette déduction est correcte,—ce dont je suis fermement convaincu,—il incombe à tous les pays dont la production agricole est la principale ressource de faire face aux réalités implacables et d'adapter leur économie interne au nouveau régime économique qui peut facilement dominer notre commerce pour une génération ou plus. Inutile d'ajouter que l'expansion impressionnante des moyens de transport ne peut devenir, au Canada, un des traits caractéristiques d'une ère économique où sévit de façon persistante l'avilissement du prix des denrées agricoles. Cependant, le Canada peut s'adapter de façon assez satisfaisante à la stagnation actuelle des affaires et au commerce restreint d'exportation pourvu que tous soient prêts à consentir aux sacrifices voulus. Nos agriculteurs nous en donnent l'exemple. Il importe surtout de se rendre compte de la différence entre les conditions de 1929 et celles de 1939.

Considérons aussi la désagrégation constante de la position financière du gouvernement fédéral, des provinces et des municipalités, les conséquences désastreuses des lourdes taxes de vente obérant le pouvoir d'achat des consommateurs et ayant haussé de 10 à 14 p. 100 le niveau des prix du détail, ce qui a complètement annihilé la baisse avantageuse des prix du gros. Considérons aussi le désarroi du commerce mondial, les impôts s'accroissant sans cesse du fait des énormes dépenses improductives consacrées aux armements, ainsi que divers autres facteurs adverses et si l'on tient compte du fait que les perspectives économiques ne laissent aucunement prévoir une volte-face de l'évolution présente vers un commerce international rigidement contrôlé, on peut difficilement, en vérité, faire des pronostics optimistes sur les conditions commerciales susceptibles d'amener une augmentation importante du trafic ferroviaire. Il serait plus rationnel et plus conforme aux théories économiques de prévoir une reprise importante des affaires au Canada *une fois* la question ferroviaire réglée, et non *avant* un tel règlement. Si notre déficit fédéral se réduisait chaque année de $50,000,000, il y aurait là un grand pas de fait dans la voie des améliorations.

Indubitablement, le Canada doit, en étudiant les principes constructifs qu'il convient de poser, accepter le *statu quo* comme la normale pour quelques années à venir. Si l'on espère une reprise rapide et importante de l'activité commerciale et si l'on base la politique ferroviaire du pays sur de simples espérances, cette attitude équivaut à fermer les yeux sur la sombre réalité et à tabler sur des suppositions. Les Canadiens, et en particulier ceux qui s'adonnent à l'agriculture, ont toute raison d'être fiers de l'héroïsme qu'ils ont montré depuis longtemps dans des conditions adverses. Ils continueront à faire face aux difficultés avec le même succès, pourvu que nos dirigeants abordent les réalités de front et soulagent le contribuable du fardeau inutile qu'implique la situation désastreuse actuelle de nos chemins de fer.

*Contribution utile de la population au transport ferroviaire*

L'idée plausible de la solution de notre problème ferroviaire par une forte augmentation de la population du pays mérite d'être étudiée à fond. Je n'ai donc pas à m'excuser de m'attarder sur ce sujet. Il est admis que les réseaux

actuels de voies ferrées ont été construits en prévision d'une population d'environ le double de la population actuelle. On prédisait couramment que ce chiffre serait atteint en quelques années. Tout le monde sait maintenant que cette prédiction s'est avérée absolument fausse. A noter aussi qu'en vue des récentes particularités climatériques, il nous faut absolument modifier nos opinions à l'égard du rôle que joue la population canadienne vis-à-vis le transport ferroviaire.

De plus nous sommes présentement à chercher le remède aux ravages de la récente sécheresse dévastatrice, phénomène sans précédent dans l'histoire. Le problème ardu que comporte la délimitation approximative des régions de l'Ouest impropres à la colonisation et les moyens à prendre pour éviter de coloniser ces régions de façon à prévenir de nouveaux problèmes ne sont actuellement qu'en voie d'étude et de perfectionnement. Ces décisions impliquent d'importantes questions de droit de propriété et une dépense considérable des fonds publics. Il faut aussi se rappeler qu'on ne fait que débuter dans l'entreprise délicate que représente l'évacuation des régions de sécheresse par un grand nombre de cultivateurs et leur établissement dans des territoires offrant de meilleures conditions climatériques. Dans les circonstances, il est évident que ce serait une insigne folie de compliquer le problème par une nouvelle affluence d'agriculteurs tant et aussi longtemps que les entreprises précitées n'auront pas été menées à bonne fin.

Tout dernièrement le ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan disait douter fort que sa province puisse faire vivre un supplément d'habitants. Une récente étude du sol en Saskatchewan estime à 33 millions d'acres les superficies propres à la culture des céréales. La superficie cultivée excède maintenant 29 millions d'acres. Nous atteignons donc presque la marge de sécurité en ce qui regarde le peuplement de cette province par les cultivateurs. M. Raymond Pearl, de l'Université Johns Hopkins, une autorité en la matière, prétend que les Etats-Unis sont dangereusement surpeuplés, vu l'épuisement rapide des ressources naturelles. Bien que je ne me prononce pas sur ce point, eu égard aux inconvénients du climat et du transport et au maintien d'un niveau de vie acceptable, la limite de sécurité pour la population du Canada constitue un élément de la situation ferroviaire que l'on ne peut ignorer et qui est loin d'avoir été étudié à fond.

*Augmentation naturelle de la population*

Si l'on admet toutefois que notre pays puisse faire vivre une population sensiblement accrue et que cette augmentation soit indispensable à la solution de notre problème ferroviaire, les statistiques démographiques du Canada ne sont pas très encourageantes. Ici comme ailleurs, le taux net d'accroissement de la population tend à baisser. S'il nous faut compter sur l'accroissement naturel, tout espoir semble interdit car il ne serait pas difficile de prouver que dans un avenir assez rapproché, la population canadienne n'augmentera plus; il se peut même qu'elle ait alors tendance à diminuer. En vérité, ce facteur du temps n'offre aucune perspective de créer un trafic additionnel dû à l'accroissement naturel de la population. C'est tout le contraire.

En conséquence, pour appliquer ce remède de l'accroissement de la population, il faut donc avoir recours à une forte immigration. Il s'agit maintenant de savoir si une forte immigration agricole, suivie inévitablement d'une augmentation correspondante de la quantité de produits agricoles d'exportation, n'aurait pas pour effet de jeter le désarroi dans notre commerce d'outre-mer déjà restreint. Les cultivateurs de l'Ouest en sont convaincus et, par conséquent, ils s'opposeraient vivement à ce que l'on tentât de régler la question ferroviaire en adoptant des mesures qui auront pour effet de supprimer leurs débouchés et de réduire la population agricole à un niveau de vie encore plus bas.

Toutefois, même en mettant de côté cette objection sérieuse, je dois encore avouer à contre-cœur qu'une solution si simple en apparence me semble aussi

inepte que l'espoir d'arriver au même résultat grâce à l'augmentation naturelle de la population. Tout d'abord, à tort ou à raison, les Canadiens ne sont pas en faveur de l'immigration et ils ne le seront pas de longtemps. On en trouve la meilleure preuve dans le sort qu'ont subi les administrations favorisant l'immigration, ce qui, sans doute, reflète l'opinion du public en général. Si le Canada ouvrait aujourd'hui ses portes aux Européens, le nombre des immigrants n'accuserait pas d'augmentation sensible, exception faite d'une affluence momentanée de réfugiés politiques. En dépit de ce fait, nous avons toujours posé comme principe d'entraver l'entrée au Canada par tous les moyens imaginables, de sorte que l'immigration est aujourd'hui insignifiante comparée à ce qu'elle était il y a quelques années.

*Perte par l'émigration*

A l'heure actuelle, les faibles arrivages d'immigrants sont presque tous absorbés par le nombre de ceux qui quittent le pays. Un million et quart de personnes nées au Canada ont maintenant élu domicile aux Etats-Unis. On a estimé que les Canadiens et les individus de descendance canadienne résidant aujourd'hui aux Etats-Unis forment un nombre représentant environ le tiers de la population actuelle de notre pays. Depuis huit ans, d'après les statistiques officielles de Washington, une moyenne annuelle de 10,638 de nos citoyens sont allés s'établir au pays voisin. Un grand nombre de colons anglais et européens sont aussi retournés dans leur ancienne patrie. Par conséquent, il se produit chaque année au Canada une diminution nette d'habitants, à part notre faible accroissement naturel. Les rapports concernant l'immigration font le silence sur ce fait très inquiétant. Cet exode persistant et de mauvais augure de nos citoyens vers notre voisin, exode qui semble se produire malgré les lois prohibitives et dont nous ne pouvons en réalité estimer l'importance, constitue un élément de notre problème ethnique dont il faut absolument tenir compte.

De plus, et cela saute aux yeux, ni l'administration actuelle ni celles qui l'ont précédée n'ont jugé pratique de préconiser une énergique politique d'immigration. Cette attitude officielle démontre qu'il est inutile de songer à régler la question ferroviaire en adoptant le remède à effet lointain d'un fort mouvement d'immigration. On peut donc abandonner ce moyen sans autre argument puisqu'il est incompatible avec la politique de l'administration actuelle. Bien entendu, il est possible de prétendre que l'attitude officielle envers l'immigration pourra plus tard se modifier radicalement à cause de la pression exercée par l'opinion publique. Bien que je ne prévoie pas de volte-face semblable, il est peut-être à propos de considérer les chances qu'a le Canada d'attirer une grande affluence d'immigrants advenant une modification de la politique actuelle. Franchement, elles me paraissent très minces.

*L'immigration européenne*

La plupart de ceux qui, chez nous, croient que c'est accorder un privilège inestimable à un immigrant en lui permettant de s'établir en notre pays et de se faire concéder ou d'acquérir un lopin de terre changeront certainement d'idée lorsqu'on se sera aperçu que nos plus pressantes invitations restent sans réponse. A notre grande surprise, nous apprendrons que le morcellement des domaines agricoles en Europe procure aux cultivateurs de meilleures conditions sociales et économiques et des débouchés beaucoup plus avantageux que n'en peut offrir le Canada dans le domaine vivement concurrencé de la production agricole d'exportation, surtout lorsque survient l'inconvénient des frais onéreux du transport au loin.

De plus, les pays importateurs de denrées alimentaires,—d'où venait autrefois la plus grande partie des immigrants,—ont fait prospérer leur agriculture en imposant des tarifs élevés et autres restrictions sur les importations. Même si nous modifiions nos exigences quelque peu rigoureuses et si nous laissions l'immigration industrielle accéder librement au pays, nous constaterions chez les

ouvriers étrangers quelque répugnance à abandonner la sécurité économique que leur procurent, en Europe occidentale, l'assurance-chômage, l'assurance-maladie, les pensions de toutes sortes et la gamme complète des autres services d'assistance sociale.

La pression exercée en Europe occidentale par la densité de la population s'amoindrissant du fait de la baisse de la natalité, il est certain qu'il deviendra de plus en plus difficile d'inciter les immigrats éventuels à s'aventurer si loin de leur pays. Cet argument se prouve par le fait qu'en Grande-Bretagne et en d'autres pays d'Europe, le nombre de ceux qui viennent s'y établir dépasse le nombre de ceux qui s'en vont, tandis que la plupart des pays d'outre-mer, y compris non seulement le Canada mais aussi l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Argentine et les Etats-Unis accusent une différence déficitaire entre le chiffre des départs et celui des arrivages. Ces données exposent éloquemment la situation.

*Fin de l'ère des migrations*

Il vaut mieux admettre sans réserve que l'époque des migrations considérables est maintenant finie, du moins pour la présente génération et probablement pour plusieurs générations futures. Après l'accroissement fantastique de la population mondiale au siècle dernier, alors que la population de la terre a plus que doublé en 80 ans—concurremment avec l'ouverture à la colonisation de trois nouveaux continents, le perfectionnement des moyens de transport et les progrès de la mécanique,—nous sommes de nouveau revenus à la normale ce qui, d'après l'histoire, signifie une augmentation presque imperceptible de siècle en siècle, avec de longues périodes de décroissance. Il y a tout lieu de croire que nous traversons maintenant une de ces phases avec tout ce qui s'ensuit.

Aujourd'hui, tous les pays d'Europe, sauf la Russie, ne font que maintenir le chiffre de leur population; la natalité tend toujours à décroître et le chiffre de la population à rester stagnant. On peut vraisemblablement s'attendre à ce qu'une période qui a vu s'augmenter si rapidement la population mondiale soit logiquement suivie d'un siècle de décroissance. Les tendances belliqueuses persistantes de tous les pays du monde, la crise économique et le chômage anormal sont eux-mêmes de puissants facteurs exerçant leur influence dans cette direction.

Bref, nous traversons maintenant une ère définitivement et de plus en plus hostile à la migration volontaire des peuples. A ce désavantage vient se joindre le fait navrant que notre pays n'a jamais eu de perspectives si peu brillantes à offrir aux nouveaux venus. Dans les circonstances, les gens bien pensants doivent inévitablement conclure que le projet de résoudre le problème ferroviaire au moyen d'une augmentation rapide et importante de la population canadienne est d'une réalisation impossible pour bien des années à venir et qu'il faut le considérer comme une utopie basée sur une connaissance évidemment insuffisante des conditions actuelles se rapportant à la question.

*Réalisation d'économies sur les frais d'exploitation*

Ne voyant pas le moyen d'amélioration ferroviaire au Canada, soit par une augmentation éventuelle des recettes à la suite d'une expansion générale du commerce, soit par un fort accroissement de la population, il est bon de voir quels résultats donnerait la réalisation d'économies sur les frais d'exploitation. Je n'ai pas qualité pour aborder le côté technique de l'exploitation ferroviaire, aussi je me bornerai à parler de l'article le plus important du budget de l'exploitation.

Fait des plus significatifs, presque tous les projets lancés jusqu'ici pour rationaliser l'exploitation des chemins de fer ont ignoré le principal article des frais, à savoir, les salaires, qui représentent environ 62 p. 100 du total. D'autre part, presque tous ces projets laissent entendre aux employés de chemin de fer que leur statut économique restera intact. On semble tacitement convenir que ce sujet est sacro-saint et qu'un gouvernement possédant une entreprise ferroviaire ne peut même se permettre de discuter la question ouvrière. Cependant, vu que cette

question constitue en réalité le principal point de tout le litige, je dois en traiter au long et sans ménagements puisque personne, à ma connaissance, n'a jugé à propos de le faire. Depuis que j'ai rédigé le présent mémoire, le Dr McDougall a traité de ce sujet ici même.

Si l'on donnait effet à un plan quelconque d'unification, les contribuables désireraient naturellement que les employés ne soient pas victimes d'injustices. Toutefois, il est impossible de tolérer plus longtemps la théorie qui a cours en certains milieux et qui veut que notre réseau ferroviaire se préoccupe surtout de donner des emplois permanents et fortement rétribués. Les cheminots, qui ont toujours été les plus payés et les mieux traités de tous les ouvriers canadiens, ne peuvent réclamer d'être traités plus généreusement que les autres corps de métiers atteints par les réformes d'organisation.

Tout congédiement de la main-d'œuvre ferroviaire pouvant découler immédiatement des mesures de réorganisation ne serait après tout qu'un des à-côtés désagréables mais nécessaires de ces mesures. Les facteurs extrinsèques tels que celui-là devraient toujours être ignorés lorsqu'il s'agit d'adopter des mesures réparatrices à propos d'une question comportant de si profondes répercussions sur le bien de la population canadienne. Si, pour des motifs d'ordre politique, il fallait adopter des dispositions spéciales en faveur des cheminots congédiés, il est sûr que le peuple canadien serait appelé à solder la note puisque les chemins de fer n'ont pas les moyens et ne sont pas moralement tenus de faire la charité aux employés dont ils n'ont plus besoin.

Malgré que les capitaux placés dans les entreprises ferroviaires, exception faite des fonds empruntés, ne rapportent plus rien depuis longtemps, on prétend encore que les cheminots n'ont envers leurs patrons ou le public aucune autre responsabilité que celle de s'acquitter de leur tâche quotidienne. Il me semble évident que la main-d'œuvre ferroviaire, protégée par ses puissants syndicats, n'admet pas devoir faire quoi que ce soit pour sauvegarder son gagne-pain. Elle trouve plus commode de confier ce soin aux contribuables, aux actionnaires et aux usagers du transport. Je mets en doute la justice, ou tout au moins l'à-propos d'une telle attitude. A ma connaissance, aucun autre groupement d'ouvriers ne jouit du privilège d'imposer de telles responsabilités arbitraires au public.

*L'échelle de salaires des cheminots*

Si l'on prend un indice de 100 pour les salaires versés aux cheminots en 1913, on voit qu'en 1901 l'indice des mêmes salaires s'établissait à 68.8 et qu'il a atteint 196.1 en 1937, soit une augmentation de près de 200 p. 100 en trente-six ans. Au cours de la même période, le prix des denrées agricoles a monté de 14.9 p. 100. Entre 1913 et 1937, les salaires des cheminots ont été relevés de 96.1 p. 100 tandis que le prix des denrées agricoles avait diminué de 0.2 p. 100 et que le coût de la vie pour une famille n'avait augmenté que d'environ $3 par semaine. Au cours de ce même laps de temps, nous avons créé de gaieté de cœur l'énorme déficit actuel du National-Canadien et il semble que les autorités n'ont jamais songé à se préoccuper d'un tel état de choses. Les cheminots ont sûrement été traités avec une grande libéralité, en grande partie aux dépens des agriculteurs, les plus gros clients des chemins de fer, et aux frais des contribuables.

La formule économique sur laquelle repose le fonctionnement de la société moderne est excessivement simple. Sur chaque dollar que nous payons au marchand, une somme de 85c. est consacrée au payement des services du travailleur. L'embauchage normal dépend donc exclusivement de la consommation normale des marchandises et des services. Le volume de la consommation dépend du pouvoir d'achat du consommateur, pouvoir déterminé par la fluctuation du niveau général des prix, ce que le niveau des salaires régit de façon absolue. Les théories économiques orthodoxes laissent à la loi de l'offre et de la demande le soin de maintenir un équilibre raisonnable entre les salaires et les prix de façon à maintenir en tout temps le pouvoir d'achat et l'embauchage à un niveau

normal. Cependant, lorsque nous avons réussi à imposer à notre économie une échelle arbitraire des salaires, la loi de l'offre et de la demande est devenue inopérante et nous avons ouvert la porte au problème du chômage car, si le travail peut exiger une rétribution arbitraire, il ne peut forcer le consommateur à se procurer ce dont il a besoin à des prix artificiels.

Au point de vue économique, la théorie des salaires élevés constitue une absurdité manifeste. Rendre justice à tous les travailleurs, voilà le principe qui doit guider toute collectivité bien équilibrée. Ce principe n'admet ni les gros ni les petits salaires mais bien plutôt une échelle de rétribution basée sur la seule justice. Chaque classe de la société doit avoir sa juste part du pouvoir d'achat suivant son apport au bien commun. La moitié de notre population vit à la campagne et c'est sur le pouvoir d'achat de cette classe de la société que se base la prospérité du pays. Normalement, le cultivateur touche une si petite part du revenu national que son pouvoir d'achat se trouve complètement à la merci du niveau des prix urbains. Sa situation est précaire du moment que ces prix sont injustifiablement élevés, ce qui doit forcément arriver du fait des salaires majorés.

Plus du quart de notre population doit sa subsistance aux salaires. Le pouvoir d'achat de cette classe importante constitue aussi un problème sérieux. Il faut néanmoins reconnaître que la classe des salariés, si importante soit-elle numériquement, ne peut toucher une proportion trop élevée du revenu découlant de la production sans amoindrir le pouvoir d'achat des autres classes du fait de la hausse du prix des denrées industrielles. Incidemment, il convient de se rappeler que la crise de 1930 s'est produite lorsque le niveau des salaires payés par l'industrie était à son point culminant. Ce n'est pas cela qui a sauvé la situation. *De fait, le relèvement économique ne dépend des salaires que dans la mesure où ils sont le résultat d'une compétence personnelle accrue.*

*Revenu agricole et revenu industriel*

Le Canada s'est entêté à baser son régime économique sur la faculté qu'on lui suppose de payer les plus hauts salaires urbains au monde. Voilà une des théories diffuses que nous avons importées des Etats-Unis, source de la plupart de nos principes économiques. Notre tarif actuel de protection sert presque exclusivement à maintenir cette échelle artificielle des rétributions. Lorsque la population d'un pays, pour une moitié, tire sa subsistance de l'agriculture, lorsqu'un pays comme le nôtre doit, au point de vue de sa production tout entière, subir la concurrence extérieure de la main-d'œuvre paysanne des races noire, jaune et blanche ainsi que des esclaves de certaines contrées, c'est pure folie, pour ne pas dire plus, que de poursuivre une politique d'une telle envergure en ce qui regarde les salaires versés à la main-d'œuvre citadine. Cette attitude est le résultat de l'étroitesse d'esprit dépourvue de tout sens des proportions. Le consommateur moyen peut naturellement refuser d'acheter une quantité normale des produits industriels, ce qu'il a fait d'ailleurs depuis plusieurs années, mais quand les chemins de fer canadiens sont forcés de payer une rétribution arbitraire pour l'exploitation de cette utilité publique que constitue le transport, utilité dont nous sommes tous tributaires, il s'ensuit une situation que les cultivateurs de l'Ouest ne peuvent accepter sans de vives protestations.

Je ne suis pas au courant de l'opinion des agriculteurs de l'Est du Canada, mais je désire citer pour votre gouverne le passage suivant d'un article de fond paru dans une récente livraison du *Canadian Countryman*, périodique agricole en vue publié à Toronto:

> "...On trouve une des principales raisons pour lesquelles l'industrie agricole et l'industrie urbaine, dans leur ensemble, ne peuvent subsister avantageusement à cause du niveau général des prix, dans le fait que les salaires payés par nos plus importantes industries urbaines sont trop élevés par rapport au prix des denrées agricoles. En établissant un indice

de 100 pour l'année 1913, on constate qu'en novembre de la présente année, le prix des denrées agricoles s'est établi au chiffre de 101. L'indice des salaires payés par nos principales industries urbaines est approximativement de 191. Comme le commerce se résume en grande partie à un échange de marchandises et de services entre les citadins et les campagnards, il ne faut pas s'étonner, vu la disparité qui existe, de constater tant de chômage et tant de souffrances. Si l'on se place au point de vue du pouvoir d'achat, la situation est encore pire. En prenant de nouveau l'année 1913 pour base, l'indice du pouvoir d'achat du prix des denrées agricoles s'établissait, en novembre dernier, au chiffre de 79, tandis que le même indice se chiffrait à 149 pour les salaires. C'est donc dire que le pouvoir d'achat des salaires est le double de celui du prix des denrées agricoles. Cette situation est intolérable. . ."

Apparemment, les cultivateurs intelligents de tout le pays partagent la même opinion. On peut difficilement concilier le taux de rétribution à l'heure du cultivateur de l'Ouest, taux s'établissant entre 10c. et 15c., avec les salaires relativement princiers versés aux cheminots, à ceux du moins qui occupent le haut de l'échelle. Personne ne peut nier que le cultivateur compétent possède des connaissances étendues et une habileté professionnelle surpassant de beaucoup celles que possède le cheminot ordinaire. En toute justice, il pourrait demander, en compensation de son labeur d'une année, une rétribution égale à celle que reçoit l'employé de chemin de fer.

Dans les conférences tenues pour régler la question des salaires, on fait grand état des risques que comportent les emplois ferroviaires. Cette superstition est périmée depuis bien des années. Les dispositifs modernes de sécurité nous portent à croire que le travail de l'équipe d'un train ne comporte pas autant de danger que le fait de conduire un taxi dans nos rues encombrées. De fait, il n'y a aucune raison pour justifier cette disproportion des salaires. La moitié des ouvriers canadiens, soutenus par des organismes militants, touchent actuellement 80 p. 100 de la somme globale des salaires payés.

Les taux horaires de rétribution qui existent aujourd'hui ne se basent ni sur l'habileté professionnelle, ni sur la durée de l'apprentissage, ni sur les risques de décès ou de maladie, ni sur d'autres données rationnelles. Au contraire, ils se basent entièrement sur l'efficacité, les ressources financières et la solidarité de chaque syndicat ouvrier, ainsi que sur la vulnérabilité du public en ce qui a trait aux services indispensables dont le maintien incombe aux membres de chacun de ces syndicats; par conséquent, ceux-ci peuvent les désorganiser en faisant la grève. Voilà les seuls facteurs qui permettent au travail organisé d'imposer sa manière de voir à la collectivité.

Les grandes fraternités internationales de cheminots sont, sans conteste, les plus riches et les plus puissantes de toutes les unions ouvrières, ce qui leur a permis de forcer les patrons et le public à accepter une échelle de salaires qui n'a pas de rapport avec la rétribution accordée à d'autres métiers pouvant soutenir la comparaison avec celui des cheminots. La main-d'œuvre ferroviaire organisée, non seulement par son attitude intraitable sur la question des salaires, mais aussi par les frais ruineux et la multiplication des emplois qu'elle a imposés aux ateliers, a maintenant acculé à la faillite tous les chemins de fer de l'Amérique du Nord. Les agriculteurs de l'Ouest sont d'avis qu'une enquête judiciaire sur l'à-propos de l'échelle de salaires des cheminots s'impose depuis longtemps. A moins que l'on ne prenne des mesures pour y faire échec effectivement, le relèvement des tarifs-marchandises est inévitable.

*Domination étrangère imposée à la main-d'œuvre ferroviaire*

Je pourrais ici faire remarquer, que, comme question de principe, il est absolument injustifiable, pour ne pas dire périlleux, que le chemin de fer de l'Etat, en ce qui concerne les questions ouvrières, soit sous la domination d'or-

ganismes soumis à la juridiction exclusive d'un pays étranger. En tout temps, ces organismes peuvent, avec l'aide matérielle de l'étranger, désorganiser complètement notre système de transport en exerçant une forte pression sur leurs membres canadiens, ce qui s'est déjà produit d'ailleurs, pour qu'ils se mettent en grève afin d'obtenir une augmentation de leur salaire dans le but d'uniformiser la rétribution du travail des deux côtés de la frontière et ce, sans tenir compte des conditions économiques différentes prévalant dans chaque pays.

Il faudrait faire comprendre aux cheminots canadiens que l'échelle américaine des salaires, maintenant considérée comme une norme au Canada, ne peut avoir de rapport avec les salaires payés en notre pays. De toute évidence, la politique des Etats-Unis, sous l'influence des partis, peut à tout moment,—ce qui est le cas présentement,—s'occuper activement du niveau économique et du niveau des salaires, ce qui pourrait très bien venir à l'encontre de la politique du Canada et des conditions économiques qui y prévalent. Le fait de perpétuer cet état de choses équivaut à abandonner au gouvernement américain le soin de statuer en dernier ressort sur notre problème ferroviaire. Pour des motifs politiques évidents, ce dernier est récemment intervenu avec succès pour faire maintenir le taux élevé des salaires que paye notre chemin de fer en faillite.

Aucune autre nation au monde ne tolérerait pour un seul instant un tel état de choses, surtout quand il s'agit d'une entreprise indispensable d'utilité publique. L'acquiescement passif du Canada à cet ordre de choses absurde reflète de façon inquiétante la répugnance que nous montrons à régler les questions ouvrières de façon intelligente. Il indique aussi la position dangereuse qu'occupe notre pays en étant le patron d'une armée d'employés publics hautement syndiqués, capables non seulement d'imposer leurs volontés en menaçant de désorganiser notre système de transport, mais capables aussi d'user de représailles dans le domaine politique s'il faut leur refuser des demandes exorbitantes. Je ne puis concevoir d'organisme plus impuissant ou plus influençable qu'un gouvernement démocratique pour régler les différends ouvriers de grande envergure.

*Salaires et tarifs-marchandises*

On pourrait croire que les chefs des cheminots canadiens syndiqués, sachant qu'ils sont maintenant au service d'un monopole du transport qui n'est plus invulnérable, se préoccuperait de l'avenir de leurs propres intérêts au point de vue commercial. Ils ne peuvent manquer d'admettre qu'ils ont exploité le peuple canadien jusqu'à l'extrême limite et qu'il est maintenant plus que temps de se débarrasser du complexe de prospérité de 1929. Les recettes d'une entreprise d'utilité publique se bornent exclusivement au volume des affaires transigeables. En définitive, le sort des employés d'une telle entreprise doit suivre la bonne ou la mauvaise fortune de l'entreprise elle-même, à moins que l'on ne mette au rancart toutes les règles de prudence administrative.

De fait, une échelle arbitraire de salaires élevés n'est pas de mise, à moins que le travail puisse trouver un moyen indolore de forcer les clients des chemins de fer à procurer à ces derniers le revenu requis sous forme d'une augmentation des taux et du volume du trafic. Un tel moyen n'existant pas, l'attitude présente des cheminots équivaut de leur part à demander qu'ils continuent à bénéficier, pour une part, de la générosité de leurs concitoyens dans la gêne. Cette attitude ne rehausse pas le prestige d'un corps de métier important et honorable dont les dirigeants ont apparemment oublié la maxime: "Vivre et laisser vivre."

Lorsqu'en 1936 les cheminots obtinrent une augmentation de salaire de 10 p. 100 en menaçant de faire la grève,—ce qui a gonflé de $22,000,000 par année les frais de l'exploitation ferroviaire, soit une augmentation de 8 p. 100 de ces frais,—ils étaient au courant de la situation précaire de nos deux chemins de fer et ils savaient fort bien que le coût de la vie avait sensiblement diminué. Ils ont donc travaillé cyniquement et déloyalement contre les intérêts de leurs patrons et des contribuables du Canada. Ce fut une grande calamité que d'accéder à

cette demande déraisonnable. C'était admettre lâchement la théorie étrange qui veut que tant que le Canada exploitera une entreprise ferroviaire, les salaires des employés n'auront aucun rapport avec les moyens dont cette entreprise dispose pour se maintenir à flot. Les contribuables seront appelés à combler le déficit. Cette acceptation a créé un nouveau précédent à propos de l'exploitation étatisée des entreprises d'utilité publique. On se demande comment le chemin de fer privé peut entretenir de bonnes relations avec ses employés quand il doit compter avec un réseau rival administré par l'Etat et dont les décisions doivent nécessairement prévaloir en matière de différends industriels. Manifestement, cette situation procure des avantages stratégiques au travail syndiqué.

Au point de vue des taux de transport, les cultivateurs de l'Ouest sont les plus exposés de tous. N'importe quel gouvernement signerait son arrêt de mort dans l'Ouest en tentant de faire maintenir ces salaires extravagants au moyen d'un relèvement des tarifs-marchandises,—la question se résume à cela,—même si les taux visant l'exportation agricole restaient les mêmes. Cette mesure aurait pour conséquence une augmentation des frais d'exploitation et du coût de la vie, ce qui abaisserait encore plus les conditions d'existence des cultivateurs de l'Ouest, conditions se rapprochant déjà beaucoup de celles qui existent dans les taudis. Il faut que les esprits les plus simplistes comprennent que le remède à la situation désespérée de nos chemins de fer ne se trouve pas dans un relèvement des tarifs occasionnant une hausse du prix des marchandises, une plus grande restriction du commerce et du transport et une concurrence de plus en plus désastreuse. Ce remède consiste plutôt à imposer une échelle de salaires permettant la compression des frais d'exploitation.

*Comparaison de l'attitude des ouvriers canadiens avec celle des ouvriers anglais*

Les chefs ouvriers canadiens, malgré l'assurance maintes fois réitérée à propos de l'entière protection qui serait accordée aux employés de chemins de fer, se sont récemment prononcés contre l'exploitation unifiée de nos deux réseaux. Ils ont fait preuve, en cette circonstance, soit d'un manque complet de perspicacité, soit d'une cynique indifférence en ce qui concerne le destin éventuel de ces entreprises. A une époque où tout le monde doit faire des sacrifices, il semble absolument inadmissible de la part d'une personne sensée de préconiser sérieusement un relèvement des tarifs-marchandises en guise de solution au problème ferroviaire tant qu'on n'aura pas essayé de régler cette question par tous les autres moyens possibles, y compris la rationalisation des salaires. Si cette déduction est juste, il est évident que les cheminots ne peuvent espérer garder leur échelle présente de rétribution si nos deux réseaux doivent continuer à être administrés séparément, tout d'abord parce qu'on ne prévoit pas d'amélioration du fait d'une augmentation sensible des recettes; deuxièmement, parce que personne ne peut dire quelles sont les autres économies possibles sous le régime de la dualité d'administration; et, troisièmement, parce que les autres moyens de transport exercent une concurrence de plus en plus vive. A cela vient se joindre le fait qu'une proportion de plus en plus grande du public demande péremptoirement que l'on mette fin sans délai au coulage des fonds publics.

En admettant que les salaires excessifs d'à présent puissent être éventuellement réduits sous le régime de l'exploitation unifiée, la pression exercée sur les salariés deviendra évidemment plus forte sous le régime de l'administration séparée d'une entreprise dépourvue de tout moyen de réduire ses frais d'exploitation et s'acheminant rapidement vers la ruine. N'importe qui pourrait naturellement croire que c'est précisément l'unification qui offre aux cheminots leur seule chance de maintenir leurs salaires à un niveau se rapprochant du niveau actuel. Les cheminots anglais, faiblement rétribués et ayant à faire face à la même situation, n'ont pas hésité à reconnaître que c'est un patron solvable qui offre les meilleures garanties au point de vue des salaires et des conditions de travail raisonnables. Tous les chemins de fer anglais étant fusionnés en quatre réseaux

régionaux, leurs employés insistent maintenant sur la fusion complète de ces réseaux en un seul en vue de réaliser d'autres économies. Apparemment, les cheminots canadiens ne voient dans notre problème ferroviaire que ce qui vise leurs intérêts immédiats au point de vue des emplois et des salaires.

Il se peut aussi que les cheminots canadiens se croient hors d'atteinte et qu'ils aient encore confiance dans l'ancienne méthode d'intimider le public en le menaçant de la guerre civile et de la désorganisation des services de transport. S'il en est ainsi, je crois qu'une grève générale des employés de chemins de fer ne terrorise plus personne. Maintenant que le transport routier est bien établi, la menace que peut constituer une telle grève est beaucoup plus illusoire qu'autrefois. Lors d'un différend mettant en jeu le bien-être du pays, il est certain que l'opinion publique s'opposerait vivement aux demandes des ouvriers syndiqués; l'effet de la grève serait donc manqué d'avance.

*Economies réalisables du fait de l'unification*

Les autorités en la matière nous affirment que l'exploitation unifiée de nos chemins de fer rendrait possibles des économies assez importantes pour éliminer les pertes actuelles. Les adversaires de l'unification contestent cette théorie. Evidemment, il est difficile de calculer, même approximativement, le montant des économies possibles, surtout lorsqu'il s'agit de questions épineuses, la désaffectation des lignes improductives, entre autres. Assurément, ces questions doivent être étudiées à fond et il est probable qu'elles donneront lieu à de longues négociations entre les intéressés. Je me bornerai, dans ce mémoire, à ne donner sur ce sujet hérissé de questions techniques, que des opinions générales basées sur l'expérience que j'ai acquise au cours de ma carrière d'homme d'affaires.

Quant aux économies directes pouvant résulter de l'exploitation unifiée de nos réseaux ferroviaires, il vaut peut-être mieux, à ce propos, suivre les directives du simple bon sens. Il est évident que l'unification supprimerait ou réduirait à sa plus simple expression le double emploi dans le démarchage et les services du trafic, les conseils d'administration, les coûteux services de bureau établis par tout le continent, la publicité, la comptabilité et combien d'autres frais généraux. En certains cas, le double emploi disparaîtrait complètement. Indéniablement, le total des économies réalisables s'élèverait à un chiffre impressionnant. A toutes choses égales, il est évident qu'une grande entreprise d'utilité publique peut être beaucoup mieux et fort plus économiquement administrée si elle forme un tout complet, car alors elle n'a plus à se préoccuper des problèmes que comporte la vive concurrence qu'elle doit exercer pour obtenir la clientèle du public.

Il n'est pas question de savoir si les économies réalisables grâce à l'unification couvriront ou ne couvriront pas le déficit actuel. Vu la situation inquiétante de nos deux réseaux de voies ferrées, les contribuables du Canada ont le droit de demander que l'on essaye sérieusement et que l'on utilise tous les moyens possibles de comprimer les frais d'exploitation afin, d'abord, de diminuer le fardeau des impôts et, en second lieu, de paver la voie à la réduction possible des taux à l'avenir. Toute mesure rendant possible la réalisation d'économies importantes sur le total des frais d'exploitation s'impose si nous voulons conserver intacts les cinq milliards de dollars que représentent nos chemins de fer et si nous voulons assurer à notre population les services ferroviaires qui lui sont indispensables.

*Concurrence inexcusable*

Quant à ce qui concerne en général l'à-propos du présent régime de concurrence, permettez-moi de faire remarquer que la démocratie implique que le gouvernement doit, en tout temps, et sans parti-pris, sauvegarder les intérêts légitimes de ses administrés. Les actionnaires du chemin de fer privé ont placé en toute bonne foi leurs capitaux dans une firme constituée en corporation sous

l'empire des lois canadiennes; ils ont pris certains risques et ils ont donc droit d'être traités avec justice. Lorsque l'Etat a débuté dans l'exploitation ferroviaire, les deux réseaux se partageaient à peu près également la clientèle du public. C'était normal. Maintenant le gouvernement, quand la chose est possible, favorise presque exclusivement le National-Canadien. On voit donc là que l'Etat entre en concurrence ouverte avec un groupe de ses administrés. Normalement les éléments restrictifs de la concurrence sont la compétence et les capitaux disponibles. La concurrence irresponsable amène éventuellement la ruine et la disparition des entreprises. La loi de la survivance du plus fort maintient l'équilibre commercial et, dans l'intérêt d'un développement national rationnel et bien équilibré, il importe de ne pas entraver indûment cette évolution naturelle.

Témoignant devant le Comité du Sénat, le président du National-Canadien a laissé entendre que son réseau n'avait pas pour mission de réaliser des bénéfices mais bien de rendre service au public. Dans un discours qu'il a prononcé récemment à Toronto, M. S. W. Fairweather, le chef du service des recherches du National-Canadien, disait:

> Il y a un autre aspect au déficit du National-Canadien; d'abord, ce chemin de fer n'est pas exploité en vue de réaliser des bénéfices; il fonctionne pour servir le public et contribuer au progrès du pays... ce serait adopter une attitude à courte vue que de considérer les bénéfices ferroviaires comme le critérium et le barème du progrès.

Sous l'empire du présent régime ferroviaire, il serait absolument injustifiable de baser l'exploitation des réseaux de voies ferrées sur un principe comme celui-là. En maintes circonstances le gouvernement peut poursuivre une politique excellente en fournissant les services de transport à des taux ne couvrant pas les frais afin de faciliter le développement d'une partie ou de tout le pays. Mais toute méritoire que soit cette politique à l'heure actuelle, elle comporterait nécessairement l'obligation pour les actionnaires de la compagnie rivale de contribuer à part égale avec le gouvernement à atteindre un tel objectif d'intérêt public et ce, au moyen de ce qui équivaudrait virtuellement à une taxation disparitaire. Ce principe crée une situation absurde.

Il ne convient certainement pas que l'Etat se lance dans le commerce en concurrence avec ses propres administrés. Si parfois un gouvernement est forcé, dans l'intérêt du public, d'étatiser une entreprise commerciale ou d'utilité publique, il ne doit rien négliger pour faire de cette entreprise un monopole public et, même au prix de sacrifices considérables, il doit donner à toute firme exploitant le même domaine, l'occasion de se soustraire à la situation impossible qui lui est faite de rivaliser avec son propre gouvernement, qui dispose d'amples ressources grâce à ses contribuables—y compris les actionnaires de la compagnie concurrente—pour parer aux conséquences financières éventuelles de l'extravagance et de la mauvaise administration. S'il faut des preuves de la justesse de ce principe en ce qui a trait à l'administration de la chose publique, on en trouve la plus convaincante dans l'expansion inconsidérée et le double emploi des Chemins de fer Nationaux. La situation ferroviaire actuelle est évidemment immorale, illogique et inexcusable.

*Concurrence et services*

Autrefois, l'Ouest a constamment combattu, et avec raison, pour qu'il y ait concurrence dans le domaine des services de transport. Avec la création de la Commission des chemins de fer et l'institution d'une régie publique des taux et des services, cette lutte fut bientôt abandonnée. Personne n'est maintenant convaincu de la nécessité de la concurrence pour maintenir l'efficacité des chemins de fer. En vertu de cette théorie, la concurrence devrait aussi s'exercer quant au téléphone, aux postes et aux autres services d'utilité publique. Et pourtant, dans

le monde entier, on tend de plus en plus à faire de toutes les utilités publiques un monopole soumis à une régie sévère de la part de l'Etat, non seulement dans l'intérêt de l'efficacité et de l'économie, mais aussi pour éviter le fardeau des services improductifs. Partout l'on considère les entreprises d'utilité publique comme des monopoles "naturels".

Il est vrai que l'absence de l'impulsion donnée par la concurrence à l'amélioration des services peut, en fin de compte, amener la détérioration. D'autre part, il est également vrai que de tels services rivaux sont généralement inaugurés bien avant que le besoin s'en fasse sentir, ce qui donne lieu à l'extravagance. Sous une régie unifiée, soustraite à l'influence politique, les services ne s'amélioreraient que dans la mesure où ils s'avèrent productifs. Sous le régime de la concurrence, cette amélioration se fait dans le but d'attirer la clientèle. A l'heure actuelle, la compagnie rivale doit emboîter le pas et se lancer elle aussi dans une aventure improfitable. A mon avis, on peut soutenir avec raison qu'en dernier ressort un chemin de fer solvable donnera un meilleur service que deux réseaux rivaux tous deux acculés à la faillite.

Le grand problème qui se pose à l'heure actuelle, c'est de mettre nos chemins de fer en mesure de faire leurs frais tout en donnant—mais sans plus—un service convenable au public. L'agriculteur de l'Ouest croit que la population canadienne n'a pas les moyens de payer pour les services de "palais ambulants" ou autres luxes coûteux. Si elle en avait les moyens, la solvabilité de nos deux réseaux ne serait probablement pas menacée. Si l'on adopte des vues modérées et sensées sur cette question, je ne puis voir la moindre justification à maintenir la rivalité dans le transport ferroviaire. Au contraire, cette rivalité est non seulement inexcusable en principe, mais elle empêche de réaliser des économies sur les frais d'exploitation, but excessivement important.

*Désaffectation des lignes improductives*

On a affirmé que pour réduire l'ensemble des frais de l'exploitation ferroviaire, la mesure qui semble la plus effective, comme aussi celle qui soulève le plus de points litigieux, consiste dans la désaffectation complète ou partielle des lignes parallèles et improductives que la Commission Duff a estimées à 17,000 milles. Cet aspect de l'exploitation ferroviaire n'est pas particulier au Canada ni aux pays neufs. La même situation s'est produite en Grande-Bretagne. On estime que si l'on pouvait ignorer les considérations d'ordre militaire et si les chemins de fer britanniques étaient autorisés à y substituer un service de transport par camions, il serait possible de désaffecter avec profit 2,600 milles de lignes à voie simple, soit une proportion de 13 p. 100 du total des voies ferrées. Depuis dix ans, 1 p. 100 du parcours total a été complètement désaffecté.

Toutefois, je dirai simplement, à ce sujet, que si la Commission des chemins de fer, une fois saisie de toutes les données, juge indispensable dans l'intérêt du public que l'exploitation d'une ligne improductive quelconque se poursuive, alors, en tenant compte des subventions ou autre assistance que le chemin de fer a pu recevoir dans le passé pour la construction et l'exploitation d'une ligne apparemment superflue, le gouvernement du Canada devrait assumer sa juste part des pertes annuelles en accordant une subvention spéciale et directe au chemin de fer exploitant cette ligne. Ainsi, les comptes seraient en règle.

De plus, afin de contribuer à la rationalisation des chemins de fer et de la faciliter, les gens de l'Ouest appuieraient sans réserve une politique très libérale adoptée à ce sujet dans le but d'éviter que des injustices soient commises envers les chemins de fer ou les intérêts desservis par les lignes improductives. Le gouvernement pourrait sans doute subventionner le transport routier afin qu'il desserve ces territoires et, en certains cas, ce dernier pourrait emprunter l'emprise abandonnée. Maintenant que l'on dispose d'une telle alternative, les obstacles que suscite la désaffectation ne devraient pas être aussi infranchissables qu'autre-

fois. A tout événement, le règlement de la question ferroviaire s'impose tellement que l'on peut sans crainte demander à tous les intéressés de faire quelques sacrifices.

*Complications politiques*

En étudiant de sang-froid la situation ferroviaire, on découvrirait qu'elle n'est pas sans issue. Il y a moyen de réaliser d'importantes économies en maints domaines. Toutefois, la solution est hérissée de difficultés. A l'heure actuelle, on a épuisé tous les remèdes d'application facile. Il nous faut maintenant aborder la question épineuse des économies réalisables, ce qui comporte des modifications fondamentales et des points litigieux. Plusieurs plans pratiques protégeant amplement les intérêts du public ont déjà été conçus pour l'unification des chemins de fer.

Les arguments que l'on a opposés jusqu'ici à cette mesure s'appuient presque exclusivement sur les avantages douteux de la concurrence; ils ignorent les points qui sont, d'abord, l'incongruité morale de la concurrence ainsi que le gaspillage qui en découle et, en second lieu, l'urgence de sauver de la ruine une entreprise indispensable d'utilité publique en facilitant l'économie dans l'exploitation plutôt qu'en augmentant le coût du service donné au cultivateur et au public en général. A mon avis, il est évident que la population du Canada devra, tôt ou tard, accepter l'administration unifiée des deux réseaux parce qu'il n'existe pas d'autre moyen facile de supprimer les pertes d'exploitation. Le jour n'est pas loin où la grande majorité de nos gens exigera une solution pratique du problème.

Il est malheureusement trop clair que les complications politiques auxquelles elle donnera lieu constituent le principal obstacle à la rationalisation des chemins de fer. Les employés, qui représentent environ 1 p. 100 de la population mais qui influencent peut-être un quart de million de votes, constituent un des graves problèmes d'une démocratie se livrant au passe-temps périlleux de posséder et d'exploiter une grande entreprise. Toute tentative d'étatiser une entreprise isolée employant un nombreux personnel syndiqué est vouée à l'insuccès. Pour réussir dans l'étatisation des entreprises commerciales, il faut une dictature politique capable de restreindre l'influence que le syndicalisme exerce sur les négociations. Ce fait a été démontré à maintes reprises en Europe depuis la Guerre. Lorsqu'un gouvernement démocratique se mêle, directement ou indirectement, de négocier avec les puissants syndicats ouvriers, son sort dépend de la décision qu'il prendra, ce qui, par conséquent, laisse le champ libre à la corruption électorale. A chaque élection générale, le vote des employés de chemins de fer ira naturellement à ceux qui leur offrent le plus d'avantages. Nous ne pouvons nous permettre d'ignorer cette menace suspendue sur nos têtes.

On a même laissé entendre que l'unification des chemins de fer canadiens constitueraient un danger public, car un organisme de si grande envergure exercerait une influence toute puissante en politique. Cette affirmation ne repose sur aucun fondement. Que les cheminots soient groupés sous une seule, sous deux ou sous une demi-douzaine d'administrations, leurs fraternités agiront toujours comme une seule unité et, selon l'état de choses actuel, seront toujours unanimes à récompenser ou à châtier les hommes politiques. Le danger de la domination du travail réside exclusivement dans l'administration politique des chemins de fer.

*Régie soustraite à l'influence politique*

Je suis entièrement d'accord avec ce que disait à ce sujet le rapport de la Commission royale Drayton-Ackworth:

> ...Nous croyons que l'histoire de tous les chemins de fer du monde dont la direction est confiée à un ministre responsable à un Parlement démocratique, confirme notre prétention que sous un tel régime le public a à souffrir parce que des intérêts particuliers obtiennent des concessions aux dépens

de la communauté en général. C'est pour cette raison que nous avons recommandé avec vigueur que la direction des chemins de fer soit confiée à un corps indépendant des partis politiques.

Il faut que le gouvernement et le ministère fédéral des Transports n'aient rien à voir à la régie de nos chemins de fer et que la gestion unifiée de ces derniers soit confiée à un conseil d'administration comptant, par exemple, quinze membres, dont cinq nommés par le gouvernement, cinq par les actionnaires du Pacifique-Canadien et un par chacun des organismes représentatifs et non politiques tels que la Chambre canadienne d'agriculture, la Chambre de commerce du Canada, le Conseil des Métiers et du Travail, l'Association des manufacturiers canadiens et l'*Engineering Institute of Canada*. Un tel conseil d'administration soustrairait complètement la gestion des chemins de fer unifiés à l'ingérence politique et donnerait aux contribuables et aux expéditeurs du Canada une représentation indépendante de la politique.

Ce conseil devrait nommer ses propres fonctionnaires et il importerait que tout groupe dissident des administrateurs puisse dire son mot s'il s'agissait de faire ratifier par la Commission des chemins de fer certaines décisions de la majorité auxquelles ce groupe s'opposerait. Un organisme semi-judiciaire comme celui-là, connaissant les problèmes de l'administration ferroviaire, possédant un personnel de conseillers techniques compétents, et à qui incomberait la mission spéciale de veiller aux intérêts communs des propriétaires du réseau unifié—les citoyens du Canada et les actionnaires du Pacifique-Canadien—serait assurément beaucoup plus en mesure de prendre des décisions prudentes et sensées que le chef d'un ministère susceptible de céder à la pression exercée par certains groupes influents et entravé dans ses fonctions par l'opinion publique mal renseignée et par les considérations de parti.

*Conclusion*

Le règlement immédiat de la question ferroviaire s'impose, non seulement parce qu'elle impose un fardeau intolérable et inutile au contribuable, mais spécialement parce qu'elle exerce une influence nettement démoralisante sur l'opinion publique. Jointe au fait de consacrer des sommes énormes à l'assistance-chômage, notre attitude apathique à l'égard de ce coulage désastreux de nos ressources nationales a créé chez trop de gens l'illusion que le trésor public est intarissable et que nous pouvons impunément ajouter à notre dette publique qui a déjà atteint des proportions effarantes.

Afin de ne pas être obligés d'adopter de mesures constructives, nos chefs politiques timorés ont tant et si bien rassuré le public sur la solidité financière du pays que maints citoyens intelligents subissent l'influence de charlatans irresponsables et commencent à croire que les dettes et le crédit, tant publics que privés, se résument tout simplement à des trucs de comptabilité et à l'impression de nombreux billets de banque. Quand le gouvernement lui-même refuse de voir la réalité désespérante et ferme complaisamment les yeux sur le déficit ruineux de l'exploitation ferroviaire, ce qui à d'autres moments ne serait pas toléré un seul instant, on peut bien s'attendre à ce que le citoyen ordinaire montre la même complaisance et à ce qu'en bien des milieux on croie à la vertu de plans étranges se chargeant de régler les problèmes du fisc à coup de sortilèges. Voilà ce qu'il en coûte à la démocratie quand les gouvernements n'estiment pas à leur juste valeur les conséquences désastreuses, quant à l'opinion publique, d'une attitude insouciante à propos des pertes énormes d'argent.

Le transport, dans un pays étendu comme le nôtre, est le principal souci de l'industrie et de l'agriculture. Il a ses répercussions sur l'existence de chaque citoyen et il incombe à notre pays de promouvoir, par tous les moyens possibles, au prix même des plus grands sacrifices, l'efficacité et l'économie au plus haut degré quant à ses services de transport indispensables. Le même problème s'étant

posé en 1921 en Grande-Bretagne, un gouvernement déterminé, malgré une vive opposition de la part des chemins de fer, des ouvriers, des journaux techniques et du public en général, parvint à abolir la concurrence ruineuse en fusionnant d'un seul coup 120 chemins de fer en quatre réseaux régionaux ne se faisant pas de concurrence. Cette mesure a complètement sauvé la situation. Nos dirigeants sont-ils capables d'imiter ce coup d'état hardi?

A mon avis, la majorité de plus en plus grande des citoyens et presque tous les journaux du Canada sont aujourd'hui unanimes à demander la rationalisation prochaine des chemins de fer. En face de cette urgence nationale, devrons-nous constater que nos chefs politiques sont incapables d'écarter les considérations de parti pour s'entendre sur un plan d'unification qui servirait les meilleurs intérêts du pays? Si nos hommes d'Etat actuels veulent s'éviter la vindicte du public de demain, il leur faut accomplir les actes dictés par le bon sens et voir sous son vrai jour le grave problème avec lequel nous sommes aux prises.

La responsabilité qui incombe à nos chefs politiques est très lourde. Si le bien du Canada doit être subordonné au sort des partis politiques et des organismes professionnels influents, la situation est vraiment désespérée. Mais je ne puis croire que nos dirigeants ne mettront pas de côté les intérêts égoïstes pour parer à une crise qui, si elle n'est pas réglée grâce aux efforts d'hommes de haute intelligence, menace de perpétuer les difficultés économiques présentes et d'amoindrir le renom du Canada dans les cercles financiers de l'univers, ce qui retarderait la marche du progrès national. Voilà ce qu'il nous en coûterait.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je vous remercie, monsieur Peterson.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau cet après-midi après la séance de la Chambre.

Le Comité reprend la séance à quatre heures de l'après-midi.

*M. Biggar:*

D. Monsieur Peterson, vous vous êtes montré plutôt pessimiste quant aux perspectives de l'exploitation ferroviaire au Canada. Je suppose que vous avez eu connaissance de ce que le professeur McDougall a dit à la dernière séance.—R. En effet, j'ai jeté un coup d'œil sur la déposition.

D. Avez-vous lu le texte imprimé?—R. Non, je ne l'ai pas lu.

D. Alors, vous n'avez pas pris connaissance du graphique?—R. Oui, car je me suis procuré une copie dactylographiée de cette déposition.

D. Je suppose que vos vues sur les perspectives futures ne différeraient pas sensiblement de celles du professeur McDougall.—R. Non, je ne crois pas.

D. Vous suggérez deux moyens susceptibles d'amener la réduction de la dépense des chemins de fer: d'abord, la réduction des salaires et, en second lieu, une fusion quelconque des services administratifs?—R. Oui.

D. Si nous nous arrêtons au premier, un certain passage du mémoire que vous avez lu au Comité ce matin énonce que les salaires urbains en général, et non seulement ceux des chemins de fer, sont plutôt disproportionnés à ceux de tout cultivateur ou de quiconque travaille à la production de denrées d'exportation?—R. Oui, monsieur.

D. L'échelle des salaires des cheminots serait, à votre avis, plus disproportionnée au gain des cultivateurs qu'à celui des autres employés urbains?—R. Oui, absolument.

D. Avez-vous des données sur le chiffre de cet écart?—R. Non, rien en sus de ce que comporte mon mémoire de ce matin; mais tout le monde sait que les salaires des employés des chemins de fer dépassent peut-être ceux de tous les employés industriels du pays.

D. Et vous croyez que le niveau des salaires des chemins de fer dépasse hors de toute proportion celui de tous les autres employés des villes depuis vingt-cinq ans?—R. Oui.

D. Avez-vous quelque explication à nous en donner outre la pression exercée par les unions de cheminots, que votre mémoire désigne?—R. Impossible de l'expliquer.

D. Il n'en existe pas de raison?—R. Je ne le crois pas. Les salaires industriels dépendent entièrement de l'habileté des organisations ouvrières d'imposer des relèvements.

D. Diriez-vous que l'écart entre le niveau des salaires des cheminots et celui des autres salaires urbains a toujours existé ou qu'il s'est élargi depuis 1913?—R. Il s'est probablement élargi mais il a toujours existé.

D. Il a toujours existé dans une certaine mesure?—R. Oui.

D. Je relève deux ou trois autres points des suggestions de votre mémoire. Vous y dites que d'après un récent relevé des terres de la province de la Saskatchewan, 29 millions ou à peu près sur un total possible de 33 millions d'acres sont déjà en culture?—R. Oui.

D. Pouvez-vous nous dire l'auteur et la date de ce relevé?—R. Les auteurs en sont les experts de l'Université de la Saskatchewan, mais il importe d'ajouter que ce travail en fut un de simple aperçu et qu'il ne peut être tenu pour absolument exact, bien qu'il donne une idée assez juste de la situation.

D. Possède-t-on des renseignements équivalents sur le Manitoba et l'Alberta? —R. Non, monsieur; mais je crois qu'on fait présentement un relevé identique dans ces deux provinces.

D. A-t-on quelque raison de croire que la proportion des terres arables par rapport aux terres en culture diffère considérablement dans ces deux provinces de celle constatée dans la Saskatchewan?—R. Je ne le crois pas. Au Manitoba probablement mais non dans l'Alberta.

D. Autre détail. Vous dites, page 29, que la Commission Duff parle d'une étendue de 17,000 milles de chemins de fer parallèles et non rémunérateurs. Pouvez-vous m'indiquer cette partie du rapport ou des témoignages à cet effet?—R. Je crains que non. C'est un simple chiffre cueilli en passant au sommaire du rapport.

D. J'ai relu les délibérations de cette commission mais je n'ai pu retrouver cette donnée, ou du moins je n'en ai pas gardé le souvenir.—R. Je puis avoir été induit en erreur; je l'ai recueillie dans un sommaire de ce rapport publié par un magazine.

D. Vous savez sans doute que le Pacifique-Canadien prévoyait l'abandon de 5,013 milles seulement?—R. Je ne suis vraiment pas bien au courant de la situation du Pacifique-Canadien; je ne l'ai pas étudiée particulièrement. J'ai lu certains documents à son sujet, mais je ne m'y suis pas arrêté de façon spéciale.

D. Je n'ai pas très bien compris vos propos sur la situation des employés par rapport aux chemins de fer considérés comme organisations indépendantes l'une de l'autre et comme organisation unifiée. Il est, avez-vous dit, de l'intérêt des unions de cheminots d'appuyer l'unification parce qu'ils protégeraient par là même leur emploi. Vous ai-je bien compris?—R. Je voulais dire que dans toute la mesure possible c'est là l'attitude qu'à mon avis les cheminots devraient adopter. Avec l'unification la pression des unions serait moindre que sous deux administrations distinctes où n'existe pas d'autre moyen d'économiser.

D. Je me suis demandé la raison de ces paroles que je comprends difficilement.—R. Ma raison est celle-ci: l'attitude prise par la main-d'œuvre sur l'unification est en contradiction avec son propre raisonnement.

D. Exactement. Voilà où je veux en venir.—R. En effet, avec deux administrations distinctes je ne réussis pas à voir où l'on pourra économiser sérieusement. Avec l'unification, quel que soit le chiffre des économies, il sera certainement énorme en expectative; et il est évident que la pression des unions en matière de salaires sera bien plus forte sous une administration individuelle des

deux chemins de fer que sous une seule administration, et ce simplement parce que deux administrations ne possèdent pas les mêmes puissances économiques.

D. Vous avez cependant déclaré que les unions étaient plus fortes sous une régie d'Etat que sous une administration particulière?—R. C'est que je prenais pour acquis que l'on adopterait certaines initiatives pour supprimer entièrement toute influence gouvernementale dans l'exploitation des chemins de fer.

D. Je me place, moi, au point de vue des unions des employés de chemins de fer. Vous persistez à croire que les unions sont plus fortes sous une régie d'Etat qu'elle ne le serait sous une administration particulière?—R. En effet.

D. La base de votre raisonnement est celle-ci, si je vous suis bien, que sous une administration particulière les employés n'ont pour ainsi dire qu'une corde à leur arc, celle-ci: "Nous allons réduire quelque temps au silence vos ateliers si vous regimbez."—R. Oui.

D. Alors que sous une régie d'Etat, ils ont deux cordes: "Nous allons vous forcer à fermer vos ateliers comme nous le ferions pour une entreprise particulière, ou bien nous allons mettre un autre gouvernement à la place du vôtre si vous vous faites tirer l'oreille."—R. Je traitais la question sous son aspect économique. Il faut bien reconnaître que toute entreprise doit honorer ses obligations à même ses revenus. Elle peut être en mesure d'immobiliser des capitaux mais pas indéfiniment. Il suit que tout ce que les chemins de fer peuvent faire pour rentrer dans leurs frais d'exploitation, toutes économies qu'ils peuvent effectuer, tourneraient en grande partie au bénéfice de la main-d'œuvre.

D. Mais est-ce le cas au Canada que les chemins de fer doivent nécessairement tirer de leurs revenus ce qu'il faut pour rémunérer la main-d'œuvre? L'Intercolonial l'a-t-il fait?—R. Non, mais personne n'a jamais regardé l'Intercolonial comme une entreprise commerciale. On l'a construit pour certaines fins, et les clauses du contrat étaient, j'imagine, à l'effet qu'advenant un déficit l'Etat devait tout naturellement le combler. Mais, somme toutes, les chemins de fer doivent être considérés comme une entreprise commerciale.

D. N'est-ce pas là une attitude opposée à ce que l'on a établi devant le Comité, à savoir, si je saisis bien, que non seulement l'Intercolonial mais aussi un grand nombre d'autres réseaux canadiens furent construits non en vue d'avantages financiers à en tirer mais bien pour améliorer la situation économique générale de ce pays, et que le Trésor public est justifiable de porter le déficit de quantité de réseaux?—R. A la naissance du pays, il était je crois, absolument nécessaire de construire des réseaux de colonisation, mais je ne puis imaginer que l'on en eût construit sans l'espoir d'en tirer un jour ou l'autre quelque bénéfice.

D. Cependant M. Hungerford nous a déclaré l'an dernier que pour nombre de lignes incorporées dans les chemins de fer Nationaux-Canadiens—il ne les a pas nommément désignées—aucune compagnie particulière n'eût jamais consenti à les maintenir en exploitation et elles le furent cependant dans l'intérêt du pays. Je ne le dis que pour bien m'assurer que la teneur générale de votre affirmation à l'effet que l'on doive prendre les salaires sur les revenus mérite bien qu'on s'y arrête.—R. A cela je répondrai que les gens prudents ne construisent pas de chemins de fer appelés à rester toujours un fardeau pour la population.

D. Qu'ils croient devoir demeurer toujours un fardeau pour le pays?—R. Aujourd'hui ou demain un chemin de fer doit faire ses frais, soit comme alimentateur d'une ligne principale, soit comme entreprise indépendante. Impossible de construire au Canada un réseau de chemin de fer et de s'attendre à en faire payer chaque année les dépenses par le contribuable.

D. Imaginons tous les chemins de fer canadiens exploités par l'Etat en régie sous une unique administration, resterait-il vrai que les revenus dussent pouvoir suffire à rémunérer la main-d'œuvre?—R. Ce serait vrai dans une certaine mesure: dès que possible l'Etat et le chemin de fer, ou les deux ou tout l'ensemble du réseau ferroviaire doivent faire leurs frais.

[M. Charles W. Peterson.]

D. La chose est-elle vraie pour le transport par eau, par exemple, où les revenus sont très faibles; ou pour le transport routier où il peut ou non y avoir des revenus?—R. Il est parfaitement exact que dans tous les pays la régie d'Etat ne fait pas ses frais. En Australie, je ne crois pas qu'elle l'ait jamais fait. Au Danemark non plus, je crois. On y tâche d'économiser comme on peut. Quand on a épuisé tous les moyens à sa disposition, il ne reste plus qu'à faire régler la note par le peuple.

D. Ne revenons-nous pas ainsi à la question de savoir si oui ou non l'exploitation ferroviaire doit se faire pour sauvegarder les intérêts de la population?—R. Oui, tout naturellement. Un pays comme le Canada doit de toute nécessité posséder un réseau ferroviaire de transport. Un pays comme l'Angleterre pourrait s'en passer, mais alors la question du mode à adopter doit entrer en ligne de compte.

D. Je me demande pourquoi vous affirmez qu'il faille étudier ce problème. Pourquoi ne pas maintenir le statu quo?—R. Ce ne serait pas commercialement sage s'il était le moindrement possible de tirer quelque bénéfice des chemins de fer. Si c'est absolument impossible, nous sommes paralysés.

D. On pourrait peut-être plutôt envisager la question comme ceci, à savoir, que les dépenses à faire couvrir par l'Etat, non seulement celles des chemins de fer mais aussi celles de toutes les entreprises, sont plus fortes que ce que l'Etat ne peut convenablement supporter?—R. Oui, on peut envisager la question sous cet angle.

D. Et alors s'il devenait possible d'économiser sur les chemins de fer, on se trouverait de ce chef à soulager le trésor public d'autant?—R. Nul doute là-dessus. Par ailleurs, impossible de ne pas tenir compte du fait que si le pays doit assurer le transport à perte, il n'est nullement justifiable d'encourager les entreprises particulières à se lancer dans ce domaine.

D. Mais une fois l'encouragement donné aux entreprises particulières à exploiter ce domaine; après avoir, comme vous le dites, placé cette compagnie particulière sous la régie de l'Etat, je veux dire sous la Commission des chemins de fer, l'Etat ne pourrait-il ou ne devrait-il prendre d'autres mesures? Où tirer la ligne de ces initiatives?—R. Tout ce que l'Etat peut faire est d'imaginer des moyens d'économiser le plus possible et d'essuyer le moindre déficit possible.

D. Vous voyez la chose sous cet angle d'ordre général?—R. Impossible de l'envisager autrement.

D. Pas seulement pour les chemins de fer mais aussi pour tous les services d'utilité publique?—R. Oui, en partie.

*L'hon. M. Calder:*

D. Votre mémoire préconise-t-il qu'il faudrait placer les chemins de fer dans la situation où ils pourraient défrayer leurs dépenses à même leur revenu?—R. C'est ce que je pensais, sénateur.

D. Croyez-vous la chose possible? Vous dites que c'était là votre pensée?—R. Je le pensais, et j'irai jusqu'à déclarer qu'après avoir épuisé tous les moyens possibles d'économiser et advenant un déficit, le trésor public devrait le porter.

D. Mais alors vous ne faisiez ce matin que plaider en faveur de toute économie que vous jugiez possible?—R. Exactement.

D. Et maintenant vous déclarez que si, toutes ces économies effectuées, il restait un déficit, l'Etat devrait avoir à le supporter?—R. Je ne vois pas d'autre issue car les chemins de fer sont absolument nécessaires dans un pays aussi étendu que le Canada.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Allons plus loin. Si l'Etat doit supporter le déficit et si, comme les témoins, dont le Professeur McDougall, l'ont laissé entendre, les revenus dimi-

nuent pendant des années et continuent à diminuer, la conséquence en sera, j'imagine, que l'Etat devra supporter les déficits du P.-C. tout comme ceux du National-Canadien?—R. Oh! non; je n'irais pas jusque-là.

D. Comment pourrait-il en être autrement?—R. Le P.-C. tomberait en faillite, j'imagine. Rien d'autre.

D. Il tomberait aux mains de l'Etat si l'unification était adoptée?—R. Ce serait la solution logique. L'Etat l'aurait alors à sa charge.

L'hon. M. HAIG: Non, pas du tout. Il n'aurait la charge que de l'exploitation des réseaux. Nul liquidateur ne règle les dettes que sur ce qui reste d'actif après la faillite.

L'hon. M. ROBINSON: Ces chemins de fer ont émis de grosses obligations.

L'hon. M. HAIG: Les obligataires ont misé à mauvais escient.

L'hon. M. ROBINSON: Il était entendu que leurs obligations seraient garanties.

L'hon. M. HAIG: Je n'ai jamais rien entendu de tel.

L'hon. M. DANDURAND: La règle veut que les obligataires prennent l'entreprise en mains advenant incapacité de verser les intérêts et qu'ils se substituent aux actionnaires et poursuivent l'exploitation du chemin de fer.

L'hon. M. HAIG: Certainement. C'est ce que prévoirait, j'imagine, M. Peterson.

Le TÉMOIN: Naturellement la sécurité publique entrerait en jeu. Or, serait-ce une bonne politique que de permettre à une telle institution de tomber en faillite?

*L'hon. M. Haig:*

D. Vous avez dit, je crois, qu'un certain degré d'unification assurerait certaines économies. Ainsi à Calgary le P.-C. possède un bureau central de billets, le N.-C. aussi; de même à Edmonton.—R. Et deux guichets aux gares.

D. Croyez-vous que par l'unification il deviendrait possible d'éliminer un bureau de vente de billets dans chaque ville?—R. Ces bureaux de billets existent dans le monde entier; il en existe, je crois, en Australie, en Afrique-Sud, en Grande-Bretagne, en France, partout. Les Etats-Unis en ont des centaines.

D. Cette élimination permettrait au chemin de fer d'économiser?—R. Absolument. Ce fut le premier geste des Etats-Unis.

D. Pour faire suite à la question de M. Biggar, une fois toutes ces économies effectuées, si la recette suffisait à balancer le budget, la situation des cheminots, des employés de la circulation, s'en trouverait considérablement renforcée?—R. Nul doute là-dessus.

D. Vous le prétendez?—R. Si je travaillais sur les chemins de fer, c'est là la situation dans laquelle je souhaiterais les voir.

D. Vous favoriseriez l'unification de ces deux chemins de fer?—R. Oh! certainement.

L'hon. M. ROBINSON: Avec l'unification il deviendra possible de faire des économies considérables mais on se trouvera prisonnier d'une alliance bien gênante. Il faudra abandonner des routes et des ateliers et constituer un chemin de fer unifié, sans quoi impossible d'aller plus loin; et il me semble douteux qu'il soit facile de démêler les pertes du P.-C. de celles du N.-C. Vous envisagez la question assez cavalièrement en disant que le P.-C. doit s'occuper de ses propres obligataires, et cependant il n'y aurait qu'un unique chemin de fer.

L'hon. M. CALDER: Je me souviens que Sir Edward Beatty a fait une proposition de ce genre au Comité, à savoir: que les conditions de l'unification devraient s'établir par contrat entre le P.-C. et l'Etat; et si j'ai bonne mémoire il a ajouté que pour rédiger ce contrat il faudrait calculer les recettes des deux chemins de fer pour une certaine période d'années et en venir à une entente

définitive sur la proportion des nouvelles recettes que les deux chemins de fer pourraient s'arroger afin de désintéresser les obligataires à même les recettes de l'unification. Or, si l'on conclut un tel arrangement, le nouveau régime n'aura rien à voir avec les obligataires du P.-C. Ces derniers se contenteraient de toucher leur part de l'arrangement intervenu, et si cette part ne comportait pas les intérêts des obligations, le régime d'unification n'aurait rien à y voir. Rappelez-vous sa déclaration en ce sens.

L'hon. M. ROBINSON: Je m'en souviens; je me souviens aussi de l'avoir entendu dire que l'émission d'obligations constituerait une nouvelle garantie.

L'hon. M. CALDER: Il s'agit ici de construction.

L'hon. M. ROBINSON: Je parle des conditions matérielles.

L'hon. M. CALDER: Nul doute là-dessus. Il a dit aussi qu'il recommanderait à ses actionnaires d'accepter un marché rédigé en ce sens.

L'hon. M. ROBINSON: Vous avez raison, je crois.

L'hon. M. CALDER: Le régime d'unification n'aurait rien à voir avec les obligations du P.-C.; tout le cas à en faire viserait leur proportion, après entente.

L'hon. M. ROBINSON: Ne croyez-vous pas que, compte non tenu de ces détails, après un tel méli-mélo et une telle unification les obligataires diraient à l'Etat: "Vous êtes responsables de la situation"?

L'hon. M. CALDER: Non si le contrat portait des conditions dans un sens contraire.

L'hon. M. ROBINSON: L'Etat n'est pas partie au contrat.

L'hon. M. CALDER: Il doit y être partie.

L'hon. M. ROBINSON: Le croiriez-vous lié par le contrat?

L'hon. M. HAIG: Si vous étiez obligataire du P.-C., vous seriez enchanté d'être partie à un tel contrat. Les obligataires du P.-C. accepteraient une telle combinaison car leurs titres sont présentement dans une situation assez précaire.

L'hon. M. CALDER: Et l'avenir s'annonce encore pire. La situation des chemins de fer par le monde entier est telle que le premier obligataire venu accepterait d'emblée un contrat qui lui assurerait une certaine protection.

L'hon. M. ROBINSON: Les obligataires s'assurent tous les avantages qu'ils peuvent obtenir; or ayant l'Etat comme partie au contrat...

L'hon. M. HUGESSEN: Qu'arriverait-il à l'échéance des obligations?

L'hon. M. CALDER: C'est une question de droit trop compliquée pour moi.

L'hon. M. HAIG: Il n'arriverait rien. Le contrat mentionné par sir Edward Beatty prévoyait ceci: lui et ses actionnaires—les obligataires devant être compris, car autrement il faudrait laisser le chemin de fer tomber en banqueroute, et alors ils seraient éliminés...

L'hon. M. MURDOCK: Où prenez-vous cela?

L'hon. M. HAIG: C'est l'unique solution possible—et je ne veux en cela effrayer personne. Il faudrait être aveugle, sourd et muet pour ne pas savoir que si la situation actuelle persiste telle que l'a peinte le professeur McDougall—et il s'est montré fort modéré—les actions du Pacifique-Canadien tomberont à rien. Les obligations de second rang n'auront aucune valeur et ce ne sera qu'une question de temps pour que les obligations perdent toute valeur. Pour cette raison les obligataires seraient enchantés d'un contrat conclu avec l'Etat car si l'on pouvait réussir à économiser $10,000,000, $40,000,000 ou $50,000,000, ils en bénéficieraient. Ils diraient: "Un tel contrat nous assure de rentrer dans nos fonds mieux que les conditions actuelles". Et puis, j'ai déduit des paroles de M. Peterson et je l'approuve en ceci, que en fin de compte, les employés se trouve-

raient dans une meilleure situation avec la fusion. L'unique problème qui resterait à envisager serait le sort des employés congédiés immédiatement. Il faudrait y voir.

L'hon. M. HUGESSEN: Mais les obligataires actuels du Pacifique-Canadien seraient-ils disposés à se désister de leurs droits sur la propriété? Voilà le problème.

L'hon. M. HAIG: Ils le feraient selon la nature du contrat, voilà tout.

L'hon. M. HUGESSEN: Seulement dans la mesure où leurs intérêts seraient visés.

L'hon. M. HORSEY: Consentiraient-ils à la destruction de l'actif?

L'hon. M. HAIG: Oui, dans la mesure de cette fusion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si j'ai bien compris le raisonnement de sir Edward, il était comme suit: nous allons nous entendre sur une période d'années et calculer la recette moyenne de notre chemin de fer durant cette période; on en fera autant pour la recette moyenne du National-Canadien, à savoir: les recettes diminuées des frais d'exploitation. Nous encaisserons des recettes sous le régime de l'unification. Dans la proportion où ces recettes égaleront les recettes moyennes sur cette période convenue d'années nous les répartirons selon ce qu'elles avaient été dans ce laps de temps. Nous considérerons les recettes selon cette moyenne comme recettes accumulées du chef de l'unification, et le National-Canadien touchera au moins la moitié de cette augmentation de recettes—car il prévoyait une telle augmentation. Maintenant et parlant de mémoire, le sénateur Haig a raison. Sir Edward a déclaré: "Je ne puis que recommander cette solution. Il faudrait naturellement l'acceptation des actionnaires". Je suis par ailleurs assez certain de l'avoir entendu dire qu'il lui faudrait l'approbation des obligataires. Dans le cours ordinaire des choses l'approbation des obligataires ne serait pas nécessaire, mais dans le cas actuel ils ont certainement droit, aux termes de l'acte fiduciaire, à l'exploitation de leur chemin de fer. La compagnie ne pourrait suspendre l'exploitation de partie de son chemin de fer et rester fidèle à ses obligataires. Il suit donc qu'il faudrait obtenir l'assentiment des obligataires. Mais, comme l'a déclaré le sénateur Haig, les obligataires n'ont qu'une chose à surveiller. Le chemin de fer lui-même vaut peu; les briques, les rails et le reste ont peu de valeur s'ils n'apportent aucune recette. Les obligataires n'ont donc à se soucier que des recettes. Or, ils entreverront de meilleures recettes par l'unification que par l'état de choses actuel. Toutefois la garantie restera aux mains du Pacifique-Canadien; l'administration unifiée ne devra rien entreprendre en vue de verser des dividendes aux obligataires. Si la recette n'augmente pas sous l'unification, les obligataires n'en tireront aucun avantage; par ailleurs, si la recette n'est pas aussi élevée qu'auparavant, leur sort sera pire.

Le sénateur demande ce qui pourra arriver à l'échéance des obligations. Les obligataires du Pacifique-Canadien seront exactement dans la même situation que si les obligations échéaient présentement. Sir Edward Beatty a dit que si la recette augmente, les obligataires seront mieux disposés à renouveler leurs obligations.

L'hon. M. DANDURAND: Et dans le cas contraire?

Le très hon. M. MEIGHEN: La compagnie devra tomber en faillite.

L'hon. M. ROBINSON: Non. Il a dit, je crois, que si l'on ne pouvait verser de dividendes, les obligataires deviendraient automatiquement actionnaires.

L'hon. M. HUGESSEN: Il a dit, à mon sens, que la grande majorité des obligations du Pacifique-Canadien n'avaient pas de fin mais qu'elles étaient perpétuelles.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela les regarde et pas nous.

[M. Charles W. Peterson.]

L'hon. M. HAIG: Le sénateur Robinson a raison. Il a déclaré qu'ils devenaient actionnaires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Vous nous avez dit, monsieur Peterson, que l'administration des deux chemins de fer avait été ce qu'elle devait être et que les directeurs avaient fait leur devoir en administrant comme ils l'ont fait le National-Canadien et le Pacifique-Canadien?—R. Oui.

D. Et que les instructions données aux deux chemins de fer aux termes de la loi de 1933 à l'effet de réduire les dépenses avaient donné certains résultats, et qu'à votre avis il était impossible d'obtenir davantage par la coopération. Je voudrais que vous fussiez ici quand nous entendrons les représentants des deux chemins de fer pour constater ce qu'ils ont accompli depuis le 1er juillet en matière de coopération, en projets d'abandon de lignes soumis présentement à la Commission des Transports et en d'autres projets en voie de lui être soumis. Si vous étiez au milieu de nous, vous constateriez que les deux chemins de fer viennent à peine de commencer sérieusement à appliquer la loi de 1933 relative à la réduction des dépenses.—R. Je voudrais le croire.

D. Votre mémoire dit que s'il faut maintenir les petites lignes pour desservir certaines régions et que si le National-Canadien supporte ces dépenses pour le compte de l'Etat, ce dernier devrait alors combler les déficits pour assurer une comptabilité exacte au National-Canadien?—R. Sous l'unification naturellement.

D. Sous la coopération aussi, ou sous le régime actuel.

Le très hon. M. MEIGHEN: Après toute économie possible.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Je parle des petites lignes. Vous verrez sur la carte que des milliers de milles de petites lignes dont l'Intercolonial, sont peu payants et le furent toujours. Si vous étiez présent, je vous prierais de m'indiquer sur la carte les lignes à abandonner et à démunir de leurs rails.—R. Je ne saurais le faire, monsieur.

D. S'il est justifiable de maintenir ces lignes pour desservir le public, qu'importe que les déficits soient supportés par le National-Canadien dont l'Etat est l'actionnaire ou par l'Etat directement?—R. Il n'importe absolument pas, monsieur.

D. La situation reste la même?—R. Oui.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Cependant vous prétendez que cet état de choses ne se produit qu'après examen de tous les modes d'économie à effectuer et leur application?—R. Naturellement.

D. Vous insistez sur l'économie?—R. Oui. Il existe quantité de lignes non rémunératrices que l'on ne pourrait supprimer, qu'il serait contre les intérêts de la population de fermer. Dans ce cas je prétends que si l'Etat désire dans l'intérêt de la population maintenir ces lignes, il n'est que juste pour des raisons de bonne comptabilité de les subventionner si on ne le fait déjà.

L'hon. M. CALDER: A mon avis, toutes ces questions se règleraient par un contrat à intervenir entre le Pacifique-Canadien et l'Etat, comme on vient de le démontrer. Les deux chemins de fer fusionnent. Tous deux sont partie à un contrat par lequel chacun des deux calculera ses recettes d'avant la fusion réparties sur dix, douze ou quinze ans, selon le cas. La fusion s'effectue aux termes du contrat. Toutes les lignes, payantes ou non, dont ces petites lignes, entrent dans la fusion. Le contrat prévoit que chacune des parties contractantes aura droit aux recettes dans une proportion calculée sur ses propres recettes

encaissées dans le laps de temps convenu. Or, même s'il s'effectue des économies, on doit s'attendre à des déficits pour le National-Canadien. Toutes les économies sur lesquelles nous avons délibéré ne combleront pas l'ensemble des déficits, et l'Etat devra régler le cas de ces petites lignes.

L'hon. M. ROBINSON: Si par recettes on entend celles dont les intérêts ne sont pas déduits, le National-Canadien n'essuierait pas de déficit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y aurait déficit pour les obligataires, voilà tout.

L'hon. M. ROBINSON: Oui, si l'on compte les intérêts dûs aux obligataires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le sénateur Calder affirme que même avec la répartition des recettes proportionnée à celles encaissées dans la période d'années convenue et avec la répartition des recettes extraordinaires attribuables à la fusion, répartition calculée à compte à demi pour chaque chemin de fer, les recettes du National-Canadien seraient insuffisantes à assurer des dividendes aux obligataires.

L'hon. M. CALDER: En effet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et l'Etat, en comblant ce déficit, se trouverait à contribuer au maintien des petites lignes.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Vous avez pris pour exemple le mode britannique?—R. Oui, monsieur.

D. On compte quatre réseaux là-bas?—R. Quatre réseaux régionaux, non rivaux.

D. La longueur globale des chemins de fer en Grande-Bretagne est moindre que celui du National-Canadien?—R. Oh! oui.

D. En Angleterre et nonobstant la superficie comparativement petite du pays, on a jugé sage de diviser les chemins de fer en quatre groupes?—R. Oui.

L'hon. M. DANDURAND: De 5,000 milles chacun.

L'hon. M. ROBINSON: Et on nous demande de grouper en un unique réseau 40,000 milles de voies. Ce ne serait pas là imiter l'Angleterre.

L'hon. M. CALDER: Mais, si je comprends bien la situation, il n'existe pas de rivalité entre les quatre groupes.

L'hon. M. DANDURAND: Il en existe.

Le TÉMOIN: En prenant Londres pour point de départ, il existe une légère rivalité. Avec quatre régions d'un pays fortement peuplé comme la Grande-Bretagne, impossible d'éviter complètement la rivalité. Cependant l'Etat prévoyait l'absence aussi complète que possible de concurrence.

L'hon. M. CALDER: Pour ma part je regrette fort que nous n'ayons pas entendu de témoins venus d'Angleterre pour nous renseigner sur la situation là-bas.

D. On m'a dit que quiconque achète à Londres un billet pour Edimbourg peut choisir le chemin de fer qui lui convient. Savez-vous si c'est exact?—R. Je le crois, monsieur.

D. Vous le croyez. Mais est-ce bien le cas?—R. Je n'en suis pas sûr, mais je le crois.

D. On me dit aussi: quiconque désire expédier de Londres un wagon entier d'articles d'épicerie à Aberdeen dépose ses marchandises à une gare de marchandises et ne se demande pas quel chemin de fer va les transporter. Tout ce qu'il doit faire est de les déposer à la gare, voilà tout; sa tâche est terminée. Or si tel est le cas, il n'existe aucune rivalité dans les Vieux Pays. Je veux dire, si l'on transporte en commun marchandises et voyageurs.

L'hon. M. ROBINSON: Nous devrions entendre quelqu'un d'Angleterre pour nous renseigner là-dessus. Nous ne connaissons rien de l'état de choses. Voici où je désirais en venir: avec l'unification nous devrions avoir un immense réseau

couvrant le pays de l'Atlantique au Pacifique, et j'ai toujours douté qu'une administration unifiée pût obtenir quelque succès avec un réseau de cette étendue. L'Angleterre semble avoir jugé impossible de réunir tous les chemins de fer en un seul.

Le TÉMOIN: On parle beaucoup de les fusionner tous.

*L'hon. M. Calder:*

D. C'est ce que vous affirmez, vous et M. Meikle, de Winnipeg. Ce dernier nous a dit ce que vous dites vous-même à savoir: que les cheminots d'Angleterre prônent l'unification des quatre réseaux du Royaume-Uni.—R. Ils comprennent naturellement que leurs salaires doivent être tirés des recettes. Ils s'intéressent présentement à ce que les chemins de fer fonctionnent aussi économiquement que possible.

L'hon. M. ROBINSON: Cependant les autorités constituées ne jugent pas la chose sage.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Ce qui rend les cheminots d'Angleterre favorables à l'unification vient de ce qu'ils appartiennent au parti Travailliste qui favorise la nationalisation de tous les chemins de fer d'Angleterre et, comme premier pas, l'unification de toutes les lignes actuelles.—R. Ils y étaient fortement opposés tout d'abord, sénateur, mais la chose est parfaitement possible.

D. C'est là, je crois, la vraie raison de leur désir d'unification.—R. Ce n'est pas la raison officielle. Il peut se trouver d'autres raisons cachées.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Monsieur Peterson, je lis la fin de votre mémoire: "Le Gouvernement même se refuse à envisager ces situations désespérées et pardonne avec complaisance les déficits ruineux des chemins de fer." Cette constatation couvre-t-elle un certain nombre d'années ou vise-t-elle le Gouvernement actuel?—R. La situation s'est aggravée ces trois ou quatre dernières années, et le public ignore si l'on a pris les mesures nécessaires pour l'améliorer hors l'enquête de ce Comité du Sénat qui plaît fort à quiconque croit en la démocratie. Voilà sur quoi repose mon affirmation.

D. Mais vous savez, j'imagine, ce que furent les initiatives du Parlement en 1933?—R. Oui, je le sais.

D. Vous savez aussi ce qui a étayé ce geste du Parlement, à savoir: le rapport de la Commission Duff?—R. Oui.

D. Ce rapport recommandait certaines mesures d'économie dont l'élimination de la concurrence, mais repoussait la fusion et l'unification?—R. Oui.

D. Les deux chemins de fer sont censés fonctionner conformément à cette loi du Parlement qui stipule que:

"Aux fins de réaliser des économies et d'assurer un service plus rémunérateur, de tâcher sans délai de s'entendre et de constamment s'efforcer de s'entendre, et elle les autorise respectivement à s'entendre pour adopter les mesures, plans et arrangements de coopération justes et raisonnables et les plus propres (eu égard à la répartition équitable des charges et des avantages entre elles) à atteindre ces fins. 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.

(2) Sans restreindre la portée générale de ce qui précède, ces mesures, plans ou arrangements pourront comprendre, ou être exécutés au moyen de:

(*a*) Nouvelles compagnies où la prépondérance est constituée par la propriété d'actions, également répartie entre les compagnies;

(*b*) Baux, conventions de confiance, ou autorisations, ou conventions ayant pour objet la mise en commun et le partage des recettes provenant de l'exploitation en commun de partie ou parties du trafic-marchandises ou du trafic-voyageurs ou des opérations ou services de messageries, télégraphes ou autre exploitation;

(*c*) Voies en commun, droits de passage, propriété en commun, ou conventions d'exploitation en commun, selon la nature de la propriété ou des services compris dans un plan de coopération."

Voilà ce qu'a décidé le Parlement du Canada en 1933 sur l'attitude que devaient adopter les deux chemins de fer?—R. Oui, monsieur.

D. Or, ils ont déjà commencé ce travail. Il faut beaucoup de temps pour le mener à bonne fin. A mon avis, les deux chemins de fer n'ont pas apporté tout l'enthousiasme nécessaire dans cette entreprise de coopération promulguée par cette loi. Mais s'ils s'y mettent—je veux dire s'ils entreprennent tout ce que vous avez désigné, à savoir: la mise en commun des bureaux de billets, des bureaux de messageries dans toutes les petites et grandes villes, des services télégraphiques et téléphoniques, et le reste—le tout peut s'effectuer sous ce régime de coopération?—R. Pas tout, monsieur. L'une des plus grandes...

D. Pas aussi facilement, prétendez-vous, qu'avec l'unification?—R. Non. La rivalité dans la sollicitation de la clientèle de la population est une chose que les deux compagnies ne peuvent faire cesser.

D. Mais en mettant en commun leurs services de voyageurs elles éliminent d'autant tous les frais de publicité; et puis n'économiseraient-elles pas aussi par la mise en commun des bureaux de billets?—R. Le mécontentement du public vient de ce que toute cette théorie est parfaite mais qu'elle n'est pas devenue une réalité.

D. On n'a pas fait ces mises en commun. On s'y applique cependant, et je crois savoir qu'on propose présentement la mise en commun de trains de voyageurs sur des lignes rivales. On l'étudie présentement.—R. Oui, monsieur.

D. Si le trafic-voyageurs est ainsi mis en commun, ne produira-t-il pas une économie considérable?—R. Oui, toute mesure de ce genre constitue un pas dans la bonne direction.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Monsieur Peterson, croyez-vous possible d'obtenir une mutualité sérieuse d'intérêts dans l'exploitation sans mutualité d'intérêts dans les recettes?—R. C'est absolument impossible, à mon avis, la nature humaine étant ce qu'elle est.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Et pourtant la Commission Duff composée de personnes haut placées et compétentes—inutile de donner leurs noms puisque vous les connaissez.—R. Je les connais, monsieur.

D. Cette commission comprenait un représentant des chemins de fer des Etats-Unis. La mesure la plus rapprochée de la fusion que cette commission a imaginée consiste en cette coopération à effectuer entre les chemins de fer.

L'hon. M. BLACK: Le malheur est, sénateur, qu'on ne l'a pas adoptée.

L'hon. M. DANDURAND: On ne l'a pas effectuée parce que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ne se sont pas adressés à un tribunal d'arbitrage dans leurs différends. J'aimerais à les entendre pour m'assurer du résultat de leurs initiatives jusqu'à présent et pour savoir pourquoi, lors de leurs

différends, ils n'ont pas recouru à un tribunal d'arbitrage. Dans la suite de cette enquête et au fur et à mesure que nous avancerons dans nos travaux, nous pourrons, je crois, constater jusqu'où ils ont pu s'entendre tout en se refusant à prendre une décision définitive qui demanderait l'arbitrage.

L'hon. M. BLACK: Cependant ceux que nous avons entendus l'an dernier ont déclaré que ce recours à l'arbitrage ne pourrait s'effectuer sans l'institution d'un organisme ayant mission de les y obliger.

L'hon. M. DANDURAND: Je le sais. Aucun des deux chemins de fer n'est disposé à forcer l'autre à s'adresser à un tribuunal d'arbitrage, et pour cette raison M. Hungerford a suggéré la nomination d'un arbitre. Je comprends sans doute que le Pacifique-Canadien pour sa part dit: "Vous violez mon autonomie, les droits que le pays m'a garantis." Mais en fait nous fournissons au Pacifique-Canadien l'occasion de diminuer ses propres dépenses et de travailler à son propre salut. Le Pacifique-Canadien ne peut prétendre que l'Etat ne risque rien en l'occurrence. Mon très honorable ami au Sénat et M. Bennett à la Chambre des communes ont appuyé cette loi et déclaré au Pacifique-Canadien et au National-Canadien: "Sauvez-vous vous-mêmes." On pourra dire que le National-Canadien est moins intéressé que le Pacifique-Canadien parce qu'il peut toujours recourir au Parlement pour combler ses déficits. Le principal intéressé est le Pacifique-Canadien, et il doit s'attendre à sacrifier une certaine partie de son autonomie pour se sauver lui-même, mais il ne l'a pas fait.

L'hon. M. BLACK: Tous deux le doivent, mais aucun ne s'y est résolu.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne suis pas prêt à dire que le tort de l'un est plus grand que celui de l'autre, mais je prétends que le Pacifique-Canadien, tenu de s'adresser à ses actionnaires pour en obtenir des fonds ou d'utiliser son propre crédit, est aussi intéressé sinon plus que le National-Canadien à appliquer cette loi de 1933. Je suis à peu près certain que nous constaterons au cours de cette enquête que la coopération s'effectue sur plusieurs points. Je crois qu'ils pourront nous prouver la possibilité de faire dix fois plus d'économie sous le régime de cette loi qu'ils n'ont pu le faire ces trois ou quatre dernières années.

L'hon. M. BLACK: Si votre optimisme est fondé.

L'hon. M. HAIG: Sénateur Dandurand, vous avez oublié quelque chose qui m'inquiète. Cette loi ne prévoit rien en faveur de l'employé congédié.

L'hon. M. DANDURAND: Je vais vous répondre. Dans mon discours sur l'adresse j'ai déclaré que nous pourrions examiner la situation des employés congédiés et que cet aspect de la situation serait très important et même vital, parce que, avec la coopération ou l'unification, quantité d'employés seraient remerciés de leurs services; on en a renvoyé 17,000 à 20,000 depuis 1933.

L'hon. M. MURDOCK: Pas comme conséquence de la mise en commun.

L'hon. M. DANDURAND: Ils furent congédiés tout de même. A mon avis, ce que le Comité peut faire de plus pratique serait de proposer un plan identique à celui conçu aux termes du contrat américain accepté par les chemins de fer et leurs employés, ou semblable au plan britannique—si ce dernier existe, car je ne l'ai encore jamais lu—aux termes duquel, advenant des économies effectuées par l'abandon ou le déclassement des lignes, les employés devraient être protégés de façon convenable. Nous n'avons pas encore étudié cet aspect de la question.

L'hon. M. MURDOCK: Nous croyions l'avoir prévu dans cette loi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sénateur, Dandurand, je dois admettre qu'à une certaine époque j'ai partagé cet avis que la coopération pourrait régler cette question. Le Pacifique-Canadien a résisté et je lui ai tenu tête. Il a déclaré: "Impossible d'économiser tant qu'il y aura conflit d'intérêts. Il faut la mutualité d'intérêts pour obtenir cette économie. Impossible par ailleurs d'obtenir une mutualité d'intérêts profitable sans une mutualité d'intérêts dans les profits."

Or si, sans obtenir de grosses économies—de très grosses économies et non des économies dérisoires comme celles que nous avons obtenues ou que je crois possible d'obtenir—nous ne nous appliquons pas à remplir la mission que nous a confiée la résolution qui nous a institués en Comité d'enquête, à savoir: 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, loin de réduire cette dette, nous finirons par l'alourdir.

L'hon. M. DANDURAND: Ou par la transporter au chapitre des secours.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ou par la transporter au chapitre des secours; et le pays maudira le jour où l'on aura institué le Comité.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Monsieur Peterson, vous avez dit, je crois, ce matin que le coût de la main-d'œuvre atteignait environ 62 p. 100.—R. Le coût de la main-d'œuvre varie, monsieur; je crois savoir qu'il va de 70 à 59 p. 100. L'abaissement proportionnel du coût de la main-d'œuvre n'a pas grande importance, car il surgit de nouvelles dépenses, les impôts, par exemple. Il est fort possible que de lourds impôts viennent à réduire la proportion du coût de la main-d'œuvre.

D. Après le plaidoyer, absolument intéressant à votre point de vue, sur la nécessité vitale de réduire les salaires, seriez-vous disposé à nous dire de combien il faudrait les réduire?—R. Non, monsieur, je ne serais pas prêt à faire ce calcul, car ce serait affaire au réseau une fois unifié, et ce serait l'un des points à étudier. Je ne suis nullement compétent à vous renseigner là-dessus. A la déclaration de la guerre, la réduction des salaires était, je crois, de 15 à 20 p. 100

D. De 20 p. 100.—R. Je ne conseillerais certainement pas d'aller plus loin à moins d'absolue nécessité. On pourrait les réduire de 10 p. 100 et attendre les résultats, et s'il était impossible de joindre les deux bouts, on pourrait effectuer une autre réduction de 10 p. 100. C'est ce qui se fait dans mon propre commerce. J'ai à négocier avec trois unions internationales.

D. Etes-vous M. Peterson ancien chef du service de la colonisation et de l'immigration au Pacifique-Canadien?—R. Oui.

D. Vous connaissez donc la situation dans l'Ouest?—R. Oui. Mais ici permettez-moi de m'expliquer. Je ne voudrais pas qu'on me crût venu ici pour protéger les intérêts du Pacifique-Canadien. En fait, j'ai travaillé pour le Pacifique-Canadien il y a environ vingt-cinq ans et j'ai eu avec l'administration un différend très sérieux qui a abouti à mon départ immédiat, et pour cette raison je ne puis rappeler avec quelque satisfaction mes rapports avec cette compagnie.

D. Je suis moi-même un employé du Pacifique-Canadien, en congé présentement; ma situation est donc quelque peu meilleure que la vôtre.

Quelques hon. SÉNATEURS: Oh! oh!

*L'hon. M. Murdock:*

D. Et donc, je vous ai entendu déclarer ce matin que les salaires élevés des employés au Canada étaient la conséquence de l'adoption du régime des salaires en cours aux Etats-Unis?—R. Non. Mais je crois que, règle générale, la situation économique aux Etats-Unis est plus ou moins le baromètre de la situation au Canada.

D. Savez-vous dans quelle mesure les cheminots canadiens touchent moins que ceux des Etats-Unis?—R. Dans la proportion de 8 p. 100, je crois.

D. Le professeur McDougall a parlé de 10 à 13 p. 100.—R. C'est fort possible. Mais il ne faut pas oublier que les loyers aux Etats-Unis sont naturellement plus élevés qu'ici, et que pour les employés domiciliés dans des villes comme Chicago ou New-York le coût de la vie est beaucoup plus élevé.

D. Qu'avez-vous à dire des lignes du National-Canadien sur territoire américain qui consentent des salaires de 10 à 13 p. 100 plus élevés que des lignes

similaires au Canada? Comment l'expliquez-vous?—R. Je n'expliquerais rien parce que toute la question de la main-d'œuvre aux Etats-Unis est pure affaire de politique et qu'il serait absolument impossible d'y réduire les salaires sur une ligne. Ce serait impossible.

D. Vous avez raison, je crois. Et maintenant, vous me permettrez cette question. Vous avez reçu, avez-vous dit, la semaine dernière, une copie dactylographiée de la déposition du professeur McDougall devant le Comité, mais vous n'aviez pas lu le dossier imprimé. Je me sens quelque peu humilié de n'avoir pas reçu de copie dactylographiée.

M. BIGGAR: Je vais vous expliquer. Le sénateur Meighen l'a envoyée.

L'hon. M. MURDOCK: Je le regrette.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si l'on doit m'en blâmer, qu'on le fasse sans délai.

L'hon. M. MURDOCK: Oh! non.

*L'hon. M. McRae:*

D. Monsieur Peterson, je désirerais me renseigner sur un point. Le professeur McDougall et vous-même avez brossé un tableau plutôt sombre du sort qui attend les chemins de fer à vapeur aux Etats-Unis et au Canada. Et je partage absolument votre avis. Mais j'ai cru conclure de vos déclarations subséquentes qu'à votre avis le pays devait désintéresser les actionnaires de tous les chemins de fer particuliers. Seriez-vous disposé à dire que le Canada est plus engagé à l'endroit des actionnaires des chemins de fer particuliers que les Etats-Unis où n'existe aucune forme de propriété d'Etat?—R. Non, monsieur, je ne le crois pas. Et quand je parle ainsi je dois m'expliquer. Ainsi la Commission des transports au Canada établit l'échelle des tarifs et les salaires. Or, elle ne peut établir l'échelle tarifaire ni les salaires sur un pied ruineux pour les chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas que la Commission des transports fixe l'échelle des salaires.

Le TÉMOIN: La Commission des chemins de fer alors.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non; les tarifs de transport seulement.

Le TÉMOIN: Pardon. Je voulais parler des tarifs de transport.

*L'hon. M. McRae:*

D. Les tarifs de transport?—R. Oui, ceux du transport des marchandises et des voyageurs.

D. Mais vous n'en conclurez pas que c'est là l'unique raison pour laquelle nous sommes plus engagés à l'endroit des actionnaires que nos voisins du sud?—R. Oui. Au temps de la prospérité du Pacifique-Canadien, par exemple, la Commission des chemins de fer eût pu facilement imposer des tarifs qui eussent mis la compagnie dans de grands embarras. Je veux dire par là qu'il importe de tenir compte de ceux qui confient leur argent à des entreprises en vue d'en retirer quelque bénéfice raisonnable.

D. Mais vous-même, sir Edward Beatty et d'autres qui sont ici, vous vous êtes tous déclarés opposés à un relèvement des tarifs de transport?—R. Il ne faut pas les relever, non.

D. Si la Commission des chemins de fer a maintenu les tarifs à leur niveau actuel et si elle ne peut les relever, on n'a pas de raison de l'accuser de les maintenir trop bas.—R. Non. Mais cette Commission est un tribunal. Elle est indépendante de l'Etat. Elle peut parfaitement relever les tarifs si elle le juge nécessaire. Je déclare que, comme mesure d'ordre public, il ne faut pas hausser les tarifs, mais je suis parfaitement disposé à ajouter qu'advenant l'unification, ce qui arrivera tôt ou tard, après épuisement de toute économie possible, si les tarifs demeurent au-dessous de ce qu'il faudra pour joindre les deux bouts, la

Commission sera justifiée d'aborder la question des tarifs. Impossible alors de s'en exempter. Après tout, c'est là une entreprise commerciale, et la population devra faire bonne contenance et payer.

D. Il faudra une sérieuse variation des recettes pour que nous acceptions ce que vous nous peignez du sort futur des chemins de fer à vapeur. Je vous le concède. Mais cette variation pour le mieux devra s'effectuer dans le domaine de la main-dœuvre et par l'unification. L'économie ainsi effectuée atteindra, paraît-il, jusqu'à $75,000,000, mais je crois que $50,000,000 serait un chiffre fort généreux. Cet écart réparti sur sept ans voudrait dire qu'il y aurait un déficit assez considérable que le pays devrait combler dans ce laps de temps pour assister à l'unification.—R. Oui. Pour moi, je compte que le temps sera le facteur essentiel du contrat.

D. Devant ces chiffres et le fait que nos chemins de fer à vapeur voient leurs affaires diminuer constamment, je ne comprends pas que l'unification doive constituer l'unique remède?—R. Ce n'est qu'une solution partielle.

D. Très partielle?—R. Je n'irais pas jusqu'à dire qu'elle serait très partielle.

D. Voici ce que j'en pense: la population croit généralement que l'unification résoudrait le problème?—R. Oui, dans la mesure où il peut se résoudre.

*L'hon. M. Horsey:*

D. Imaginons une unification complète.—R. Oui.

D. J'étais absent lors de la lecture de tout votre mémoire. Avez-vous traité de l'affaissement du moral des employés et de la perte de rendement qui résulterait de la disparition de l'aiguillon de la concurrence?—R. Oh! je ne crois pas que l'aiguillon de la concurrence ait beaucoup à faire en l'occurrence, car, après tout, la concurrence n'agit qu'en faveur de ceux qui ont à choisir entre expédier par un chemin ou par un autre. Prenons comme exemple l'Ouest; cet aiguillon n'intervient pas du tout car neuf fois sur dix les expéditeurs n'ont pas le choix.

D. Sur les embranchements?—R. Oui.

L'hon. M. CALDER: Et même sur les lignes principales.

Le TÉMOIN: La chose est sans importance.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Que pense-t-on, à votre avis, de l'unification?—R. Pourquoi existerait-il un sentiment particulier, sénateur? Je ne crois à aucune opinion publique pour ou contre l'unification. C'est là une question absolument technique. Nous avons un Parlement au Canada; or en démocratie le Parlement a mission de trouver le remède à tout. Le citoyen ne peut trouver ce remède. Il est absolument ignorant de la question. Je ne crois pas que l'opinion publique doive entrer en ligne de compte dans une solution ou dans une autre.

L'hon. M. DANDURAND: La Commission Duff a repoussé l'unification d'administration et la fusion, et ses raisons d'en agir ainsi me semblent fort évidentes. Une des raisons fort importantes, à son avis, fut que le pays se montrerait opposé à une unification des deux chemins de fer qui s'effectuerait sur un immense réseau de 40,000 milles et sur un personnel de 135,000 employés, le tout placé sous une administration unique.

Le très hon. M. MEIGHEN: La Commission n'a donné aucune raison de son attitude.

L'hon. M. DANDURAND: Dans les questions qu'ils ont posées à sir Edward Beatty, sir Joseph Flavelle et M. Loree ont déclaré que le pays repousserait l'idée d'une hydre de cette espèce.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils ont posé une question sur le sujet, mais ils n'ont pas donné de raison. J'ai idée qu'ils avaient peut-être lu un discours sur le thème "La fusion? Jamais."

L'hon. M. DANDURAND: Sir Edward Beatty a déclaré que s'il y avait unification, il viendrait un jour où le pays dirait: "Brisons cette unification."

Le TÉMOIN: Pure imagination. Il ne s'agit pas de savoir si nous devons avoir un ou douze réseaux, mais qui aura le dernier mot. Si nous avions l'organisation actuelle grâce à laquelle le ministre des Chemins de fer porte toute la responsabilité technique, la chose prendrait tout naturellement une tournure sérieuse.

L'hon. M. DANDURAND: Vous venez d'aborder le fond de la question: "Qui aura le dernier mot?" A en juger par le sentiment des députés de la Chambre des communes, la réponse serait: "la population du pays" et non "une administration particulière".

Le très hon. M. MEIGHEN: Sûrement.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Si tel est votre sentiment, je crois que l'unification serait une bonne affaire. Mais ce ne serait pas un remède. Maintenant, supposons que les choses en viennent à un point où le Pacifique-Canadien fasse de mauvaises affaires en même temps que tous les chemins de fer du monde et que le Parlement doive de toute nécessité prendre une attitude et qu'il décide de fusionner avec les chemins de fer de l'Etat le Pacifique-Canadien qui serait embarrassé pour verser les intérêts à ses obligataires et honorer ses échéances, croyez-vous qu'alors l'Etat prendrait en pitié le sort des actionnaires et leur verserait quelque compensation ou consolation en retour de leurs actions ordinaires ou privilégiées?—R. Non, monsieur; je ne le crois pas.

D. Vous ne le croyez pas?—R. Non, si la compagnie tombait à peu près en banqueroute. Il s'agirait alors d'une affaire d'ordre public. J'ignore ce que serait son attitude. Peu importe que le chemin de fer unifié soit exploité par le National-Canadien ou par le Pacifique-Canadien.

D. Je vous pose la question parce que votre mémoire parle des intérêts des actionnaires à sauvegarder.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Vous vous contentez de vous demander s'il y aura administration particulière ou publique du réseau unifié?—R. Oui.

D. Quant aux employés, ils ne vous intéressent pas particulièrement?—R. A mon avis, l'administration publique est une solution absolument impossible dans une entreprise d'utilité publique.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Quand vous parlez d'unification, entendez-vous l'unification absolue des deux compagnies englobant tous les services, ceux du transport maritime comme les autres?—R. Plus l'unification sera complète, le mieux ce sera, et plus l'économie sera considérable.

*L'hon. M. Calder:*

D. Vous venez de déclarer que l'unification s'imposera. Quelles sont vos raisons de parler ainsi?—R. Je ne vois nul autre moyen d'économiser. Je prévois aussi la débâcle du transport par chemins de fer à vapeur. Aujourd'hui ou demain il faudra résoudre cette question.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. La victoire finale doit revenir aux forces économiques?—R. Absolument. Et il en sera de même pour nos voisins du Sud et pour tous les pays.

D. Supposons l'unification adoptée et appliquée et qu'après dix ans nous constations avoir commis une erreur monstrueuse. Comment pourrons-nous jamais en sortir?—R. Cette erreur n'aurait pas les proportions de celle d'une administration distincte.

L'hon. M. MURDOCK: C'est une simple supposition.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Mais pourriez-vous nous dire comment nous nous en tirerions?—R. Ce vous serait impossible. Il se peut fort bien que les forces économiques finissent par éliminer complètement les chemins de fer à vapeur—et cependant le Canada a besoin de ces chemins de fer à vapeur.

D. Mais nous ne pourrions facilement nous tirer d'embarras alors, n'est-ce pas?

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Si l'on constate au cours de cette enquête que le National-Canadien dessert par tout le pays une quantité considérable de lignes de peu d'intérêt, impossibles à abandonner—qu'il les exploite pour le compte de l'Etat—quel avantage le National-Canadien tirerait-il de l'unification avec le Pacifique-Canadien?—R. A mon avis, la situation des chemins de fer varie d'un jour à l'autre. Les lignes impossibles à abandonner il y a cinq ans peuvent l'être aujourd'hui. Le camionnage a modifié considérablement la situation par tout le pays.

D. Cependant, vous savez ce qu'a déclaré sir Edward Beatty. Après avoir cru à la possibilité d'abandonner des milliers de milles de voies ferrées, il a déclaré avoir modifié ses vues et cherché à économiser sans abandonner ces voies. On avait tout d'abord envisagé la possibilité d'abandonner 5,000 milles de voies.

L'hon. M. CALDER: Il a ajouté que cet abandon ferait très peu économiser.

D. Si j'ai bonne mémoire, monsieur Peterson, vous avez suggéré l'idée d'un désintéressement absolu de la part de l'Etat dans l'administration d'un réseau unifié?—R. Oui.

D. Un désintéressement complet?—R. Aussi complet que possible.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Et pourtant, à en croire le mode suggéré par sir Edward Beatty, mode que vous approuvez—à savoir une commission de quinze membres composés de cinq représentants du Pacifique-Canadien, cinq du National-Canadien et cinq désignés par ces dix derniers—l'Etat ou le Parlement compterait dans cette commission cinq membres, l'Etat étant actionnaire du National-Canadien.—R. A mon avis, l'unique moyen d'introduire un élément indépendant de la politique dans un conseil d'administration pour une entreprise de cette envergure serait de faire désigner cinq membres de ce conseil par de grands organismes représentatifs tels que les unions ouvrières, l'agriculture, le monde des affaires et ainsi de suite. Et alors si un tiers du conseil était ainsi désigné, nous aurions dix administrateurs représentant les deux chemins de fer. Ces derniers auraient leurs entrées auprès de la Commission des transports advenant un différend et quand la minorité jugerait que la gravité des questions en litige l'exige. Dans de telles circonstances on pourrait s'adresser à la Commission des transports pour obtenir une décision sans appel. En effet, cette commission constitue un tribunal, car elle possède tous les éléments techniques nécessaires pour se former une opinion.

D. Mais avez-vous pensé à ceci? Avec un tel conseil d'administration comme celui que vous suggérez, composé de cinq membres parlant au nom des actionnaires du Pacifique-Canadien, comment se manifesterait l'attitude collective de ce bureau placé comme il serait sous l'influence aggressive d'intérêts particuliers avides de dividendes?—R. Ces cinq membres auraient à faire face aux dix autres, monsieur.

D. Possible que peu après leur nomination il ne s'en trouve pas dix opposés aux cinq du Pacifique-Canadien?—R. Je serais affligé d'avoir à envisager une telle éventualité.

L'hon. M. DANDURAND: A mon avis, le Pacifique-Canadien aurait la haute main.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Le temps ne vous semble-t-il pas arrivé pour les représentants du pays d'employer toute leur énergie à nous assurer des dividendes? N'y tâcheraient-ils pas tout autant que les autres?—R. J'irai jusqu'à déclarer que sur leur attitude repose la vie ou la mort de la démocratie.

D. Sûrement. Vous avez trouvé le joint.—R. Si le Parlement ne peut trouver la solution de ce problème, pas d'issue possible et mieux vaut recourir à la dictature.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Vous ramenez à sa plus simple expression le conflit entre le service public et les intérêts particuliers?—R. Oui, monsieur. Il s'agit de le restreindre dans toute la mesure du possible. Je crois que le Pacifique-Canadien engagé dans une telle combinaison s'efforcerait de sauvegarder les intérêts de ses actionnaires et de ses obligataires autant que possible. Et je suis absolument sûr que les personnes désignées par l'Etat seraient intéressées à sauver cette entreprise. Et si cinq autres membres du conseil représentaient les affaires, le travail et la classe agricole, on aurait en mains un conseil dont l'unique ambition serait de rendre payant le réseau unifié.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Ne croyez-vous pas qu'un conseil de cette envergure serait difficile à mouvoir?—R. C'est que...

*L'hon. M. Calder:*

D. Il pourrait, par exemple, y avoir quatre représentants de chaque groupe? Vous croyez que l'ingérence de l'Etat devrait cesser entièrement. Supposons que celui-ci eût quatre ou cinq représentants sur ce conseil d'administration et qu'il voulût faire voter par le Parlement $30,000,000 afin de combler un déficit; l'Etat n'aurait rien à dire? Il ne pourrait même faire aucune représentation à ce conseil d'administration? Si la séparation était complète, le premier ministre et le ministre des Chemins de fer ne pourraient jamais se prononcer quant à l'administration du chemin de fer? Est-ce ce que vous vouliez dire?—R. Oui, de façon générale, monsieur.

D. Non, pas de façon générale, mais est-ce là exactement votre pensée?—R. Oui.

D. Le ministre n'aurait jamais le droit, non plus que le Parlement, par l'entremise du premier ministre, ou du ministre des Chemins de fer, de faire des représentations à ce conseil d'administration?—R. Ils pourraient, certainement, lui en faire.

D. Ils n'auraient pas alors le droit de s'ingérer dans ses décisions?—R. Non.

D. Ce conseil dirigerait tout à sa guise?—R. On pourrait prévoir des sauvegardes. Je n'ai fait qu'ébaucher ma proposition.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous avons à supporter présentement ces déficits. Ils constituent aujourd'hui une obligation pour nous et ils persistent par suite des précédents. Ils s'expliquent par la trop grande ingérence directe.

L'hon. M. DANDURAND: Dès le début.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, dès le début—c'est-à-dire depuis environ fin 1922.

L'hon. M. DANDURAND: Non, je vous demande pardon. Ils remontent à l'époque où nous avons payé $10,000,000 à une certaine banque pour l'évaluation d'actions sans valeur d'une compagnie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je serais prêt à admettre qu'il y eut toutes sortes d'erreurs si nous pouvions obtenir le règlement de cette question. Peu m'importe que vous me blâmiez ou non.

*Le très hon. M. McRae:*

D. Je déduis de votre témoignage, monsieur Peterson, que vous vous attendez à ce que ces autres modes de transport concurrencent de plus en plus nos chemins de fer à vapeur? Et vous ne croyez pas à la possibilité d'imposer ceux-là afin que ces derniers redeviennent prospères?—R. Je ne crois pas que ce serait attitude sage, monsieur. Je suis d'avis que le transport devrait être le moins coûteux possible et c'est aux chemins de fer à soutenir cette concurrence. De plus, ils ne peuvent l'enrayer, pour l'unique motif qu'ils ont à souffrir de celle des voituriers particuliers. Des industries importantes acquièrent aussi des équipes de voitures automobiles et il n'existe pas de pouvoir sur terre qui puisse intervenir. Il est impossible de supprimer cette concurrence.

D. Il n'y a pas de perspective que les chemins de fer reprennent une part importante du commerce qu'ils ont perdu?—R. Je ne le crois pas.

*L'hon. M. Haig:*

D. Dans votre province les cultivateurs ont acheté des camions et ils effectuent eux-mêmes leurs livraisons?—R. Oui.

D. Et ils transportent le pétrole de la frontière américaine jusqu'à Calgary et autres endroits?—R. Oui.

*L'hon. M. Calder:*

D. Jusqu'à Winnipeg et Prince-Albert?—R. Oui.

D. Dans vos déplacements vous rencontrez un grand nombre de personnes qui discutent cette question?—R. Elles discutent toutes l'énorme déficit. Quant aux remèdes, ainsi que je l'ai fait remarquer au sénateur Meighen, l'opinion publique n'est pas formée là-dessus, si ce n'est qu'on constate que vu les représentations formulées par le Pacifique-Canadien, certaines gens en ont conclu qu'il n'avait pas dit son dernier mot. Mais le citoyen moyen de l'Ouest n'a pas d'opinion à ce sujet et ne veut pas en avoir. Il croit que c'est au Parlement à résoudre la question et il est heureux d'apprendre que le Sénat l'étudie.

D. Ce sentiment prévaut-il chez les personnes avec lesquelles vous avez des relations, les cultivateurs de l'Ouest, à l'effet que quoi que ce soit d'analogue à la fusion ou à l'unification des deux réseaux ferroviaires doit nécessairement être suivi de services insuffisants ou de l'absence de la concurrence nécessaire?—R. On trouve cette opinion ici et là, mais de façon générale le pays attend que le Parlement lui fraie la voie. Je ne crois pas que le citoyen moyen se tracasse beaucoup sur ce point. Il attend encore que quelqu'un d'autorisé lui expose une attitude à ce sujet. Et je suis convaincu que tout le monde s'y ralliera, quelle qu'elle soit.

D. Vous entendez une orientation dans quel sens?—R. Tendant à résoudre de quelque façon le problème ferroviaire.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Reconnaissez-vous la très grande complexité du problème?—R. Tout à fait, monsieur. Nul doute là-dessus. Mais je prétends que nous vivons dans une ère très périlleuse. Je n'entrevois nulle perspective d'amélioration de notre situation économique avant des années. Je ne vois pas d'où elle proviendrait. Et le problème est tellement grave, à mon sens, qu'il exige une étude immédiate. De plus, la démocratie est discréditée de n'avoir pas étudié une question d'une importance aussi grande que celle-ci.

*L'hon. M. Parent:*

D. Ai-je raison de supposer qu'à votre avis il vaudrait mieux que les chemins de fer fussent administrés privément plutôt que d'être étatisés?—R. Entendez-vous l'étatisation directe? Nul doute sur ce point.

D. Vous croyez que l'administration privée serait supérieure?—R. Ma foi, l'administration privée devrait être confiée naturellement à des personnes compétentes.

D. Que dites-vous de la nomination d'un conseil d'administration composé de quinze membres, dont cinq nommés par le National-Canadien, cinq par le Pacifique-Canadien, et cinq par les représentants des divers intérêts considérables par tout le pays—n'en viendriez-vous pas à la conclusion que le Pacifique ayant d'abord cinq représentants, vu sa très grande influence réussirait à faire nommer à ce conseil d'administration plus de cinq représentants?—R. C'est là un chiffre tout à fait arbitraire. J'ai voulu simplement énoncer une proposition.

D. Non. J'entends que le Pacifique ayant de nombreuses relations par tout le pays parmi les personnes dont vous avez parlé, membres de *boards of trade* et représentants d'industries, n'en concluriez-vous pas qu'il serait en mesure de faire nommer au conseil d'administration projeté tant de représentants qu'il influerait sur la décision des chemins de fer advenant l'unification?—R. Je ne crois pas qu'il aurait une si grande influence. Je suis convaincu qu'il n'influencerait pas l'agriculture et je ne crois pas qu'il pourrait influencer une chambre de commerce; je doute qu'il puisse influencer les techniciens.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Il pourrait influencer une chambre de commerce?—R. Prenez quelque autre organisme.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Croyez-vous qu'il y ait une très grande différence si les intérêts sont entièrement identiques? Pouvez-vous concevoir quelque divergence d'intérêts entre nos représentants et ceux du Pacifique?—R. Non.

D. Si vous le pouvez, faites-nous-la connaître. Je la cherche. Mais le point qu'a soulevé le sénateur Parent est très important. Ces représentants seront, naturellement, plus actifs s'il y a divergence d'intérêts. Il faut veiller à ce qu'il n'y en ait pas ou, s'il en surgit, que ces intérêts soient protégés.—R. Vous devez admettre, monsieur le sénateur, que le Pacifique n'a que quelques actionnaires canadiens, et je ne peux arriver à croire que celui-ci ou qui que ce soit pourrait influencer une chambre de commerce importante de façon à lui faire choisir des hommes qui ne favoriseraient pas les intérêts du Canada.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Ma foi, j'ai acquis beaucoup d'expérience en la matière et je ne doute pas que si vous imputez à une chambre de commerce la responsabilité de choisir un représentant pour le conseil précité, que les intérêts particuliers joueraient un rôle important.—R. Mais même alors, comme l'a fait remarquer le sénateur Meighen, je ne vois pas comment le réseau unifié ferait surgir des conflits d'intérêts. Tous seraient en fonctions pour le rendre rémunérateur. Le Pacifique y aurait autant d'intérêt que le représentant de l'Etat. Je ne vois pas quel avantage particulier le Pacifique retirerait de l'unification.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Voici le rapport annuel du Pacifique que j'ai reçu aujourd'hui.

L'hon. M. PARENT: Il est adressé à tous ses actionnaires.

Quelques hon. SÉNATEURS: Ah! ah!

L'hon. M. MURDOCK: Je n'en suis pas actionnaire et ne l'ai jamais été. Il indique que son actif s'établit à $1,399,000,000. Monsieur Peterson, vos propositions ne tendent-elles pas simplement à faire porter cette dette additionnelle au Canada ou la plus grande partie de celle-ci, ou le revenu qu'elle doit produire? —R. Je ne le crois pas. D'abord, advenant la fusion le Parlement n'accepterait certainement pas l'évaluation par le Pacifique de son propre actif.

D. Tout ce qui serait accepté constituerait une obligation de plus pour le peuple canadien, n'est-ce pas?—R. Ce n'est pas mon avis.

D. En définitive?—R. En tout cas, si j'étais député je ne voterais pas pour cela.

D. Le peuple canadien ne serait-il pas obligé de solder le déficit comme actuellement?—R. Non, je ne le crois pas.

D. Qui le solderait?—R. Il n'y en aurait pas si la recette était suffisante.

D. Mais supposons que la situation tournerait au pire et qu'il y aurait déficit; qui l'acquitterait? On nous dit que ce déficit se monte maintenant à $50,000,000 ou $75,000,000. Ce chiffre ne présuppose-t-il pas la possibilité d'un déficit encore plus fort?—R. Je ne crois pas que le Parlement conclurait une telle entente surchargeant le pays d'un accroissement de dette.

D. Je suis tout à fait de votre avis qu'aucun Parlement ne l'oserait.

*L'hon. M. Calder:*

D. C'est une question d'entente?—R. Oui, naturellement.

*M. Biggar:*

D. Monsieur Peterson, dans une réponse que vous avez donnée au sénateur Calder, je me demande si elle complétait le moindrement ce que vous avez dit dans votre mémoire ce matin sous la rubrique de concurrence et de services: "Autrefois, l'Ouest a constamment combattu, et avec raison, pour qu'il y ait concurrence dans le domaine des services de transport. Avec la création de la Commission des chemins de fer et l'institution d'une régie publique des taux et des services, cette lutte fut bientôt abandonnée." L'a-t-on reprise?—R. Je dirais que non.

D. Vous croyez que l'Ouest canadien se désintéresse maintenant de la concurrence depuis la création de la Commission des chemins de fer?—R. Certaines personnes ne comprenant pas la situation pourraient avoir un tel parti pris.

D. Mais règle générale?—R. Si les gens étaient bien renseignés sur la situation, j'imagine que cela ne se produirait pas de nos jours.

D. M. Yates a eu l'amabilité de me signaler la question des 17,000 milles. Vous avez parlé de la longueur énorme des lignes parallèles et non rémunératrices, mais il s'agit ici des divisions à faible trafic qui constituent 42 p. 100, ou 17,658 milles de voies. Il est bon d'avoir des données justes.—R. Oui.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Vous dites qu'on a proposé la nomination par les deux chemins de fer d'un nombre égal d'administrateurs, cinq, avez-vous dit. Les voies du National-Canadien sont plus longues que celles du Pacifique-Canadien et son trafic est plus considérable que le sien. Serait-il juste que le National-Canadien eût plus d'administrateurs que le Pacifique-Canadien?—R. C'est bien possible.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Le déficit du National-Canadien provient du compte des intérêts...

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelquefois.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Ces intérêts sont garantis par le Canada et ils doivent être acquittés, qu'il y ait unification ou non, vu qu'ils constituent un déficit sur le compte des intérêts, non pas sur l'exploitation.—R. Oui.

D. Le Canada doit les acquitter vu qu'il les garantit.—R. Sur le National-Canadien?

D. Oui.—R. Ah! absolument.

D. Dans quelle mesure l'unification y pourvoira-t-elle?—R. Seulement par les économies susceptibles d'être réalisées sur les frais d'exploitation; c'est l'unique moyen employé en affaires.

D. Mais vous nous avez dit que le National-Canadien était bien administré et que vous n'aviez pas à le critiquer de ce chef?—R. Monsieur le sénateur, je ne crois pas que je devrais formuler une opinion, n'en sachant pas grand'chose, sauf par des on-dit. Je crois et le public croit généralement que son administration générale est assez satisfaisante et efficace, mais qu'elle est entachée de considérations politiques. Je ne peux qu'exprimer une opinion.

D. Des considérations politiques: vous ne savez pas à quoi elles se résument? —R. Non, je ne saurais dire.

L'hon. M. CALDER: Sénateur Dandurand, vous vous rappelez tous les témoignages que nous avons entendus sur les économies susceptibles d'être réalisées uniquement par le réacheminement du trafic? Elles s'élevaient à des millions de dollars.

L'hon. M. DANDURAND: Oui. Je vous répondrai que la coopération accomplira entièrement ce réacheminement.

L'hon. M. CALDER: Si vous pouvez l'obtenir.

L'hon. M. DANDURAND: Les deux chemins de fer se sont considérés comme rivaux, mais je crois que lorsqu'ils se rendront compte que leur salut est dans une coopération réelle, ils coopéreront. Il est probable que nous en aurons quelque témoignage avant que le Comité ne termine ses travaux.

L'hon. M. CALDER: Vous pensez qu'ils font des progrès en ce sens?

L'hon. M. DANDURAND: Oui, j'en suis sûr.

Le très hon. M. MEIGHEN: Lorsque vous aurez mon âge, vous aurez perdu votre optimisme.

L'hon. M. DANDURAND: Cela ne sera pas de sitôt.

*L'hon. M. Calder:*

D. Monsieur Peterson, je m'intéresse à ce que vous dites être l'opinion publique à l'heure actuelle. Vous avez dit qu'en fait les gens que vous avez rencontrés se préoccupent beaucoup de la situation ferroviaire, et ils espèrent que le Parlement agira?—R. Je n'aimerais pas dire qu'ils ne s'en préoccupent pas, monsieur.

D. Non, ils s'en préoccupent.—R. Oui, beaucoup.

D. Ma foi, cela signifie que la masse du public est inquiète de ces déficits auxquels le Parlement doit faire face chaque année.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et des taxes qui en résultent.

*L'hon. M. Calder:*

D. Croyez-vous vraiment que cette attitude soit générale? Que l'homme moyen ait le moindre souci de ce que doit faire le Parlement afin de réduire ces déficits?—R. Ah!...

D. Vous savez que non. Je parle de l'homme moyen. Il croit que vous demandez au Parlement $100,000, que vous lui en demandez autant un peu plus tard, et encore autant pour telle et telle fin et que vous vous attendez à ce qu'il réponde à votre appel; c'est bien là le sentiment du public, n'est-ce pas?—R. Oui, il comporte, naturellement, beaucoup d'irréflexion. Je n'aime pas à avoir du public une opinion peu flatteuse. On dit de lui qu'il a la mentalité d'une enfant de treize ans. Je crois qu'on pourrait dire qu'elle est celle d'un adolescent. Il

renferme des personnes qui se désintéressent tout à fait, quelles que soient les circonstances. Je parle plutôt de l'élément pensant du public.

D. Je crois que c'est exact, les gens qui réfléchissent sur la question et quelque peu au courant de la situation en redoutent quelque peu les conséquences et j'ose dire que c'est le motif pour lequel vous croyez qu'éventuellement il faudra agir.—R. Je crois que son effet moral est désastreux, tout à fait désastreux Les gens voient ces déficits se maintenir d'année en année. Le citoyen moyen se prend à réfléchir: l'impôt sur le revenu est de tant. Si ce déficit disparaissait je n'aurais pas à l'acquitter. Il se fait beaucoup de ces raisonnements. Je répète que dans l'intérêt de la démocratie c'est une question qui devrait être réglée très promptement.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Monsieur Peterson, ne croyez-vous pas que tous ces on-dit à propos des déficits énormes sont susceptibles d'être parfois exagérés? Je me trouvais à Boston hier et j'aperçus dans la page financière du *New York Times* un article qui m'intéressa vivement. Il est très court. Il est intitulé: "Le Canada acquitte ses dettes à mesure que son crédit net s'élève". Je vous en citerai deux courts paragraphes:

> A cause de son fort compte créditeur net dans les transactions internationales ces cinq dernières années, le Canada acquitte ses dettes à l'étranger "sur une échelle très considérable", d'après la revue mensuelle de la Banque de la Nouvelle-Ecosse. En basant ses calculs sur les chiffres du Bureau fédéral de la statistiques, la Banque établit le crédit net du Canada de 1934 à 1939, inclusivement, à environ $1,000,000,000, ou à un chiffre plus élevé que le sommet précédent, de 1924 à 1928.
>
> Ainsi, les recettes de provenance étrangère résultant des exportations de marchandises, des expéditions d'or, du commerce touristique, des intérêts et des dividendes, ont dépassé de beaucoup les paiements correspondants à l'étranger. La Banque fait remarquer que le surplus a surtout servi à réduire la dette étrangère du Canada et seulement dans une mesure réduite à augmenter ses placements à l'étranger et autre actif.

Je vous fais remarquer que dans les circonstances ce déficit n'est pas un élément de notre économie nationale aussi important que certaines personnes le disent.—R. Si vous consultez le rapport de la Banque du Canada vous y verrez que l'unique motif de notre crédit considérable à l'étranger s'explique par la contraction énorme de nos importations. Telle est l'explication.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et la même Banque dit que le chômage est causé par la stagnation de l'industrie et des entreprises en raison des impôts. C'est aussi mon avis. Nous devrions nous efforcer de régler le problème du chômage. Notre politique devrait y tendre sans cesse. Si quelqu'un peut m'indiquer quelque autre façon de résoudre le problème, je suis aussi désireux que qui que ce soit de le connaître.

L'hon. M. HUGESSEN: Je me demande parfois si nous n'attachons pas un peu trop d'importance à l'aspect financier de ces $50,000,000 par année.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est le chômage qui importe.

Le TÉMOIN: Voici comment raisonne le citoyen moyen: voici un déficit de $50,000,000 et $50,000,000 d'impôts. Les impôts résultent de ce déficit.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Et croyez-vous vraiment que l'unification pourrait faire économiser $50,000,000 au pays?—R. Je ne saurais formuler d'opinion sur ce point. Mon sentiment est que si l'on pouvait économiser $10,000,000, $15,000,000 ou $20,000,-

000, on pourrait économiser les $50,000,000 en entier, parce que l'unification comporterait des façons d'économiser insoupçonnées à l'heure actuelle. Dans l'ensemble, vous seriez surpris de l'effet qui résulterait de ces économies échelonnées sur des années.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Savez-vous que les deux chemins de fer, simplement par nécessité, ont été forcés de diminuer leurs dépenses respectives d'année en année et qu'ils ont effectué des économies importantes depuis lors?

*L'hon. M. McRae:*

D. Est-ce juste de dire que ces économies ne sauraient se continuer indéfiniment et qu'il faut des fonds pour les renouvellements de matériel?—R. J'ai voyagé par le National-Canadien et ai constaté un état de choses déplorable chemin faisant quant à l'entretien des gares. Je suppose que tôt ou tard ces dépenses facultatives devront s'accroître.

*L'hon. M. Horsey:*

D. S'il y va de leurs intérêts mutuels à coopérer, pourquoi les chemins de fer ne s'engagent-ils pas à cet effet?—R. Je crains que cela ne soit contraire à la nature humaine. Théoriquement, cela devrait être possible.

D. Pourquoi ne le serait-ce pas si leurs intérêts mutuels les y engageaient?

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est la diversité des intérêts qui les en empêchent.

L'hon. M. HORSEY: Les économies comportent la mutualité des intérêts.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ainsi que la diversité.

L'hon. M. MURDOCK: C'est l'espoir de l'unification qui empêche la coopération.

L'hon. M. DANDURAND: On dit que la coopération produirait des économies.

Le TÉMOIN: Là où deux réseaux se disputent la faveur du public, c'est impossible.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Mais s'ils en venaient à un arrangement pour l'exploitation en commun des trains sur toutes les lignes se faisant concurrence, cela supprimerait des frais énormes, n'est-ce pas?—R. Si l'on pousse ce raisonnement à sa conclusion logique, on en arrive à l'unification, si la coopération s'effectue assez vite.

D. Il existe une commission royale composée d'hommes en vue qui ont dit: "Accomplissez tout ce qui a été décidé, sauf la fusion, et c'est ici que surgissent les difficultés." La loi est basée sur le rapport de cette commission, sur sa vive opposition à la fusion de ces deux réseaux. Ils ont collaboré le plus qu'ils ont pu. Je crois que si le Pacifique-Canadien et le National-Canadien font ce qu'ils doivent faire, ils accepteront l'esprit de la loi et prendront des mesures salvatrices.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les témoignages des témoins du National-Canadien sur ce point ont été exactement les mêmes que ceux du Pacifique-Canadien. Ils ont dit que lorsqu'ils tentaient d'effectuer une entente coopérative il leur était difficile d'obtenir un juste équilibre entre les charges et les avantages. Pourquoi éprouvaient-ils cette difficulté? A cause de la diversité d'intérêts. Chacun d'eux a dit la même chose, et rien n'a indiqué que l'un d'eux était plus hésitant que l'autre. La situation est menaçante et ils ne peuvent obtenir aucune amélioration. On nous a dit en 1933 qu'elle surgirait. Elle a surgi et ils vont y faire face chaque fois qu'ils tenteront de se réunir. Elle existe et on ne peut s'en débarrasser. On ne peut assurément pas dire que le National-Canadien espère que la fusion viendra.

L'hon. M. MURDOCK: Puis-je exprimer l'espoir qu'afin de prouver ce point, vous et d'autres insisteront afin que les représentants du National-Canadien et du Pacifique-Canadien ayant conféré pendant quelques semaines à London, Ont., comparaissent devant le Comité pour que nous puissions savoir ce qui a empêché la mise en commun du service entre Woodstock et Chicago. Assermentez-les.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'en ai pas entendu parler, mais je suis persuadé que les deux parties allégueront de forts arguments et que c'est la diversité d'intérêts qui a mis fin à cette conférence.

L'hon. M. MURDOCK: Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien étaient tout disposés à mettre leurs trains en commun entre Woodstock et Windsor, mais le Pacifique-Canadien voulait quatre milles de voie à l'est de Windsor afin d'y dévier ses trains par le terminus d'Essex, mais il ignorait que le Canada a hérité d'un chemin de fer de Détroit à Chicago et de Port-Huron à Chicago.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois que vous prouvez mon allégation.

L'hon. M. CALDER: N'y a-t-il pas la question d'un contrat du Pacifique-Canadien avec d'autres lignes?

L'hon. M. MURDOCK: Oui, un arrangement vraiment amical, d'après ce que j'en sais; c'était peut-être un contrat.

L'hon. M. MCRAE: Ce contrat aurait été conclu avec certaines des lignes américaines en relations avec le Pacifique. S'il l'enfreignait il perdrait d'autre trafic.

L'hon. M. MURDOCK: Mais il y a désaffectation de 330 milles de voies entre Détroit et Chicago.

L'hon. M. CALDER: D'après la coopération la situation ne se résume-t-elle pas à ceci approximativement: les deux réseaux conserveront leur identité. C'est essentiel en vertu de la coopération.

L'hon. M. DANDURAND: De même qu'avec l'unification.

L'hon. M. CALDER: Ils doivent conserver leur identité pour le motif que cette méthode de transiger finira par cesser et ils voudront reprendre leur propriété.

D'après l'autre plan, pour ce qui concerne les économies, les deux réseaux ferroviaires perdraient leur identité—nous perdons continuellement ce point de vue dans nos débats—ils perdraient complètement leur identité. Les deux chemins de fer seront fusionnés et exploités à l'avantage d'un autre réseau.

L'hon. M. DANDURAND: C'est là la fusion.

L'hon. M. CALDER: Oui. J'admets avec le sénateur Robinson que la possibilité de séparer ultérieurement ces voies ferrées sera très faible. Je suis d'avis que la coopération ne réussirait jamais autant que la fusion pour le motif que les administrateurs et les dirigeants des deux réseaux combattront avec autant d'acharnement et aussi longtemps qu'ils le pourront en faveur de leur propriété.

L'hon. M. MURDOCK: Naturellement.

L'hon. M. CALDER: Ce n'est qu'humain.

Le TÉMOIN: J'ai la même opinion qu'avait Jefferson lorsqu'il prêta son concours à l'élaboration de la constitution américaine. Lui et ses fédéralistes n'imaginèrent jamais qu'il y aurait une opposition à Washington à la Chambre des représentants et au Sénat. Il crut que les opinions seraient partagées dans le pays, mais qu'à Washington tout le monde se dépenserait sans compter afin de promouvoir les intérêts des Etats-Unis. C'est la même chose ici. La démocratie a produit de l'opposition et il ne peut y avoir de coopération. La démocratie

s'appuie sur l'opposition. Ce n'est qu'avec la fusion, à mon sens, que tout le monde travaillera pour la même cause, non pas en vertu de quelque régime de coopération, et je crois que l'énoncé du sénateur Murdock confirme ce point. C'est impossible.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Il y a autre chose aussi que je crois impossible et c'est que le peuple accepte une direction privée.—R. Peut-être mais j'en doute. Je ne crois pas que le Parlement rencontrerait quelque opposition s'il la décrétait. C'est ce que le citoyen moyen attend du Parlement.

Le Comité s'ajourne à demain à onze heures.

1939

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° 4

---

Présidents conjoints:

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

---

TÉMOINS:

M. N. S. Dowd, secrétaire-trésorier, Congrès pancanadien du Travail.
M. W. T. Burford, secrétaire-trésorier, Fédération canadienne du Travail.
Le professeur John L. McDougall, Université Queen's, Kingston, Ont.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1940

## ORDRE D'INSTITUTION

*(Extraits des procès-verbaux du Sénat, 7 mars 1939)*

*Résolu,*—Que, en vue de compléter l'enquête poursuivie au cours de la dernière session par le comité spécial du Sénat sur les chemins de fer, et de préparer et présenter un rapport suffisant de cette enquête, ce comité spécial soit institué de nouveau pour s'enquérir et faire rapport sur les meilleurs moyens de soulager le pays de la situation extrêmement grave des chemins de fer, ainsi que du fardeau financier qui en résulte; que ce comité ait le pouvoir d'assigner des personnes, de faire produire des pièces et documents qu'il se compose du même personnel et soit par conséquent formé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hardy, Horsey, Hugessen, Jones, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

# TÉMOIGNAGES

LE SÉNAT

Le jeudi 30 mars 1939.

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 ce jour à onze heures du matin.

Présidents conjoints: le très honorable George P. Graham et l'honorable C. P. Beaubien.

Avocat du Comité: le colonel O. M. Biggar, K.C.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Messieurs, la séance est ouverte.

M. BIGGAR: Le Comité doit entendre ce matin le représentant du Congrès pancanadien du Travail. M. Dowd représente ici cette organisation.

M. NORMAN S. DOWD, secrétaire-trésorier du Congrès pancanadien du Travail, est appelé.

*M. Biggar:*

D. Monsieur Dowd, vous êtes, n'est-ce pas, secrétaire-trésorier du Congrès pancanadien du Travail?—R. Oui, monsieur.

D. Les bureaux de cette organisation sont au numéro 230 de l'avenue Laurier-ouest?—R. Oui.

D. Vous désirez être entendu par le Comité sur la question soulevée par le professeur McDougall et visant les salaires versés par les chemins de fer, de même que sur certains sujets soulevés par M. Meikle dans son témoignage rendu l'autre jour devant le Comité?—R. J'ai rédigé un mémoire que je serais aise de communiquer au Comité; puis je répondrai aux questions que l'on me posera sur le mémoire ou sur le sujet en général, ce dans la mesure du mandat que l'on m'a confié.

D. Votre mémoire traite de ces deux points, n'est-ce pas?—R. Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crains que non. Je n'ai pu en lire que quelques pages et j'ai constaté qu'il ne les touche pas du tout.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Vous proposez-vous de répéter votre déposition de l'an dernier devant le Comité?—R. Non, monsieur. Mon organisation ne s'est pas présentée devant le Comité l'an dernier. C'est la première fois que le Congrès pancanadien du Travail comparaît devant vous. J'ai l'intention d'expliquer au Comité la nature et le fonctionnement du Congrès pancanadien du Travail et de lui soumettre la liste des organisations qu'il représente, à savoir: les employés de chemins de fer et la classe ouvrière en général; de lui mettre sous les yeux les données de nos registres et notre bonne foi, et enfin de traiter en général des déclarations du professeur McDougall—car en somme c'est tout ce qu'il importe de faire en l'occurrence—et de vous parler surtout du caractère de la soi-disant Fédération canadienne du Travail dont on s'est fait le porte-parole la semaine dernière devant votre Comité. Ce qu'on a dit en son nom a couru le pays d'un océan à l'autre. On a utilisé votre Comité comme tremplin pour répandre des idées qui ne sont celles d'aucun organisme sérieux de la classe ouvrière canadienne, qui ne sont celles d'aucun employé de chemin de fer hors un très petit nombre; et quant aux

travailleurs en général, je suis prêt à prouver que cette fédération ne compte pas trois cents membres.

*M. Biggar:*

D. Le Comité a entendu des personnes qui n'ont parlé qu'en leur propre nom.—R. Et moi, je parle au nom de 30,000 travailleurs, colonel.

D. Peu importe donc qui représentent les témoins?—R. En effet, colonel, si ce n'est quand leurs paroles sont censées être l'écho de la classe ouvrière, alors qu'elles ne le sont aucunement. Quand les paroles de ces personnes sont soigneusement publiées par certains journaux, à la radio et dans des articles de rédaction comme preuve que quantité de travailleurs favorisent l'unification des chemins de fer, la classe ouvrière que je représente doit protester de toutes ses forces à l'effet qu'elles ne sont nullement l'écho de ses volontés. Elles ne sont le sentiment d'aucune classe d'employés des chemins de fer ni de la classe ouvrière en général. Cependant, quand quelqu'un vient parler en son nom propre, la situation change de face. Ainsi le professeur McDougall a donné sa propre opinion mais non celle de l'Université Queens.

D. Ne pouvons-nous prendre pour acquis en l'occurrence qu'à votre avis M. Meikle n'a parlé au nom d'aucune organisation ouvrière quelque peu considérable?—R. C'est ce que je désire prouver très brièvement. C'est l'objet de mon mémoire, que je vais pouvoir vous lire en une demi-heure.

L'hon. M. COTÉ: A mon avis, nous ne siégons pas ici à cette fin. Ce Comité fut institué en vue de trouver les moyens d'étudier la situation des chemins de fer. Nous l'avons fait en suivant une certaine ligne de conduite. Le Pacifique-Canadien nous a soumis un plan d'unification que les représentants du National-Canadien ont réfuté par ces paroles: "Ce plan ne vaut rien." C'est ce qu'ont établi les témoins. Nous n'avons que faire de savoir qui ou quoi M. Meikle représente. Nous l'avons déjà appris de sa bouche.

L'hon. M. DANDURAND: Mais pourquoi avoir entendu M. Meikle?

L'hon. M. COTÉ: Nous lui avons posé certaines questions et nous nous sommes fait une opinion d'après ses réponses. Pour ma part, j'avouerai candidement que M. Meikle n'a pas parlé au nom de beaucoup de travailleurs. Cependant nous n'irons pas jusqu'à passer la moitié de notre séance de ce matin à entendre un autre organisme ouvrier réfuter les paroles de M. Meikle.

Le TÉMOIN: Sénateur Coté, je ne m'intéresse pas du tout aux paroles de M. Meikle, et j'ajouterai...

L'hon. M. COTÉ: Nous ne faisons pas ici le procès de M. Meikle. Nous refusons d'assister à la querelle des organisations ouvrières.

L'hon. M. DANDURAND: Mais alors pourquoi avoir entendu M. Meikle?

L'hon. M. CALDER: Nous l'avons fait à sa demande.

L'hon. M. COTÉ: Mais M. Meikle n'est pas venu faire le procès des organisations ouvrières.

L'hon. M. DANDURAND: Et pourtant il est venu devant nous se vanter de parler au nom d'une puissante organisation ouvrière.

L'hon. M. COTÉ: M. Meikle n'est pas venu faire devant nous le procès du Congrès pancanadien du Travail.

L'hon. M. DANDURAND: Il a pourtant déclaré représenter une certaine organisation ouvrière.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, je suis de ceux du Comité qui ont demandé d'entendre M. Meikle. A mon avis, nous devons entendre aussi les autres. S'ils bafouillent, mon opinion n'en sera nullement changée. J'ai demandé d'entendre M. Meikle et j'en fais autant pour les autres.

Le TÉMOIN: Merci, sénateur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Permettrez-vous à M. Meikle de répondre?

L'hon. M. HAIG: Je ne le crois pas. Je sais qu'il travaille aux ateliers du Pacifique-Canadien. Je le connais depuis des années. Il a émis certaines opinions. Or, les autres vont émettre certaines opinions différentes. Si nous devons aboutir à quelque chose par cette enquête; si par ailleurs il existe un certain organisme comme le Congrès pancanadien du Travail qui a une opinion à nous communiquer—et je sais que cet organisme représente une classe très nombreuse de travailleurs, celle que l'on appelle les aristocrates des employés de chemins de fer—nous devons les entendre.

L'hon. M. COTÉ: Sénateur Haig, je ne veux pas que vous ni personne du Comité interprétez mal mon attitude. Je suis tout disposé à entendre M...

Le TÉMOIN: Dowd.

L'hon. M. COTÉ: ...M. Dowd, pourvu que...

L'hon. M. HAIG: Sénateur Coté, ces gens vont nuire à leur propre cause s'ils se lancent dans un réquisitoire contre M. Meikle; mais s'ils désirent prouver qu'ils se font les porte-parole d'une classe nombreuse de—j'ignore quel mot je dois employer...

Le TÉMOIN: Les gens de bureau et les autres classes de travailleurs.

L'hon. M. HAIG: Oui. Je connais cette organisation. Nous en avons appris beaucoup sur son compte; en effet, son président nous a entretenus longuement l'an dernier.

Le TÉMOIN: Il a parlé au nom de la Fraternité des employés de chemins de fer affiliés au Congrès pancanadien du Travail.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Pourquoi n'a-t-il pas parlé en votre nom à la même occasion?—R. Il a parlé au nom des cheminots, et moi, je parle au nom de la classe en général appartenant à des unions affiliées au Congrès.

L'hon. M. COTÉ: On m'a interrompu. Je me suis dit parfaitement disposé à entendre M. Dowd pourvu—et c'est ce que je me disposais à expliquer tantôt—qu'il se limite au témoignage de M. McDougall.

L'hon. M. ROBINSON: Pourquoi?

L'hon. M. COTÉ: S'il a du nouveau à nous communiquer, parfait. Je viens de jeter un coup d'œil sur son mémoire et je crois avoir constaté qu'il tourne en querelle entre M. Meikle et l'organisation de M. Dowd. Nous ne sommes certainement pas disposés à prendre part à rien de tel. Si M. Dowd se restreint à la question—et je crois avoir dit ce qui s'y rapporte—et oublie son antagonisme à l'endroit de M. Meikle, nous pourrions alors l'entendre.

L'hon. M. MURDOCK: Etiez-vous présent à notre première séance?

L'hon. M. COTÉ: Nous savons tous, je crois, que M. Meikle ne représente pas un groupe aussi nombreux que celui au nom de qui M. Dowd prétend parler.

L'hon. M. DANDURAND: Vous ne devriez pas parler ainsi. Il a déclaré représenter les musiciens.

L'hon. M. MURDOCK: J'avais suggéré de ne pas entendre M. Meikle pour certaines raisons—le sénateur Coté n'assistait pas à notre première réunion, je crois—mais on s'est prononcé contre moi et on a résolu d'entendre M. Meikle. Ce dernier a fait certaines déclarations concrètes, par exemple, qu'il parlait au nom de 52,000 employés.

L'hon. M. PARENT: Exact.

L'hon. M. MURDOCK: Je sais que certains d'entre nous, dont M. Coté peut-être, s'en contenteraient parfaitement. En fait et vu mon expérience en matière ouvrière, je le savais isolé et qu'il ne se faisait l'écho de personne dans ses affirma-

tions. Pour cette raison et si telle est la situation, nous pouvons parfaitement entendre l'autre son de cloche.

L'hon. M. McRAE: Monsieur le président, ce mémoire est assez bref. Nous en aurions entendu la moitié à l'heure qu'il est si nous eussions autorisé M. Dowd à parler. J'appuie le sénateur Haig et demande d'écouter la lecture du mémoire.

Le TÉMOIN: Puis-je procéder?

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

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité:

1. Le Congrès pancanadien du Travail est un organisme central de la classe ouvrière canadienne identique dans son essence et dans son fonctionnement au Congrès des Unions ouvrières britanniques. Il fut institué en mars 1927 par les représentants de huit unions nationales et a absorbé la Fédération canadienne du Travail fondée en 1902. Ses unions nationales affiliées et ses unions régionales à charte sont entièrement nationales de caractère et, exception faite du Congrès des Métiers et du Travail du Canada qui représente les unions internationales en matière législative, il compte plus de membres que toute autre organisation ouvrière nationale au Canada.

2. Nos déclarations sur le nombre de nos membres communiqué par nous au ministère fédéral du Travail en vue de son rapport intitulé "Mouvement syndical au Canada" pour 1938 révèlent, au 31 décembre 1938, un effectif de 31,459 membres répartis entre 288 succursales ou unions régionales. Ci-joint la liste de ces unions pour la gouverne du Comité. La page 8 du "Mouvement syndical au Canada" montre que notre congrès s'est prêté à la demande du ministère à l'effet de faire vérifier le chiffre de ses membres et ses archives pour 1937 par un comptable du ministère des Finances et que cette vérification eut lieu. Nous avons consenti à une vérification identique du nombre de nos membres et de nos archives pour 1938. Je pourrais ajouter que le nombre de nos membres augmente du fait que 8 unions nouvelles ou reconstituées se sont jointes au Congrès depuis le début de l'année et que maintenant les chiffres que j'ai fournis comme étant ceux du 31 décembre 1938 devraient être majorés d'environ 1,000 membres. Le chiffre des unions et des membres ajoutés cette année ne comprend pas les milliers de travailleurs des aciéries de la Nouvelle-Ecosse présentement à se constituer en union nationale et que le Congrès sera appelé à admettre en ses cadres.

3. La classification des ouvriers canadiens représentés par le Congrès apparaît à l'appendice du présent mémoire, et on voudra bien noter qu'elle comprend une organisation nationale de cheminots et plusieurs succursales d'une autre organisation nationale d'employés de chemins de fer directement affiliées. Les employés de chemins de fer représentés par ces deux organisations comptent des membres de tous les groupements et de toutes les catégories d'employés de cette industrie, les employés d'ateliers exceptés.

4. La question de l'unification ou fusion des chemins de fer fut à l'ordre du jour à chaque convention annuelle du Congrès depuis 1935. A sa convention de cette dernière année, le comité exécutif du Congrès a formulé en ces termes son opinion sur les propositions faites en vue de fusionner les chemins de fer du Canada:

> La suggestion de fusionner les chemins de fer du Canada étant remise publiquement sur le tapis par le chemin de fer de propriété particulière, le comité exécutif réaffirme sa conviction qu'aucune fusion, soit des chemins de fer mêmes, soit des services télégraphiques ou de messageries des chemins de fer, ne peut servir les intérêts de la population si elle ne prévoit pas le maintien à leur emploi des employés actuels et le retour de ceux qui furent congédiés au cours de la dépression. L'élimination de la rivalité entre les chemins de fer ne devrait s'envisager qu'en fonction de la mise sur pied d'une politique économique nationale. Tant que les

autres services d'utilité publique (où l'on devrait faire entrer les denrées essentielles et le logement) seront exploités à titre d'entreprises particulières, la dualité des services devra constituer la règle plutôt que l'exception, et la tentative d'économiser miette à miette sur les chemins de fer contraste tellement avec l'insistance de la part des mêmes personnes à l'effet de maintenir la rivalité dans d'autres domaines que nous ne pouvons chasser de notre esprit la conviction qu'elles ne sont inspirées que par des motifs égoïstes ou partisans bien plus que par le désir d'assurer le bien général du Canada.

5. Cette partie du rapport du comité exécutif fut adoptée presque à l'unanimité par la convention et cette déclaration de vues fut maintenue à chaque convention subséquente. A la dernière convention du Congrès tenue à London, Ontario, en avril 1938, nombre de résolutions sur cette question furent déposées dont les suivantes:

> Attendu que le Congrès pancanadien du Travail note l'intensité croissante de la campagne d'unification et de fusion des deux grands chemins de fer du Canada dans une entreprise particulière et sous une direction unique; et que, concurremment avec cette campagne, s'effectue une attaque malicieuse, sournoise et injuste contre les chemins de fer Nationaux du Canada en leur qualité de grande entreprise publique; et
>
> Attendu que ce Congrès s'est à maintes reprises déclaré opposé à toute forme de fusion en une entreprise particulière:
>
> Qu'il soit résolu en conséquence que le nouveau comité exécutif du Congrès soit chargé de poursuivre ses efforts jusqu'au bout contre tout projet d'unification ou de fusion, et, à cette fin, d'utiliser tous les modes possibles de publicité pour mettre sous les yeux de la population un exposé juste et exact de la situation des chemins de fer Nationaux du Canada et par la même occasion exprimer le sentiment du Congrès sur cette question.

La convention a adopté cette résolution à l'unanimité.

6. Puis-je aussi citer un extrait du rapport suivant du Conseil exécutif du Congrès à la convention de l'an dernier:

> "La campagne de fusion, d'unification ou de gestion commune des chemins de fer Pacifique-Canadien et National-Canadien vient de renaître et de s'intensifier.... Le sentiment du Congrès à ce sujet a été exprimé à des conventions antérieures, et le comité exécutif est d'avis que cette opposition à la fusion des chemins de fer et à tout projet connexe devrait être présentement confirmée. La solution du problème des chemins de fer ne se trouvera que le jour où l'on résoudra le problème général de l'industrie par le recours à une politique économique visant toutes les industries et assurant leur fonctionnement au point de vue utilitaire plutôt qu'à celui des avantages financiers à en tirer. Le Comité est d'avis qu'aucun avantage de quelque importance ne peut émaner d'une politique défaitiste d'abandon de lignes de chemins de fer, de réduction du service public qui forcerait des milliers d'employés à recourir à l'assistance publique, alors que le Canada comprend une étendue énorme de territoire à développer, et qu'il existe tant de moyens d'utiliser les lignes actuelles de chemins de fer avec avantage pour des fins de colonisation et d'exploitation de nos ressources naturelles."

7. Le Conseil exécutif a aussi prié instamment "le gouvernement fédéral de prendre les mesures nécessaires pour défendre le chemin de fer de l'Etat contre toute critique injustifiée et pour dévoiler les sources de la propagande actuellement faite auprès du public."

Le rapport du Conseil à ce sujet a obtenu l'assentiment unanime.

8. Permettez-moi aussi d'exposer l'opinion du Congrès telle qu'exprimée dans le Mémoire communiqué au gouvernement fédéral. En janvier 1938, le Congrès déclara avoir constaté

> "une reprise de la propagande par des publicistes stipendiés et par d'autres personnes intéressées en faveur de la fusion ou de l'unification du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. La décision prise par l'Etat de maintenir l'intégrité des chemins de fer Nationaux du Canada comme propriété de la nation et sous l'administration de l'Etat est jugée par le Congrès comme constituant le plus sûr rempart contre cette propagande; à noter que les attaques contre le National-Canadien s'associent aux attaques contre le Gouvernement que l'on accuse de manquer de courage pour s'attaquer au soi-disant problème des chemins de fer, avec énergie et sans égard pour sa parole ou pour la volonté populaire manifeste.
>
> "Le Congrès prie l'Etat de protéger dans toute la mesure possible les chemins de fer Nationaux contre toutes attaques mal fondées et contre toute critique injustifiée, et de s'opposer avec la plus grande énergie à toute fusion ou unification ou à toute tentative de restreindre à l'avantage du chemin de fer privé le service présentement effectué pour la population du Canada par les chemins de fer Nationaux."

9. En outre, en janvier dernier, lors de l'entrevue d'une délégation nombreuse du Congrès avec le Cabinet, le problème fut discuté dans les termes suivants:

> "Le Congrès désire apporter son appui cordial à l'attitude adoptée par le gouvernement et en particulier par le ministre des Transports, attitude opposée à toutes formes de fusion, d'unification, de gestion commune, etc., que les propagandistes stipendiés par des intérêts particuliers persistent à prôner. En même temps que ces projets sont lancés, on est témoin d'attaques contre les chemins de fer Nationaux et d'une insistance sur le 'problème des chemins de fer', et ce de façon à faire croire que le maintien des chemins de fer Nationaux comme réseau d'Etat donne lieu à ce 'problème'. Le gouvernement est prié de faire tout le nécessaire pour protéger les chemins de fer Nationaux contre les fausses représentations et contre toute ingérence défavorable à leur intégrité comme réseau d'Etat régi par l'Etat.
>
> "Advenant cependant que la coordination des transports vienne à être considérée opportune dans l'intérêt de la nation, le Congrès est d'avis qu'une telle mesure devrait être effectuée comme plan d'ensemble et uniquement comme faisant partie d'une politique nationale d'étatisation des modes de production et de distribution par le pays entier. Toutes suggestions pouvant comporter la réduction de l'embauchage déjà considérablement restreint dans une mesure alarmante, doit rencontrer l'opposition énergique du Congrès, et à ce propos nous désirons appuyer sur le fait que toute organisation ouvrière sérieuse au Canada approuve absolument son opposition à la fusion ou à tous autres projets de cette nature s'appliquant exclusivement à l'industrie ferroviaire."

10. Nous croyons devoir appuyer particulièrement sur la dernière phrase de cet alinéa. Toutes les organisations de cheminots au Canada, y compris celles que l'on désigne sous le nom d'unions "Internationales" des cheminots, de même que le Congrès des Métiers et du Travail du Canada et le Congrès pancanadien du Travail qui compte un certain nombre d'unions d'employés des chemins de fer parmi ses syndicats affiliés, se sont fortement opposés à l'unification et à tous projets similaires. Ces organismes représentent à peu près tous les employés des chemins de fer du Canada, ainsi qu'une majorité écrasante de la classe ouvrière syndiquée en général, et tous ont adopté une attitude unanime sur cette question.

[M. N. S. Dowd.]

11. Quant aux opinions et témoignages que votre Comité a entendus mardi dernier de la part du professeur McDougall et de M. Allan Meikle, tout ce que je puis en dire au nom du Congrès doit se comprendre en termes plus ou moins généraux et dans le sens approuvé par les unions affiliées au Congrès. La Fraternité canadienne des employés de chemins de fer et le Congrès ont démontré que le double emploi et le chevauchement n'existent pas seulement dans l'industrie ferroviaire mais aussi dans tous les domaines de l'économie nationale. Pour cette raison ils ont persisté à soutenir qu'il est déraisonnable de choisir les chemins de fer pour en faire l'objet d'une étude spéciale, vu qu'ils ne constituent qu'un élément dans la situation générale.

12. Ainsi l'on pourrait enquêter sur le chevauchement évident des universités canadiennes. Ces dernières pourraient parfaitement être coordonnées ou placées sous une direction commune d'où sortirait une économie annuelle de millions de dollars. Elles vivent directement, pour la plupart, d'impôts; leur revenu tiré de fondations ont diminué notablement du chef du fléchissement des intérêts sur obligations, et elles se voient indubitablement forcées d'exiger une forte rétribution et de faire supporter un lourd fardeau aux citoyens désireux d'assurer une instruction universitaire à leurs enfants. Or ce fardeau pourrait s'alléger de plusieurs manières, à savoir: par l'élimination stricte de tout chevauchement, par la mise à la retraite de tous les professeurs à leur cinquantième année, ce qui laisserait le champ libre aux jeunes; on pourrait aussi réduire de vingt pour cent le traitement de tous les professeurs.

13. A tout le moins, les petites universités, qui ne parviennent à subsister qu'à force de sacrifices, pourraient être supprimées; et si l'on hésitait à réduire les appointements, les gouverneurs savent parfaitement que les professeurs ne sont pas syndiqués et sont donc sans défense. Ces gens jouissent de loisirs absolument hors de toute raison, plusieurs d'entre eux ne travaillent que cinq ou six heures par semaine; ils ont des vacances de quatre ou cinq mois par année et une année de congé payé tous les sept ans. Devant ces faits il n'est aucun argument apporté à la solution du problème ferroviaire par le Professeur McDougall que l'on ne puisse invoquer avec autant sinon plus de raison contre les universités.

L'hon. M. PARENT: Toute comparaison est odieuse.

Le TÉMOIN: Les raisonnements par analogie sont souvent éloquents.

L'hon. M. HAIG: A condition que vos déclarations soient exactes.

Le TÉMOIN: J'en suis sûr car j'ai un fils à l'Université Queen's, et je rougis quelque peu d'un tel état de choses; cependant le professeur n'a pas parlé au nom de l'Université Queen's.

14. Quant à la méthode d'argumentation du professeur, il est illogique de prétendre que si quelques mécaniciens ou chefs de trains touchent dans des circonstances données des salaires assez élevés, on doive y voir une raison pour réduire de vingt pour cent les salaires de tous les employés de la circulation ou du moins de ceux qui travaillent sur les lignes à trafic moins intense, le professeur semblant croire que les salaires sont raisonnables sur les lignes plus payantes. Il a dit toutefois que dans un cas particulier une réduction de salaire de vingt pour cent dans toutes les sphères de l'industrie serait souhaitable. Somme toute, le premier économiste venu répondra au professeur McDougall que nulle solution de la question économique au Canada ne peut se trouver dans un affaiblissement du pouvoir d'achat; l'expérience acquise ces dix dernières années le prouve assez clairement; en fait, le Gouvernement des Etats-Unis, par exemple, s'est efforcé de relever par tous les moyens à sa disposition le pouvoir d'achat de la population.

15. Pour ce qui est de l'ancienneté, le professeur devrait savoir qu'en général les industriels préfèrent embaucher les anciens employés, même en l'absence de toute entente à cet effet. Il est difficile, en tous cas, de savoir quelle portée cet

aspect de la question possède sur l'ensemble du problème; ses paroles à ce sujet étaient purement gratuites.

16. Le professeur déclare que "dans les meilleures conditions possibles on se demande si le maintien en permanence des 42 p. 100 de voies à trafic restreint est vraiment justifié." Il approuverait donc le Pacifique-Canadien d'éliminer 5,000 milles de voies, oubliant par là que ces lignes furent construites en vue de servir en partie la colonisation. Le Congrès préférerait l'opinion du président Hungerford qui a déclaré au Comité l'an dernier "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." Il a même ajouté: "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."

17. Sous plus d'un rapport le professeur McDougall a montré que sa connaissance de la question dans son ensemble était purement académique. Ainsi, il déclare que l'administration des chemins de fer, à l'origine, consentait à partager ses bénéfices "généreux" avec les employés. Or c'est absolument faux, vu que les unions des employés de chemins de fer durent lutter ferme pour obtenir tout d'abord la reconnaissance de leur existence, puis pour négocier des contrats sur les salaires et les conditions de travail. Il a dit: "ils jugent posséder un droit perpétuel de régler les salaires et les conditions de travail qui leur furent octroyées au temps de la prospérité des chemins de fer." Je l'ai déclaré, rien ne leur fut "octroyé", et si les Unions sont blâmables de vouloir maintenir les salaires élevés et le niveau de vie que leurs adhérents ont atteint, il suffit de reconnaître que ce fut là leur principal objectif. Mais on pourrait ajouter que le salaire moyen sur les chemins de fer canadiens en 1937 fut de $1,448 par année—et ici puis-je ajouter, entre parenthèses, que cette moyenne comprend les appointements de tous les employés supérieurs—chiffre qui n'atteint pas le niveau de tout budget convenable; s'il est vrai que certains groupes d'employés sont assez bien rémunérés, la grande majorité des employés de chemins de fer touchent beaucoup moins que ce chiffre; je dirai plus, près de 70,000 employés de chemins de fer furent congédiés ou retraités depuis 1928 en dépit du prétendu "pouvoir unique de marchandage" reconnu aux unions ouvrières.

18. Somme toute, le Congrès estime que la lecture de quelques exemples tirés des décisions du Conseil de rajustement N° 1 de la *Gazette du Travail*, et l'étude de quelques échelles de salaires et de statistiques autorisent difficilement le professeur à se vanter de posséder une connaissance approfondie de la situation des chemins de fer, et ses efforts bénévoles sur ce terrain eussent peut-être été plus utiles dans d'autres domaines.

19. A noter toutefois que le professeur n'a pas prétendu se faire le porte-parole de l'Université Queen's. L'autre témoin entendu mardi dernier, M. Allan Meikle, a affirmé parler au nom des employés de chemins de fer et de la classe ouvrière en général, et cette affirmation importe beaucoup plus au Congrès que sa répétition des déclarations de sir Edward Beatty, répétition qu'a justement soulignée le sénateur Dandurand. En l'occurrence, le Congrès désire exposer la vérité sur la Fédération canadienne du Travail parce que l'on a créé une impression dans l'esprit de la population du Canada—j'oserai dire en utilisant ce Comité comme tremplin.

Je dis que l'on a laissé entendre en plus d'une occasion à la population du Canada que cette fédération représentait un nombre considérable de travailleurs canadiens, dont les employés de chemins de fer, et qu'elle était si entendue sur la question qu'elle seule voyait les avantages de l'unification des chemins de fer ou d'autres projets, alors que la grande majorité des travailleurs syndiqués sur les chemins de fer et dans l'industrie en général était si peu clairvoyante sur ses propres intérêts qu'elle rejetait unanimement et avec persistance ces projets.

[M. N. S. Dowd.]

20. Le Comité a invité plusieurs personnes à venir témoigner; d'autres, comme le professeur McDougall, y sont venues d'elles-mêmes. La Fédération canadienne du Travail a demandé audience pour son président, M. Allan Meikle, qui a non seulement lu son mémoire au Comité mais a aussi répondu à quantité de questions. Nous comptons que le Comité doive connaître le caractère de cette fédération et être en mesure de juger de sa bonne foi, étant donné l'évidence que les opinions émises au nom de la fédération ne seraient pas par ailleurs jugées seulement au fond mais comme étant celles d'une organisation "nombreuse" de travailleurs.

21. Pour mettre les choses au clair, il convient de faire comprendre au Comité et à la population qu'il a existé de 1902 à 1927 un organisme national de la classe ouvrière connu de 1908 jusqu'à sa disparition sous le nom de Fédération canadienne du Travail. Le Congrès pancanadien du Travail l'a absorbé en 1927, date de sa création. Le secrétaire-trésorier du Congrès fut, de mars 1927 à septembre 1936, M. W. T. Burford, radiotélégraphiste doué d'un grand talent littéraire. Il fut aussi éditeur et administrateur du *Canadian Unionist,* organe officiel du Congrès. En août 1936, dans le *Canadian Unionist,* M. Burford publia—malgré la décision d'une convention tenue au printemps de cette année-là—un article signé Allan Meikle et intitulé "La question des chemins de fer et les Travailleurs", qui devait être le premier d'une série d'articles sur le sujet. Il contient les clichés ordinaires sur la "rationalisation" des chemins de fer qu'il donne comme "inévitable et nécessaire"; il conseille aux employés des chemins de fer de chercher une base d'entente avec les adeptes de ce projet. Il est intéressant de noter en passant que la "rationalisation" fut le premier cheval de bataille; vinrent ensuite des appels au public d'avaler la pilule appelée, cette fois "la fusion"; quand ce projet fut repoussé, on l'appela "unification", et aujourd'hui c'est la "gestion commune", mais le projet reste le même.

22. Cependant les cheminots affiliés à la Fraternité canadienne des Employés de chemins de fer et l'Association canadienne des employés de chemins de fer, toutes deux affiliées au Congrès à l'époque, blâmèrent cet article si fortement que M. Burford, M. Meikle et quelques partisans refusèrent d'assister à une convention du Congrès en septembre 1936 et résolurent en octobre 1936 de faire machine arrière et de ressusciter le nom "La Fédération canadienne du Travail", en octobre 1936. Depuis M. Burford a travaillé sous cette enseigne en qualité de secrétaire-trésorier perpétuel de par la "constitution". Comme il vous l'a fait lire par M. Meikle la semaine dernière dans son mémoire, il prétend qu'en 1927 la Fédération canadienne du Travail a adopté une nouvelle constitution et a pris un autre nom (le Congrès pan-canadien du Travail), mais "qu'il devint nécessaire en 1936 de reprendre l'ancien nom de Fédération". C'est là une illusion anodine chez M. Burford; il l'a répétée si souvent qu'il a fini par y croire, bien qu'il n'y ait pas une miette de vérité. Pas un des premiers affiliés ou des dirigeants de l'ancienne Fédération canadienne du Travail n'a travaillé à sa résurrection; l'ancien organisme cessa absolument d'exister, et c'est sottise que de prétendre à la continuité d'existence ou à la suspension d'activité de la fédération pendant une période de neuf ans; on l'affirme simplement pour faire croire au public que la "Fédération" est un organisme ancien, alors qu'en réalité on lui a donné naissance il y a deux ans et demi à peine dans un but de la propagande d'unification ferroviaire, comme le sénateur Murdock l'a déclaré au Comité.

23. La "Fédération" est née en octobre 1936, et la *One Big Union,* de Winnipeg, fut son unique adhérente; quelques mois plus tard, l'*Amalgamated Building Workers of Canada* s'y affilia et plus tard encore un certain McMaster qui dirige, dit-on une "soupe" populaire, soutenue pour les matelots à Montréal, par des donations, s'y affilia avec un petit groupe de ses gens. Des 8,704 membres des unions régionales de la Fédération, déclarés au ministère du Travail pour le rapport de ce dernier sur le "Mouvement syndical au Canada" pour 1937, la *One Big Union* comptait environ 2,000 adhérents; l'*Amalgamated Building Workers*

*of Canada,* 2,000, et la Fraternité canadienne des Employés de vaisseaux, 4,000. Il y a deux semaines, la *One Big Union* se retira de la Fédération parce que M. Burford prêchait l'unification des chemins de fer malgré la décision prise à la "Convention" de la Fédération tenue en décembre dernier; presque tous les anciens membres de l'*Amalgamated Building Workers of Canada* ont quitté cette organisation pour devenir membres d'unions régionales détenant une charte du Congrès pancanadien du Travail. Quant à l'effectif de l'Union des Employés de vaisseaux, la *Canadian Seamen's Union,* liée par convention avec toutes les compagnies de bateaux des Grands Lacs, il était, à sa dernière convention, de 5,000, soit tous les employés de vaisseaux de ce service, ce qui ne laisse rien à M. McMaster.

24. Le sénateur Meighen a demandé à M. Meikle: "Qui fait partie de la Fédération?" "Qu'est-ce qui constitue la Fédération?", à quoi on a répondu maladroitement "*The Building Trades Workers of Canada;* la *Transport and General Workers' Union of Canada;* l'*Electrical Communication Workers of Canada.* La *One Big Union* fait aussi partie de cette organisation. Il y a aussi la *Saskatchewan Coal Miners' Union* et une douzaine ou deux de succursales disséminées par tout le pays. On y trouve les travailleurs d'ordre général, les employés de raffineries, les journaliers et diverses classes de travailleurs d'un peu partout au Canada. Hors la *One Big Union* dont je vais vous entretenir en particulier, ces unions sont de simples unions-fantômes qui comptent une poignée de membres. Mme I. Paton, de Toronto, fut l'unique membre de la *Transport and General Workers' Union* jusqu'à ces derniers quinze jours, alors que M. Meikle s'y est affilié au retrait de la *One Big Union* de la Fédération. Mme Paton fut mêlée à l'invasion malheureuse de la zone houillère de Saskatchewan en septembre dernier, à l'instigation des employeurs qui contribuèrent à la fédération un chèque à quatre chiffres pour faire face aux frais d'organisation, au dire d'un organisateur amené de Vancouver et qui fut dégoûté au point de quitter la fédération. On constata, au vote recueilli par le ministère du Travail, que la fédération comptait à peine quelques membres chez les mineurs de la Saskatchewan. On croit M. Burford l'unique membre de l'*Electrical Communication Workers of Canada.* La mention des "employés de raffineries" est amusante. La Fédération organisa en 1937 un groupe d'employés de raffineries qui la quittèrent bientôt pour adhérer au Congrès.

L'hon. M. PARENT: Sont-ce des employés de l'industrie du sucre d'érable?

Le TÉMOIN: Non, monsieur. Il s'agit de l'*Atlantic Sugar Workers' Union* de Saint-Jean.

25. M. Meikle a établi à 52,000 le nombre de membres de la fédération. C'était le 21 mars. Par malheur, M. Burford n'a réclamé, lui, que 40,000 membres dans une déclaration faite à la Presse canadienne le 17 mars et consignée par le sénateur Murdock. Ces deux messieurs devraient accorder leurs violons. A la même époque, il établissait à 3,000 le nombre de membres de la *One Big Union,* bien que le secrétaire général, M. R. B. Russell, l'ait établi à 23,509. Nul doute que ce chiffre soit entré dans le prétendu nombre de 52,622 fourni par M. Burford pour 1937, et que les départs aient dû réduire ce chiffre à 29,000 environ et non à 40,000, comme il le prétend présentement. Il est assez difficile de suivre les calculs effectués, mais il est significatif qu'à l'époque où la *One Big Union* appartenait à la fédération, on comptât 23,000 membres et plus et qu'au départ de cette dernière ou, comme le prétend M. Burford, quand son activité fut suspendue, on ait vu disparaître 20,000 membres—emportés par le vent. Quarante bataillons entiers! Et pourtant M. Russell affirme posséder encore 23,000 membres; qui croire alors? En réalité, pour ce que le Congrès a pu apprendre à la suite d'une enquête approfondie, la *One Big Union* compte environ 1,800 membres dont une douzaine environ, dont M. Meikle, sont des employés de chemins de fer; or, tous, M. Meikle excepté, ont répudié la fédération et son attitude sur l'unification des chemins de fer.

[M. N. S. Dowd.]

26. M. Meikle a déclaré (page 52 des délibérations, fascicule nº 2)—je cite M. Meikle. On reconnaîtra son style—"Cette section à Winnipeg de laquelle émanait cette déclaration a été suspendue temporairement pour cause de non-payement de sa contribution par tête. Cela n'a été discuté à aucune réunion générale de la *O.B.U.*" Or, il reçoit un démenti direct de la bouche de l'un des membres de la *O.B.U.* dans la déclaration suivante parue dans le *Manitoba Free Press* de samedi dernier 25 mars:

LA ONE BIG UNION MANIFESTE SON OPPOSITION À LA FUSION

> La *One Big Union* s'oppose à la fusion et appuie les employés de chemins de fer dans leur refus d'y adhérer, vient de déclarer jeudi Ed. Armstrong, secrétaire de la succursale des Employés de tramways de l'*O.B.U.*, dans un télégramme adressé au sénateur Beaubien, président du Comité des chemins de fer du Sénat.
>
> Il a ajouté que les déclarations d'Allan Meikle, président de la Fédération canadienne du Travail, faites devant le Comité mardi à l'effet que la *One Big Union* n'avait suspendu son activité que temporairement étaient fausses.
>
> M. Armstrong a dit qu'en fait cette *One Big Union* s'était retirée de la fédération parce que la décision prise à la convention de Montréal en opposition à la fusion n'avait pas été appliquée par le conseil exécutif.
>
> "La *One Big Union* s'oppose à la fusion ou à l'unification des chemins de fer", a-t-il déclaré, "et appuie les employés de chemins de fer dans leur opposition à cette mesure."

27. M. Armstrong fait allusion à la décision prise par la fédération à une convention de décembre dernier, alors que les délégués ont refusé d'approuver une recommandation du conseil exécutif en faveur de l'unification. On a pu lire dans une dépêche de Montréal de la Presse canadienne, le 8 décembre, l'alinéa suivant:

> La Fédération canadienne du Travail réaffirme à l'unanimité qu'elle ne prend aucune attitude au sujet de la coordination des chemins de fer canadiens. Le mardi (6 décembre), la fédération a classé la recommandation de son conseil exécutif à l'effet que les chemins de fer canadiens soient unifiés.

28. Le fait est, messieurs, que non seulement la Fédération canadienne du Travail ne représente plus que quelques centaines de travailleurs au maximum, mais que son "président" a déposé au nom de la fédération, et, à l'en croire, au nom d'un groupe de 52,000 travailleurs, des propositions qui avaient été définitivement et décisivement classées, d'après un rapport des journaux, au mois de décembre dernier. On peut tolérer que M. Meikle se fasse le porte-parole des opinions de M. Burford, mais quand il ose venir devant le Comité et prétendre parler au nom de la classe ouvrière, le Congrès doit protester de toutes ses forces contre toute considération à donner à ses paroles, hors celle à accorder à l'avis d'une ou deux personnes. L'affirmation de parler au nom de la classe ouvrière est absolument gratuite et tous les travailleurs le savent parfaitement. Le Congrès pancanadien du Travail possède des unions dans presque toutes les villes, grandes et petites, au Canada, comme le prouve la liste ci-jointe, et les membres de ces unions ignorent l'existence d'aucune union adhérant à la fédération. Nous étions renseignés sur le compte de la *One Big Union*, qui s'est retirée ou a suspendu son activité quelque deux semaines passées, avant la venue ici de M. Meikle. Impossible de dissimuler 52,000 membres, s'ils existaient, on les connaîtrait; ils n'existent pas tout simplement. On a déjà déclaré que M. Burford

a refusé aux comptables du ministère des Finances l'accès à ses listes de membres pour 1937; il est facile de le comprendre; c'est qu'il a refusé de laisser dévoiler que toute son organisation est un simple château de cartes.

29. Le sénateur Murdock a abordé la question de l'auteur du mémoire la semaine dernière quand le sénateur Meighen a demandé si ce mémoire vaudrait quelque chose s'il émanait d'une association de gibiers de pénitenciers. Il a dû paraître évident au Comité, comme ce le fut à quiconque a lu les témoignages, qu'il existe une contradiction flagrante entre le mémoire et les réponses de M. Meikle aux questions improvisées. Le style doucereux et grandiloquent du mémoire boursouflé et prétentieux, surtout dans les alinéas du début, trahit son auteur, et cet auteur n'est pas un travailleur de chemin de fer; il ne porte pas de salopette ni ne demeure à Winnipeg.

30. Il serait peut-être intéressant de noter que M. Meikle a déclaré devant le Comité avoir "plus appris sur la situation des chemins de fer en 1930, alors qu'il représentait le Canada à la Conférence impériale de Londres, de la bouche des gens des chemins de fer, ce qui m'a donné l'idée d'écrire en 1935 sur ce sujet". Il est plutôt étrange qu'il ait mis tant de temps à concevoir son idée quand on songe que ses premiers articles ont paru, à ce que j'en sais, en 1936 et non en 1935. Il est vrai que certaines intelligences sont plus lentes au travail que d'autres, cependant la plupart des gens, une fois poussés par une inspiration de la plus haute importance, obéissent à cette inspiration avant cinq ou six ans. Il reste que cette allusion au fait "d'avoir représenté le Canada à la Conférence impériale de Londres" montre de toute évidence que nous avons affaire à une personnalité. Etrange, le "Sommaire des délibérations" de la Conférence impériale de 1930 omet le nom de M. Meikle de la liste des conseillers de la délégation canadienne, bien que quatorze autres noms de Canadiens y apparaissent. M. Meikle y était peut-être présent en esprit et il s'est peut-être convaincu lui-même par la suite d'y avoir été, mais le compte rendu ne vient pas étayer cette affirmation. Ceci pour la créance à accorder au témoin.

31. Le Congrès ne perdrait pas son temps à cette triste histoire si le témoin n'avait pas essayé délibérément de tromper le Comité et le public sur le caractère de cette "fédération", et si plusieurs journaux canadiens n'avaient pas prêché avec insistance les idées de la "fédération" en vue de faire croire au public qu'il se trouvait des champions de l'unification des chemins de fer chez les employés. La *Gazette*, de Montréal, et le *Toronto Globe and Mail* ont publié la semaine dernière la photo de M. Meikle côte à côte avec celle d'Hitler, créant ainsi auprès de leurs lecteurs une impression à la fois fausse et mensongère.

32. Dans des circonstances antérieures, la *Gazette*, de Montréal, et le *Star*, de Montréal, ont publié des éditoriaux criants louangeant les vues "sensées" de la Fédération et attaqué violemment les hommes politiques, les accusant de pusillanimité dans leur refus de prendre en mains l'épineux problème des chemins de fer et de le résoudre sans se demander si le public approuverait ou non leur solution. La semaine dernière même, le *Globe and Mail* intitulait son article sur le témoignage de M. Meikle: "On entrevoit une crise si l'on ne fusionne pas les chemins de fer"; la Fédération du Travail affirme que l'unification servirait les intérêts des travailleurs tout autant que ceux des contribuables", et ce sur presque trois colonnes! Or, cet article fut lu d'un océan à l'autre.

33. Quant aux arguments présentés dans le mémoire lu par M. Meikle, ils ne sont rien autre qu'un ressassage de ceux depuis longtemps connus des discours de sir Edward Beatty; j'ai l'impression que ces arguments furent déjà présentés au Comité et qu'on y a pleinement répondu, en particulier dans le mémoire présenté devant le Comité par la Fraternité canadienne des Employés de Chemins de fer le 21 juin 1938. Le Congrès approuve "à l'unanimité les vues exprimées dans ce mémoire comme conformes aux résolutions des conventions du Congrès, approbation indiquée ailleurs, comme ce mémoire-ci l'a déjà signalé.

[M. N. S. Dowd.]

34. Puis-je affirmer sans ambages en terminant que dans tout ce que comporte mon mémoire je n'ai visé qu'à mettre au jour l'attitude des employés de chemins de fer et des autres travailleurs du Canada organisés en unions patronnées par le Congrès pancanadien du Travail, étant donné que mon mémoire fut communiqué aux conventions du Congrès, mais je désire répéter qu'au moins pour ce qui touche à l'opposition à l'unification des chemins de fer ou autres projets, cette attitude est celle de presque tous les travailleurs organisés du Canada.

Respectueusement soumis,

*Le secrétaire-trésorier,*

NORMAN S. DOWD.

## LE CONGRÈS PANCANADIEN DU TRAVAIL

Fondé en mars 1927

230, avenue Laurier ouest, Ottawa, Canada

A. R. MOSHER, *président.* CHARLES BEATTIE, *vice-président.*

NORMAN S. DOWD, *secrétaire-trésorier.*

*Conseil exécutif*

A. R. MOSHER CHARLES BEATTIE N. S. DOWD
G. D. TAYLOR J. LEA L. GUAY A. L. HEPWORTH

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

CONSEILS NATIONAUX DU TRAVAIL

Conseil national du travail de Halifax; secrétaire, C. J. Noddin,, 57, rue Gerrish, Halifax, N.-E.

Conseil national du travail de Moncton; secrétaire, George Bailey, Sunny Brae, Nouveau-Brunswick.

Conseil national du travail de Minto; secrétaire, Robert Gee, Newcastle Creek, Co. Queen, N.-B.

Conseil national du travail du Nouveau-Brunswick; secrétaire, John G. Davis, 185, rue Waterloo, Saint-Jean, N.-B.

Conseil national du travail de Saint-Jean, N.-B.; secrétaire, John J. Caples, 49, rue Paddock, Saint-Jean, N.-B.

Conseil national du travail de Québec; secrétaire, A. Massé, 3, rue St-Honoré, Lauzon, Lévis, P.Q.

Conseil national du travail de Montréal; secrétaire, Joe Wall, salle 115, 1405, rue Bishop, Montréal, P.Q.

Conseil national du travail de Toronto; secrétaire, G. R. Hodgson, 6, ave. Laurier, Toronto, Ont.

Conseil national du travail de London; secrétaire, Herman W. Liersch, 59, rue Charles, London, Ontario.

Conseil national du travail de Winnipeg; secrétaire, J. S. McNabb, Suite 16, Edward Building, Winnipeg, Manitoba.

Conseil national du travail de Regina; secrétaire, W. A. Barker, 1321, rue Cornwall, Regina.

Conseil national du travail de Saskatoon; secrétaire, H. E. Elliott, 105, London Block, Saskatoon.

Conseil national du travail d'Edmonton; secrétaire, R. LeMaître, 11319, 87e Rue, Edmonton.

Conseil national du travail de Calgary; secrétaire, Norman B. Williams, 228, 13e Avenu-Est, Calgary, Alberta.

Conseil national du travail de Vancouver; président, E. R. Morton, 1329, 15e Avenue-Est, Vancouver, Colombie-Britannique.

Conseil national du travail de Prince-Rupert; secrétaire, H. Forrest, boîte 679, Prince-Rupert, C.-B.

## UNIONS NATIONALES ET RÉGIONALES

### BÂTIMENT

National Union of Carpenters, Bricklayers, Painters and Allied Trades. Secrétaire, W. H. Hopkins, 435, rue Yonge, Toronto, Ontario.

National Union of Painters, Decorators and Paperhangers, succursale d'Halifax. Secrétaire, Dan Walker, 17, Dresden Row, Halifax, N.-E.

National Union of Painters, Decorators and Paperhangers, succursale de London. Secrétaire, W. C. Sylvester, 21, rue McNay, London, Ontario.

Building Workers of Canada, District de Montréal N° 1. Secrétaire, G. S. McKerrell, 7283, Chemin Lasalle, Verdun, P.Q.

Building Workers of Canada, Succursale N° 2. Secrétaire, Arthur Watts, 320, 9e Ave.-Ouest, Cornwall, Ontario.

National Union of Building Workers, succursale N° 1. Secrétaire, A. Andrews, 1015, rue Denman, Vancouver, C.-B.

### VÊTEMENTS ET TISSUS

National Clothing Workers of Canada, succursale n° 1. Secrétaire, E. Leach, 8, 6e Rue, New-Toronto, Ontario.

Canadian Full-Fashioned Hosiery Workers' Association. Président Lionel Guay; vice-président, Wallace Smith; secrétaire, *pro tem.*, P. D. McLaughlin, 250, rue Havelock, Toronto; trésorier *pro tem.*, Thomas Worsley.

Canadian Full-Fashioned Hosiery Workers' Association and Allied Crafts, succursale de London n° 1. Secrétaire, S. Benbow, Tambling's Corners, P.O., London, Ontario.

Canadian Full-Fashioned Hosiery Workers' Association and Allied Crafts, succursale d'Hamilton n° 2. Secrétaire, Ernest Transom, 16, avenue Sherman-Sud, Hamilton, Ontario.

Canadian Full-Fashioned Hosiery Workers' Association and Allied Crafts, succursale de Toronto n° 3. Secrétaire, John Harrison, 72, avenue Gwynne, Toronto, Ontario.

Canadian Full-Fashioned Hosiery Workers' Association and Allied Crafts, succursale d'Owen-Sound n° 4. George Clarridge, 1188, 4e Avenue-Est, Owen-Sound, Ontario.

Canadian Full-Fashioned Hosiery Workers' Association and Allied Crafts, succursale de St-Catharines n° 5. Secrétaire, Cecil Saville, 104, rue Maple, St-Catharines, Ontario.

Canadian Full-Fashioned Hosiery Workers' Association and Allied Crafts, succursale d'Hanover n° 6. Secrétaire, Wm. H. Hergott, Hanover, Ontario.

Canadian Full-Fashioned Hosiery Workers' Association and Allied Crafts, succursale de Mt.-Dennis n° 7. Secrétaire, Alfred Busby, 31, avenue Emmett, Mt-Dennis, Ontario.

Canadian Full-Fashioned Hosiery Workers' Association and Allied Crafts, succursale de London n° 8. Secrétaire, D. M. Shepherd, 1285, rue York, London, Ontario.

Canadian Full-Fashioned Hosiery Workers' Association and Allied Crafts, succursale d'Hamilton n° 9. Secrétaire, James McCallum, 402, avenue Charlton-Ouest, Hamilton, Ontario.

[M. N. S. Dowd.]

Canadian Full-Fashioned Hosiery Workers' Association and Allied Crafts, succursale de London n° 10. Secrétaire, G. W. Wells, 1296, rue York, London, Ontario.

Canadian Full-Fashined Hosiery Workers' Association and Allied Crafts, succursale de London n° 11. Secrétaire, A. Poole, 55, rue Linwood, London, Ontario.

Canadian Full-Fashioned Hosiery Workers' Association and Allied Crafts, succursale de Woodstock n° 12. Secrétaire, D. Drake, 663 rue Henry, Woodstock, Ontario.

Canadian Full-Fashioned Hosiery Workers' Association and Allied Crafts, succursale de Toronto n° 14. Secrétaire, Ronald Bottrill, 62, boul. Humber, Toronto, Ontario.

Canadian Full-Fashioned Hosiery Workers' Association and Allied Crafts, succursale d'Hamilton n° 15. Secrétaire, James K. Davidson, 21½, avenue Albany, Hamilton, Ontario.

National Union of Textile Workers, succursale n° 1. Secrétaire, Mme Gladys Dunbrack, 180, Mountain Road, Moncton, N.-B.

National Union of Textile Workers, succursale n° 2. Secrétaire, R. F. Gould, 311, rue Archibald, Moncton, N.-B.

L'Union Canadienne Nationale des Ouvriers du Textile (Canadian National Textile Workers' Union), succursale de Montréal n° 1. Secrétaire, Lucien Dubreil, 1555, rue Cabot, Montréal, P.Q.

ÉLECTRICITÉ

Canadian Electrical Trades Union. Président, A. R. M. Barnetson, 81, avenue Rosethorn, Toronto, Ont. Succursales à Edmonton, Hamilton, Toronto (2).

AMUSEMENTS

Canadian Federation of Musicians, succursale n° 1. Secrétaire, Cecil A. Reade, 6-2191, 1re Avenue-Ouest, Vancouver, Colombie-Britannique.

Canadian Federation of Musicians, succursale n° 4. (Saskatoon Association of Musicians), Saskatoon, Saskatchewan.

Canadian Federation of Musiciens, succursale n° 9. Secrétaire, D. B. Robertson, 615, Tegler Bldg., Edmonton, Alta.

Canadian Federation of Musicians, succursale n° 10. (Association des Musiciens de Montréal). Secrétaire, Armand Mignolet, 4108, rue St-Hubert, Montréal, P.Q.

Canadian Federation of Musicians, succursale n° 11. (The Canadian Clef Club, Montréal). Secrétaire, I. Sealey, 1302, rue St-Antoine, Montréal, P.Q.

Canadian Federation of Musicians, succursale n° 14, London. Secrétaire, Herman W. Liersch, 59, rue Charles, London, Ontario.

National Union of Theatrical Employees, Montreal Stagehands', succursale n° 1. Secrétaire, J. A. Pepin, 519, rue Ontario-Est, Montréal, P.Q.

National Union of Theatrical Employees, Montreal Projectionists, succursale n° 2. Secrétaire, A. Lague, 6573, rue De Lanaudière, Montréal, P.Q.

National Union of Theatrical Employees, Calgary Stagehands', succursale n° 3. Secrétaire, W. R. Hicklin, 417, Beveridge Building, Calgary, Alberta.

National Union of Theatrical Employees, Winnipeg Projectionists' Local No. 8. Secrétaire, Gordon M. Kruger, 18, North Panama Court, Winnipeg, Man.

National Union of Theatrical Employees, Toronto Projectionists' succursale n° 10. Secrétaire, H. M. Hallett, Apt. 46, 414, rue Jarvis, Toronto, Ontario.

National Union of Theatrical Employees, Edmonton Projectionists', succursale n° 11. Secrétaire, A. R. Taylor, No 407-10160, 101e Rue, Edmonton, Alberta.

MÉTALLURGIE

Algoma Steel Workers' Union. Président, H. P. Waite; secrétaire-trésorier, Merl H. Smith. Siège social: 168, rue Gore, Sault-Ste-Marie, Ontario.

Boilermakers' and Iron Shipbuilders' Union of Canada, succursale n° 1. Secrétaire, R. Woodbridge, 2603, avenue Silver, New-Westminster, C.-B.

Boilermakers' & Iron Shipbuilders' Union of Canada, succursale n° 2. Secrétaire, A. G. Jacques, 619, Canteen Road, Esquimalt, C.-B.

National Union of Enamel and Stove Workers. Secrétaire, Edward J. Egan, 259, rue Talbot, London, Ont.

National Union of Metal Polishers, Buffers and Platers, succursale n° 1. Secrétaire, J. E. Cartwright, 48, avenue Concord, Toronto, Ont.

National Union of Metal Polishers, Buffers, Platers and Spring Makers, succursale n° 2, Montréal, P.Q.

Canadian Ornamental Iron & Bronze Workers' Union. Secrétaire, J. Lavallée, 6328, rue Chambard, Montréal, P.Q.

Owen Sound Metal Workers' Union. Secrétaire, W. Briggs, 379, 19e Rue-Ouest, Owen-Sound, Ontario.

Saint John Metal Workers' Union. Secrétaire, Walter E. Scott, 251, rue King-Est, Saint-Jean, N.-B.

St. Thomas Sheet Metal Workers' Union. Secrétaire, A. Farren, 35, rue Hiawatha, St-Thomas, Ontario.

SERVICE MUNICIPAL

Edmonton Civic Employees' Union, succursale n° 30. Secrétaire, H. J. McCallum, 11823-71e rue, Edmonton, Alta.

Ottawa Civic Employees' Union. Secrétaire, William C. Wright, 363, rue Cambridge, Ottawa, Ontario.

Oshawa Civic Employees' Union. Secrétaire, John Callison, 303, rue Albert, Oshawa, Ontario.

SERVICE PERSONNEL

National Union of Barbers & Hairdressers of Canada, succursale n° 1. Secrétaire, J. W. Gallaher, 10002, avenue 101A, Edmonton, Alta.

National Union of Barbers and Hairdressers of Canada, succ. n° 2. Secrétaire, E. H. McKeever, 113, rue Highfield, Moncton, N.-B.

National Union of Barbers and Hairdressers of Canada, succ. n° 3. Secrétaire, Earl Kincade, 42, rue Germain, Saint-Jean, N.-B.

National Union of Barbers and Hairdressers of Canada, North Shore, succ. n° 4. Secrétaire, A. C. Cormier, case 25, Bathurst, N.-B.

National Union of Barbers and Hairdressers of Canada, succ. n° 5. Secrétaire-trésorier, Jim Lavoie, case 351, Edmundston, N.-B.

National Union of Barbers and Hairdressers of Canada, succ. n° 6. Secrétaire, Harry Robertson, Newcastle, N.-B.

National Union of Barbers and Hairdressers of Canada, succ. n° 7. Secrétaire, Lance Grant, St-Stephen, N.-B.

National Cleaners & Dyers' Union, succ. n° 2. Secrétaire, H. A. Rosen, case 304, Edmonton, Alberta.

TECHNICIENS EN ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

National Union of Operating Engineers of Canada. Président, T. Prézeau; secrétaire-trésorier, H. W. Clarke, 220, avenue North, Longueuil, P.Q. Siège social 1182, boulevard St-Laurent, Montréal, P.Q. Succ. n° 3, Granby; succ. n° 5, Sherbrooke; succ. n° 6, St-Jean.

[M. N. S. Dowd.]

National Union of Operating Engineers, succ. nº 2. Secrétaire, G. Lamont, 223, rue Carrall, Vancouver, C.-B.

National Union of Operating Engineers, succ. n° 3. Secrétaire, J. E. Brown, Salle 30, rue Hastings-Ouest, Vancouver, C.-B.

IMPRIMERIE

The Canadian Printers' Union, Local No. 2, Ottawa. Secretary, Lorne Duck, 8, 2e Avenue, Eastview (Ottawa), Ont.

TRANSPORT ET ENTREPRISES D'ORDRE GÉNÉRAL

Algoma Truckers' Union. Secrétaire, G. A. Dodds, 37, rue Beech, Sault-Ste-Marie, Ont.

Canadian Longshoremen's Association, succ. nº 2. Secrétaire, W. A. Pilford, case 531, Prince-Rupert, C.-B.

Submarine Divers' and Tenders' Union of Canada, Division Ouest. Secrétaire, William Zess, 1855, rue Georgia-Est, Vancouver, C.-B.

Co-operative Labour Protective Association, division Westville. Secrétaire, Moore Thompson, Westville, N.-E.

*Halifax Grain Elevator Operators' Unit. Transport and General Workers of Canada.* Secrétaire, H. F. Orman, 61, Victoria Road, Halifax, N.-E.

*Edmonton Street Railway Unit, Transport & General Workers of Canada.* Secrétaire, D. Forster, 11441, 84e rue, Edmonton, Alta.

*Truro Unit, Transport & General Workers of Canada.* Président, Henry Fraser, 1127, rue Prince, Truro, Nouvelle-Ecosse.

*Montreal Elevator Operators' and Building Maintenance Employees' Unit. Transport & General Workers of Canada.* Secrétaire, Allen Smith, 1176, rue Bishop, appartement 7b, Montréal, P.Q.

*Building Service Workers' Union,* succursale n° 1 de Toronto. Secrétaire, Mme A Spencer, 1446, rue Gerrard, Toronto, Ontario.

*Edmonton Chauffeurs' and General Transport Workers' Unit, Transport & General Workers of Canada.* Secrétaire, L. McEachern, 12713, 110e avenue, Edmonton, Alta.

*Canadian Garage Workers' Association.* Secrétaire, H. Biddle, 1309, rue Trafalgar, London, Ontario.

*National Garage Workers' Union,* syndicat local n° 1 d'Ottawa. Secrétaire, H. Gamman, 30, rue Lewis, Ottawa, Ontario.

*National Garage Workers' Union,* syndicat local n° 2. Secrétaire, J. Scally, 1079, 4e avenue, Verdun, Québec.

*St. Thomas Civic, Transport and General Workers' Unit, Transport and General Workers of Canada.* Secrétaire, George Langley, 2, rue Hill, St-Thomas, Ontario.

*Petroleum Workers' Industrial Union of Canada.* Secrétaire, G. C. Cruikshank, 55, avenue Watson, Toronto, Ontario.

*National Union of Industrial Gas Workers.* Secrétaire, Orlando Dean, 301, High-Park, Toronto, Ontario.

*National Union of Domestic and Industrial Gas Workers.* Secrétaire, G. J. March, 1333 ouest, rue Dundas, Toronto, Ontario.

*Avon Mine Workers' Union,* Minto, Nouveau-Brunswick.

*Diamond Mine Workers' Union.* Secrétaire, Harry Branscombe, Newcastle-Bridge, Nouveau-Brunswick.

*Miramichi Mine Workers' Union,* syndicat local n° 1. Secrétaire, Fred. S. Nightingale, Minto, Nouveau-Brunswick.

*Rothwell Mine Workers' Union,* syndicat local n° 2. Secrétaire, Stanley E. Gee, Newcastle-Creek, Nouveau-Brunswick.

*National Union of Gypsum and Lime Workers*, syndicat local n° 1. Secrétaire, David Joseph, Caledonia, Ontario.

Union des travailleurs de Verdun. Secrétaire, R. G. Walker, 55, 2e Avenue, Verdun, Québec.

*Wallpaper Workers' Industrial Union of Canada*, Toronto. Secrétaire, T. Ellis, 85, rue Robert, Mimico, Ontario.

TRANSPORT FERROVIAIRE

Association canadienne des cheminots, section 73, Toronto, Ontario. Secrétaire, L. DuMaresq, 99, avenue Silverthorne, Toronto, Ontario; section 6k, Toronto, Ontario, secrétaire, J. A. Kerr, 154, avenue Ellsworth, Toronto, Ontario; section 17, London, Ontario, secrétaire, H. C. Percival, 107½, rue Florence, London, Ontario.

Fraternité canadienne des employés de chemins de fer. Président, A. R. Mosher; vice-président, J. E. McGuire; secrétaire général, M. M. Maclean, boîte 395, Ottawa, Ont.; conseil exécutif: A. R. Mosher, président, A. Massé, secrétaire, B. H. Crawford, A. N. Lowes, et George H. Stoker. Commissaires: Geo. E. Lowe, A. J. Teasdale et C. H. Stevenson. Sections locales: Sydney, North-Sydney, Joggins Mines, Mulgrave, Stellarton, Truro (2), Halifax (7), Bridgewater, Amherst, Charlottetown, Campbellton, Newcastle, Moncton (3), St-Jean (2), Edmundston, Fredericton, Lévis, Rivière-du-Loup, Charny (2), Montréal (13), Québec (3), Mont-Joli, Cabano, Richmond, Sherbrooke, Joliette, La Tuque, Coteau Jct., Saint-Hyacinthe, Ottawa (3), Toronto (9), Hamilton (4), London (4), Reddit, Iroquois, Listowel, Guelph, St. Catharines (2), Porquis Jct., Stratford (2), Fort-Erié, Allandale, Belleville (2), Cochrane, Fort-William, Sioux-Lookout, Armstrong, North-Bay (2), Englehart, Capreol, Lindsay, Niagara-Falls, Parry-Sound, Sudbury, Nakina, Hornepayne, Depot-Harbour, Kitchener (2), Midland, Palmerston, Peterborough, Sarnia, Windsor (3), Winnipeg (8), Dauphin, Brandon (2), Rivers, Portage-la-Prairie, Le-Pas, Moose-Jaw, Régina (2), Prince-Albert, Melville, North-Battleford, Saskatoon (2), Watrous, Biggar, Kamsack, Kindersley, Radville, Kipling, Shellbrooke, Humboldt, Edmonton (3), Calgary (2), Edson, Wainwright, Jasper, Drumheller, Mirror, Hanna, Prince-George, Vancouver (3), Smithers, Kamloops, Prince-Rupert, Victoria, New-Westminster, McBride.

COMMERCE DE DÉTAIL

*National Retail Clerks' Association*, syndicat local n° 1, London, Ontario.

*National Retail Drivers' Union*, syndicat local n° 1. Secrétaire, H. Hopkins, 7, appartement Kennedy, Winnipeg, Manitoba.

APPROVISIONNEMENTS

*National Beverage Workers' Union*, syndicat local n° 1. Secrétaire, B. F. Boîte 117, avenue Garfield, London, Ontario.

*Bakers' and Dairymens' Industrial Union.* Secrétaire, A. E. Keay, 286, avenue Gliddon, Oshawa, Ontario.

*London Milk Drivers' and Dairy Workers' Union.* Secrétaire, A. E. Erwin, 216, rue Richmond, London, Ontario.

*Sault-Ste-Marie Bakers' and Dairymens' Union.* Secrétaire, F. S. Walton, 157, rue Alexandra, Sault-Ste-Marie, Ontario.

*All-Canadian Bartenders' and Waiters' Union*, syndicat local n° 1. Secrétaire, J. Spencer, 121, rue Elm, London, Ontario.

*National Union of Hotel, Club and Restaurant Employees*, syndicat local n° 1. Secrétaire, H. J. Graham, 7, rue St-Patrick, Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.

[M. N. S. Dowd.]

*Atlantic Sugar Workers' Union.* Secrétaire, F. J. O'Connor, 27, rue Peters, Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.

*National Biscuit Workers' Union,* syndicat local nº 1 de Moncton. Secrétaire, Lola Gagnon, 638, rue Principale, Moncton, N.-B.

*Canadian Flour and Cereal Workers' Association,* Port Colborne, syndicat local n° 1. Secrétaire, S. L. Gaudie, 136, rue Park, Port-Colborne, Ontario.

*Owen Sound Grocery Employees' Association.* Secrétaire, Richard W. Ward, 780, 2e Avenue-Ouest, Owen-Sound, Ontario.

*Toronto Wholesale Fruit Employees' Association.* Secrétaire, R. H. Schieck, 54, avenu Austin, Toronto, Ontario.

OUVRIERS DE LA CHAUSSURE, DU BOIS ET DU MEUBLE

*Canadian Union of Woodworkers,* succursale de London. Secrétaire, R. Corke, 318, rue Oxford, London, Ontario.

*Canadian Union of Woodworkers,* succursale de St-Thomas. Secrétaire, A. Beales, 93, Cinquième Avenue, St-Thomas, Ontario.

*British Columbia Woodworkers' Union,* syndicat local nº 1. Secrétaire, V. W. Dalziel, 2426, rue Yale, Vancouver, C.-B.

*Canadian Barrel Workers' Association, London,* syndicat local n° 1. Secrétaire, G. Nethercott, 8, Avenue Rosewood, London, Ontario.

*National Union of Furniture Workers,* syndicat local nº 1. Secrétaire, A. Hawksford, 308, 12e Rue-Ouest, Owen-Sound, Ontario.

*National Union of Furniture Workers,* syndicat local nº 2. Secrétaire, John R. Lamiman, case postale, 427, Kincardine, Ontario.

*National Union of Furniture Workers,* syndicat local nº 3. Secrétaire, R. E. Hallman, Hanover, Ontario.

*National Union of Furniture Workers,* syndicat local nº 4. Secrétaire. W. Slight, Listowel, Ontario.

M. BIGGAR: Je n'ai rien à demander à M. Dowd.

*L'hon. M. Coté:*

D. Monsieur Dowd, l'été dernier le Comité a adressé un rapport préliminaire au Sénat laissant entendre que ses membres voulaient unanimement que les chemins de fer fissent des économies. Cela n'a soulevé aucune objection. Au cours de la présente enquête on a fait quelques propositions en vue de résoudre notre problème ferroviaire. L'une émanant de sir Edward Beatty était l'unification de la gestion. Votre mémoire expose sans ambages que votre association y est opposée. Il y eut ensuite la proposition de M. Hungerford, le président du National-Canadien. Il a dit que la loi actuelle régissant la coopération, soit la loi de 1933, et que les tribunaux d'arbitrage pouvant être établis afin d'imposer la coopération, ont pour ainsi dire manqué leur but, et il a suggéré comme remède l'interposition d'une commission indépendante, ou d'un commissaire, qui obligerait les chemins de fer à adhérer à des projets communs d'économies. Votre congrès y est-il favorable?—R. Non. Je pense pouvoir dire qu'en ce qui a trait aux associations représentées par le Congrès pancanadien du Travail—je parle au nom d'environ 30,000 de ses membres—ils s'opposent autant à la coopération qu'à l'unification. Ils croient que telle n'est pas la solution de notre problème. Et ils laissent aussi entendre qu'on a effectué de grandes économies depuis 1928, vu que 70,000 cheminots ont perdu leurs emplois et qu'il s'est effectué une grande réduction dans les frais d'exploitation. Je crois pouvoir dire maintenant que les chemins de fer désirent par tous les moyeens possibles rendre leur exploitation plus économique, c'est-à-dire en ce qui concerne leurs propres problèmes internes. Mais quant au principe général de la coopération, les travailleurs s'y opposent.

D. Je vous remercie.—R. Puis-je dire que pour ce qui est des autres propositions soumises au Comité, les attaques contre les salaires des cheminots que vous avez entendues de M. McDougall, de M. Meikle en passant et surtout de M. Peterson hier, qu'il semble aux travailleurs que ce soit difficilement une coïncidence que maintenant que la présente enquête a été rouverte on présente cette question entièrement nouvelle de la réduction des salaires des cheminots. Je crois qu'il n'y a pas là coïncidence, mais attaque concertée contre ces salaires. Les travailleurs que je représente croient qu'il n'y a là que le début d'une attaque qui les atteindra tous. Comme je le dis dans mon mémoire, les travailleurs ne croient pas que notre problème économique—non pas notre problème ferroviaire, qui lui est subordonné—que notre problème économique au Canada, dis-je, puisse être réglé par la réduction des salaires. La proposition à l'effet d'abaisser les salaires au niveau du revenu du cultivateur ne peut qu'émaner d'un esprit évidemment moins intelligent que M. Peterson.

*L'hon. M. Calder:*

D. Monsieur Dowd, permettez-moi de vous interrompre. A la page 3 de votre mémoire, paragraphe 6, je lis ceci qui est une citation du rapport du conseil exécutif du Congrès à la convention: "La solution du problème des chemins de fer ne se trouvera que le jour où l'on résoudra le problème général de l'industrie par le recours à une politique économique visant toutes les industries et assurant leur fonctionnement au point de vue utilitaire plutôt qu'à celui des avantages financiers à en tirer." Si je comprends bien, cela signifie brièvement que pour ce qui est du travail de notre Comité, nous ferions aussi bien de cesser l'étude de la question de l'établissement d'un plan pour résoudre ce problème ferroviaire, à moins d'être prêts à adopter le principe qu'il pourra seulement être étudié lorsque toutes les industries du Canada seront exploitées en recourant à une politique économique. Qu'entendez-vous au juste par cela?—R. Monsieur le sénateur, je pourrais l'exprimer ainsi: la situation économique au Canada évoque l'état de celui qui souffre de durcissement des artères, d'artériosclérose. Il va voir son médecin pour se faire traiter. Je ne crois pas qu'aucun médecin ne prescrirait de lui retrancher quelques artères, mais il étudierait l'état général de son malade, son régime alimentaire, ses habitudes, son sommeil. J'espère que le Comité ne compte pas de médecins, pour que je puisse m'exprimer librement.

L'hon. M. PARENT: Vous parlez comme un universitaire.

Le TÉMOIN: J'en suis un. Je crois que notre problème ferroviaire n'est qu'un exemple de la désintégration générale de notre régime économique qui remonte au 17e siècle. Je vous dis, messieurs, membres d'un corps délibérant, chefs d'entreprises industrielles et financières et hommes éclairés et savants, qu'il est impossible de régler la problème ferroviaire avant que le peuple canadien ne soit prêt à approuver un régime de coopération et d'étatisation par lequel les ressources naturelles, l'habileté technique et administrative, la main-d'œuvre et l'outillage manufacturier du pays serviront à nous accorder le meilleur régime de vie auquel nous avons le droit d'aspirer, ainsi qu'un partage équitable de travail, de loisirs et de revenu.

L'hon. M. PARENT: C'est du communisme.

Le TÉMOIN: Non, monsieur, pas le moins du monde. Ce n'est pas le nom qui est important, mais le principe. Le nom ne veut rien dire.

*L'hon. M. Horsey:*

D. Prenez l'exemple médical que vous avez employé. Si un homme se fait casser le bras, il faut le soigner comme s'il souffrait de toutes les maladies?—R. Non, monsieur. Le Canada ne souffre pas d'un mal équivalent, mais de mauvais fonctionnement de son service de transport. Celui-ci est indiqué en rouge sur la carte.

*L'hon. M. Robinson:*

D. L'artériosclorose est incurable.—R. Certainement non. L'hypertension n'est nullement incurable. Comme la plupart des hommes d'âge mûr le savent, on peut amollir les artères durcies et les faire mieux fonctionner. Nulle difficulté de ce côté.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Pour ma gouverne—j'ai déjà tenté de l'avoir et n'ai pas réussi—veuillez me dire brièvement la différence entre ce que vous croyez être le remède à la situation dont souffre le Canada et le communisme?—R. Monsieur le sénateur, d'après moi, si vous me permettez de le dire, cette question n'est pas topique. Je ne suis pas ici pour discuter le communisme, le socialisme, la coopération ou quoi que ce soit. Je suis heureux d'avoir l'occasion de dire au Comité qu'il ne considère qu'un aspect du problème, et je suis convaincu que vous-même pouvez me suivre dans les grandes lignes de mon exposé. Comme vous l'avez dit hier, sénateur Meighen—si vous me permettez, monsieur le président, de m'adresser au sénateur, dont tout le monde admet les brillantes qualités et avec lequel je ne me propose pas d'entamer une discussion, car ce serait folie de ma part de le tenter—vous avez dit hier que peu vous importait le nom du remède du moment qu'il serait efficace.

D. Très bien.—R. Je le reconnais. Peu importe comment on le désigne, s'il fonctionne à l'avantage du peuple canadien. Peu m'importe que nous suivions le système de Marx ou de tout autre économiste. Je ne crois pas qu'il nous faille adopter celui de Marx, car les Canadiens sont assez intelligents pour résoudre leur propre problème. Les sénateurs sont assez nombreux et intelligents, de même que les membres du Comité pour y arriver, s'ils veulent l'étudier, car il est d'envergure. Bien entendu, personne n'est intéressé, sauf les travailleurs et certains cultivateurs—au nom desquels, puis-je dire, M. Peterson n'a pas parlé—qui veulent le maintien du niveau de vie élevé au Canada au moyen de la coopération, de l'étatisation.

*L'hon. M. Black:*

D. Je crois que vous venez de dire que vous vous opposez à la coopération?—R. Je suis opposé au projet de coopération prévu dans la Loi des chemins de fer de 1933—la Loi du Pacifique-Canadien et du National-Canadien.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Vous entendez la coopération obligatoire?—R. Oui. Les travailleurs s'opposent à tout projet susceptible de réduire les chances d'emplois, croyant avoir droit de gagner leur vie. C'est le droit de chaque citoyen canadien.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Cela s'applique alors autant à la loi de 1933 qu'à celle édictée afin d'appliquer la coopération obligatoire?—R. Oui, monsieur. Quant aux travailleurs, ils croient que toutes les mesures conçues pour restreindre l'emploi et le pouvoir d'achat sont préjudiciables non seulement à leurs intérêts mais à ceux de l'ensemble du pays.

*L'hon. M. Parent:*

D. Dois-je comprendre que vous avez dit que depuis l'entrée en vigueur de la loi de 1933, 70,000 cheminots ont été destitués?—R. Non, sénateur Parent; depuis 1928. Au moment de pointe, en 1928, il y avait environ 201,000 cheminots; aujourd'hui leur nombre est de 133,000.

*L'hon. M. Calder:*

D. Personnellement, je désire comprendre le principe qui vous inspire. J'aimerais avoir, si possible, un exemple concret de ce que signifie au juste la citation que j'ai lue.—R. Assurément.

D. Je vais la relire: "La solution du problème des chemins de fer ne se trouvera que le jour où l'on résoudra le problème général de l'industrie"—voici la partie importante—"par le recours à une politique économique visant toutes les industries". Comme exemple d'industrie, prenons la mine dans la région de Porcupine, une mine très importante...

L'hon. M. PARENT: La mine Lake Shore.

*L'hon. M. Calder:*

D. ... qui emploie des milliers d'employés. Que voulez-vous dire par "politique économique" pour cette industrie?—R. Je vais vous le dire, monsieur le sénateur. En décrivant la situation en question, je n'ai à l'esprit aucune mine praticulière non plus que l'industrie minière. Je me demande encore s'il est normal pour le Canada, dont la population est de 10,000,000 d'âmes habitant la moitié d'un continent, avec ses ressources minières, ses champs de blé, l'habileté de ses techniciens, sa population instruite et homogène, et tous ses avantages, y compris ses voies ferrées, son outillage manufacturier, ses techniciens de tous genres, ses ressources financières, d'avoir 2,000,000 d'assistés?

D. Non. J'admets avec vous qu'il ne devrait pas en être ainsi.—R. Très bien. La mine ci-haut figurerait dans le projet général de solution du problème ferroviaire. Nous proposons d'abord le relevé économique complet des ressources naturelles du Canada, y compris son capital humain et son outillage manufacturier. Nous projetons ensuite la tenue d'une enquête basée sur le relevé ci-dessus afin de déterminer pourquoi on rencontre de la pauvreté, des privations, de la misère et des injustices dans ce pays riche. En troisième lieu, nous disons que si les industries étaient coordonnées, sans exclure l'ensemble de l'industrie ferroviaire, qui joue simplement le rôle de voiturier à l'égard des autres, le blé, le maïs et les produits manufacturés seraient transportés en quantités suffisantes pour assurer au peuple canadien un régime de vie convenable, régime qu'il peut parfaitement s'assurer. Ainsi, le problème ferroviaire se réglerait du jour au lendemain. Vous étudiez le problème du voiturier. La difficulté en l'espèce est l'insuffisance de marchandises à transporter. Nous en voulons en quantité suffisante.

D. Croyez-vous réellement que le peuple canadien soit maître de la situation?—R. Je le crois. C'est-à-dire, je crois qu'il l'est...

D. Complètement?—R. Oui; ...dans la mesure où on le lui permet. Quant à notre commerce extérieur, nous pourrions troquer du blé contre des oranges.

D. Mais supposons que cet autre pays ne veuille pas en échanger contre du blé?—R. Il nous faudra lui offrir autre chose, par exemple des pommes. Nous produisons tout au Canada, sauf le café et le sucre—le sucre y est fabriqué—le Canada n'a pas besoin d'être asservi à quelque autre pays. Si le Canada était une île au milieu de l'océan, serait-il affamé?

D. Je suppose que non. Mais la réponse à ma question n'est pas encore venue. Je veux savoir ce que vous feriez de l'industrie minière.—R. Qu'en ferions-nous d'après une politique économique visant toutes les industries?...

D. Oui.—R. Je dirais que la mine en question et les produits de chaque mine canadienne...

D. Tenez-vous-en à une seule mine.—R. Après tout, une mine n'est qu'un élément du tout. Que deviendrait-elle sans une voie ferrée pour la desservir?

D. Mais qu'allez-vous en faire?—R. Je dis que si cette mine vaut d'être exploitée, alors les minéraux qu'on en extrairait devraient appartenir au peuple canadien et être utilisés à son avantage.

D. Qui les utiliserait?—R. Je suis tout disposé à laisser cela au ministère des Mines à Ottawa.

D. Autrement dit, l'Etat en prendrait possession?—R. Probablement, comme il administre les Postes, la radiodiffusion et un certain nombre d'autres services.

[M. N. S. Dowd.]

D. L'Etat devrait-il prendre en main la fabrication sucrière?—R. Après tout le peuple constitue l'Etat. Je ne crains pas le peuple, non plus que la direction d'Etat. Avez-vous peur de vous-même, monsieur le sénateur?

D. Non.—R. Que le Sénat y voie. Le résultat ne saurait être pire que la présente situation. Sénateur Calder, n'oubliez pas que vous êtes un homme d'expérience.

D. Ce que vous dites de l'industrie en question c'est que le peuple devrait s'en emparer et l'administrer à sa guise dans son propre intérêt?—R. Oui, soit par une commission ou par un ministère.

D. Et semblablement le peuple verrait à la fabrication du sucre et des instruments aratoires?—R. Je ne crois pas qu'il en serait exactement ainsi. Vous savez ce que signifie l'étatisation ou la régie par l'Etat? Celle des Postes, par exemple, peut être comparée à n'importe laquelle, de même que celle de l'Hydroélectrique à Ottawa. Les gens d'Ottawa prennent-ils possession de celle-ci? Est-ce là l'épouvantail? La production hydroélectrique en Ontario est la meilleure et la moins coûteuse au monde, d'après ce que j'en sais, et elle est exploitée par le peuple—par une commission.

L'hon. M. BLACK: Je ne crois pas que ces renseignements nous éclairent sur le problème ferroviaire.

*L'hon. M. McRae:*

D. A la page 3 vous dites que les lignes ferroviaires pourraient servir à la colonisation effective. J'aimerais vous demander si vos membres favorisent l'immigration, et si oui, dans quelle mesure?—R. Le Congrès estime qu'il ne devrait pas y avoir d'immigration générale au Canada tant que notre régime économique tolérera le chômage et les secours sur une aussi grande échelle.

D. Alors, ce que vous avez dit des fins de la colonisation n'a aucune importance?—R. Oui. Des milliers de travailleurs acculés à la famine dans nos villes pourraient être placés sur des fermes. Qu'allons-nous faire? Les laisser à leur sort?

L'hon. M. CALDER: Ce n'est pas là de l'immigration.

Le TÉMOIN: Je dis simplement que nos chemins de fer devraient être utilisés intelligemment.

*L'hon. M. Calder:*

D. Vous ne prônez pas l'immigration?—R. Pas maintenant.

*L'hon. M. McRae:*

D. On a signalé au Comité que nos chemins de fer furent construits pour desservir une population de 20,000,000 d'âmes, alors que notre population est d'environ la moitié de ce chiffre. Ne pensez-vous pas que l'accroissement de notre population serait l'un des facteurs importants pour rendre prespères ces deux réseaux ferroviaires?—R. Je vous renvoie simplement au professeur McDougall qui a dit qu'on ne pouvait s'attendre à ce que les immigrants viennent ici pour y trouver une situation pire que chez eux.

D. Alors, nous devons règler notre problème avec la population que nous avons?—R. D'après moi les chemins de fer doivent servir le plus avantageusement à l'expansion du pays et à la création d'un régime économique comportant des services sociaux, comme l'assurance-chômage en Angleterre. Un sans-travail anglais à son arrivée au Canada devient un assisté et est passible d'expulsion. Le Canada a renvoyé chez eux plus de travailleurs qu'il n'en a fait venir ces dernières années. Mes observations ont pu donner à entendre que je prône le communisme. Il n'existe pas d'association au Canada qui attaque autant le Congrès pancanadien que le parti communiste. D'après ce que j'en sais, aucun des syndicats affiliés au Congrès pancanadien ou détenant leurs chartes de celui-ci ne renferme de communistes. Mes propositions n'ont rien à voir au socialisme ou communisme comme tel. Je dis simplement au peuple canadien

qu'il devrait se rendre compte que le mot "problème" devrait être guillemeté, parce que ce n'est pas du tout le problème véritable; je m'en tiens à l'avancé que nous ne résoudrons le problème ferroviaire que lorsque nous aurons résolu le problème général. Mais ne me dites pas que rien n'indique comment on peut aborder ce problème, parce que la bibliothèque du Parlement fourmille d'ouvrages où vous trouverez toute la documentation nécessaire sur la répartition du revenu national, et sur la façon dont le peuple canadien pourrait concourir à l'établissement d'un meilleur régime de vie pour tous. Oublions cette réduction des salaires pour n'importe quel groupe.

D. Vous représentez une association plutôt puissante?—R. J'aimerais le croire.

D. Où figurent un grand nombre de nos concitoyens. L'opinion est répandue que vous avez beaucoup d'influence en politique; c'est-à-dire, que votre vote est tout-puissant. Je vois dans votre mémoire que vous y appuyez très vivement la politique de l'Etat. C'est à la page 3. Je veux vous demander si vos membres expriment leurs sentiments par leur vote?—R. Je ne saurais dire.

D. Vous vous présentez ici muni de connaissances d'expert comme dans ces autres questions?—R. Le Congrès pancanadien ne se mêle pas de politique; il ne s'en est jamais mêlé et n'a jamais formulé d'opinion politique d'après ce que j'en sais. Il n'est inféodé à aucun parti politique au Canada. Il appuierait le parti conservateur s'il était au pouvoir comme il appuie maintenant le parti libéral, parce que son attitude, comme je l'ai dit, serait exactement la même.

D. Il a affermi le sentiment dont est imbu votre association. Elle favorise naturellement à l'unanimité ce qu'elle croit être dans ses meilleurs intérêts. Il en résulte naturellement une opinion plutôt forte, parce qu'il est inconcevable que son appui serait partagé.—R. Je ne puis que dire que le Congrès n'a jamais appuyé de candidats.

D. Sans doute.—R. Et d'après ce que j'en sais, les travailleurs canadiens n'en sont pas plus influencés que la masse du peuple canadien.

D. Permettez-moi de modifier ma question. S'il s'agissait de choisir entre l'unification ou la non-unification, vos membres voteraient au complet pour celle-ci?—R. Je le crois, mais je ne suis pas convaincu qu'il faudrait que je les avertisse de le faire. Un mot au sujet de l'avancé fait par M. Peterson hier à l'effet que le peuple canadien n'avait pas d'opinions sur la question ferroviaire, qu'il en attend la solution du Parlement. On reconnaîtra généralement que c'est faux. Le peuple canadien approuva l'attitude de M. Bennett concernant la fusion. Plus tard le parti libéral fut ramené au pouvoir par une énorme majorité avec un programme semblable.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Je veux que vous soyez aussi logique que possible.—R. Oui, monsieur le sénateur.

D. Je ne crois pas que votre association appartienne à la Troisième Internationale. Je ne l'ai jamais entendu dire.—R. Je vous remercie.

D. Et je ne crois pas qu'elle songe à recourir à la force?—R. C'est tout à fait exact.

D. Vous nous avez exposé un plan général et vous dites que vous êtes opposé au communisme. J'ai donc le droit de vous demander quelle est la différence entre le communisme tel que pratiqué en Russie et le plan que vous avez prôné au sénateur Calder?—R. Puis-je vous avouer franchement qu'il peut y avoir vingt-sept définitions différentes du communisme.

D. Ne vous éloignez pas du sujet. Je vous demande la différence entre le communisme russe tel qu'appliqué et ce que vous avez préconisé aujourd'hui?—R. Je l'ignore.

D. Moi aussi.—R. Mais j'affirme ceci et je sais que le sénateur Haig l'admettra, parce qu'il a dit l'autre soir au *St. James Men's Club* qu'on ne

craignait pas les communistes dans l'Ouest, qu'on les élisait aux assemblées législatives, et qu'il nous fallait faire attention aux manœuvres de la Russie. Voici ma réponse: si la Russie possédait la solution de notre problème, nous ferions preuve d'une grande imprévoyance si nous l'écartions parce qu'elle tiendrait du communisme.

D. Je le reconnais. Mais ne pouvez-vous pas m'indiquer la différence?—R. Je vous avoue franchement que je l'ignore. Je vous avouerai ceci: à ma connaissance l'expérience russe fut appliquée au début par un groupe comparativement faible par des méthodes révolutionnaires. Je crois que la masse du peuple appuie encore le parti communiste et que ses méthodes sont démocratiques. Je crois que si nous comprenons, au Canada, nous atteindrons le même but vers lequel les Russes disent tendre, par des moyens constitutionnels—en élisant des candidats à nos parlements et en les nommant parfois au Sénat où ils emploieront leur influence de façon à amener des modifications du régime économique susceptibles d'écarter les maux et les sacrifices dont nous souffrons actuellement et sans purge sanglante.

D. Le but est le même?—R. Le but est le même. Il faudrait adapter cette méthode au Canada.

D. Et vous voulez implanter ici la démocratie qui existe en Russie?—R. Ce n'est pas ce que je dis. J'ai dit que d'après ce que j'en sais le parti communiste est appuyé par le peuple russe, par un régime démocratique.

L'hon. M. PARENT: Par son armée.

Le TÉMOIN: Cela se peut bien. Mais je prétends que la solution vers laquelle tendent les Russes est celle qui devrait nous animer, nous Canadiens.

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement.

Le TÉMOIN: Ne croyez-vous pas que nous sommes assez intelligents pour utiliser nos ressources naturelles de façon à assurer à notre peuple un meilleur régime de vie? Nous n'avons pas besoin de copier la Russie. On nous a exposé hier une méthode sensée de résoudre le problème ferroviaire. J'estime qu'il devrait y avoir une façon sensée de résoudre le problème général et cela résoudrait le problème ferroviaire.

*L'hon. M. Calder:*

D. Ce n'est pas tout. Je n'y comprends rien. Deux ou trois témoins ont comparu ici—M. Peterson en a traité hier—quant à l'attitude des travailleurs en Grande-Bretagne, où il existe un problème ferroviaire, et l'attitude des ouvriers canadiens. Les deux sont aussi éloignées que les deux pôles. En Grande-Bretagne d'abord, selon les témoignages que nous avons entendus, les syndicats ouvriers représentant non seulement des centaines de milliers, mais peut-être des millions de personnes, s'opposent complètement à quoi que ce soit en matière de centralisation, de fusion, ou de rationalisation, comme il vous plaira de la désigner. Le Parlement est allé de l'avant malgré tout. C'est un fait, n'est-ce pas?—R. Vous reconnaîtrez, n'est-ce pas, qu'au Parlement britannique les cheminots et les travailleurs en général sont assez bien représentés et les intérêts de ces derniers y étaient représentés jusqu'à un certain point. Si vous voulez que je reconnaisse que ces chemins de fer...

D. Un instant. Je dis que l'attitude des syndicats ouvriers, d'après les témoignages, fut la suivante: ils s'opposèrent presque tous à quoi que ce fût ressemblant à la rationalisation ou à la fusion, et le Parlement malgré cela est allé de l'avant?—R. Oui.

D. Et il a fusionné cent vingt et une compagnies de chemin de fer en quatre unités?—R. Oui, des lignes de chemins de fer.

D. Et cela s'est produit à partir de 1921, 1922 ou 1923.—R. Je n'en suis pas certain.

D. Et cet état de choses a toujours subsisté depuis. Non seulement l'opposition des travailleurs à ce mouvement a complètement cessé, mais aujourd'hui

ces derniers exigent l'unification des quatre groupes qui restent, pour des motifs d'économie, dans l'intérêt national et dans celui du peuple de la Grande-Bretagne. Cette attitude est celle des syndicats de cheminots eux-mêmes. Voici ce que je ne comprends pas: sur quoi s'appuie l'attitude des cheminots anglais et celle de ceux que vous représentez?—R. J'étais ici hier après-midi et j'ai remarqué que le Comité a manifesté quelque irritation de la situation en Grande-Bretagne. Hier soir la Fraternité canadienne des employés de chemin de fer a câblé à M. Marchbank, secrétaire général de la *National Union of Railwaymen,* le syndicat ouvrier le plus important de la Grande-Bretagne dont l'effectif est d'environ 475,000 membres...

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Ce sont des cheminots?—R. Il représente quant au chiffre des salaires environ 75 p. 100 de tous les cheminots anglais. La *National Union of Railwaymen* est le syndicat ouvrier le plus important de la Grande-Bretagne avec un effectif de presque 475,000 cheminots; il représente comme je viens de le dire 75 p. 100 de tous les cheminots anglais. Voici le texte du câblogramme signé par M. Mosher de la Fraternité canadienne des employés de chemin de fer,—son président, comme vous le savez.

> "Certains intérêts ici pressent le Parlement d'unifier les deux principaux réseaux ferroviaires en s'appuyant sur l'expérience anglaise. Veuillez dire attitude cheminots anglais envers unification déjà accomplie et, s'ils préconisent maintenant l'unification complète, à quelle condition."

L'hon. M. CALDER: C'est là un très juste exposé.

Le TÉMOIN: Voici la réponse obtenue de M. Marchbank ce matin:

> Sommes mécontents centralisation actuelle chemins de fer anglais et préconisons unification complète tous moyens de transport sous l'étatisation.

L'hon. M. HUGESSEN: C'est précisément ce que j'ai dit hier.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est différent de votre attitude. Vous repoussez complètement la coopération.

L'hon. M. PARENT: C'est exactement le contraire.

Le TÉMOIN: Les cheminots anglais demandent l'unification complète de tous les moyens de transport d'après l'étatisation. Si vous me demandiez notre attitude à ce sujet, je vous dirais que cela agréerait bien plus aux travailleurs que je représente que tout projet d'unification sous une gestion privée.

*L'hon. M. Parent:*

D. Parce que le favoritisme serait plus considérable?—R. Vous en savez autant que moi là-dessus, sénateur Parent.

*L'hon. M. Horsey:*

D. Monsieur Dowd, là où s'applique la nationalisation de toutes les industries en Russie, quelle y est la situation des travailleurs d'après ce régime idéal? —R. Je regrette, monsieur, mais je ne suis pas renseigné sur ce point.

D. Aimeriez-vous que ce régime s'appliquât à nos cheminots?—R. Vous savez aussi bien que moi, monsieur, que la Russie fut sous le régime féodal, et que dans l'espace de quelque trente ans—peut-être vingt ans environ—elle a subi un bouleversement complet et s'est efforcée de rétablir son industrie. Elle a fait plus de progrès en vingt années environ que les autres pays en avaient fait en deux cents.

D. C'est précisément cela que je veux savoir. Aimeriez-vous que nos cheminots et nos travailleurs fussent assujettis à l'état de choses qui règne en Russie?—R. Non.

D. D'après lequel on peut les déplacer d'un endroit à un autre et leur commander d'aller ici et là?—R. Ma foi, sur ce point, vous savez très bien qu'une compagnie de chemin de fer peut commander à un cheminot d'aller dans tel et tel endroit à sa fantaisie et que les cheminots sont tout disposés à le faire. Leur transport est payé. Je crois que vous voulez savoir si j'aimerais à ce qu'existât ici le régime de vie qui existe en Russie. Nous Canadiens n'avons pas besoin d'abaisser notre régime de vie à celui de la Russie, de l'Allemagne ou de la Chine. Nous pouvons maintenir un niveau plus élevé. Je crois que vous, messieurs, qui êtes dans le commerce, savez que vos fabriques ne produisent pas suffisamment, j'entends à plein rendement. Dans tous les domaines—le logement, l'agriculture, et le reste—presque partout il y a place pour une grande amélioration, qui se réalisera, à mon sens, si nous nous entendons au lieu de nous combattre, de nous faire concurrence et d'avoir le double emploi partout, des universités aux abattoirs.

*L'hon. M. Robinson:*

D. J'allais vous poser une question. J'ignore si elle est pertinente ou non. Je me demandais si l'attitude prise ici à l'égard des syndicats ouvriers vise les membres protégés de la collectivité ouvrière déjà employés et non pas tant la protection des intérêts de ces pauvres diables destitués par les chemins de fer et restés sans emplois. Font-ils encore partie des syndicats?—R. Je crois qu'en pratique tous les syndicats ouvriers conservent leurs membres chômeurs. On ne leur demande pas d'acquitter leurs cotisations et on leur permet d'assister aux assemblées, etc. De fait, on les encourage à conserver leurs relations avec les syndicats. C'est là un exposé général de la pratique habituelle. Si vous me le permettez, messieurs, j'aimerais parler d'un autre point concernant un autre avancé de M. Peterson. Il a dit que les syndicats ouvriers manifestaient une attitude d'indifférence prononcée—vous savez les énormités avancées par lui hier —d'indifférence prononcée et de déloyauté, qu'ils terrorisaient le public par des menaces de luttes intestines, de désorganisation des transports, etc. Puis-je vous dire que les chefs ouvriers canadiens et les cheminots dans l'ensemble ont plus médité ce problème et l'ont étudié plus à fond que tout autre groupe de personnes. Je crois qu'ils sont bien plus compétents à exprimer au moins ce qui concerne leurs propres intérêts, et, puisqu'ils représentent une part si importante du public, ce qui favorise l'intérêt public. Les syndicats de cheminots n'ont jamais proposé ces choses dans un but purement égoïste. Ils se composent de citoyens canadiens, de propriétaires, de contribuables dans une forte mesure—ils sont propriétaires et contribuables dans la mesure possible—et pour ce qui est des salaires, je vous fais remarquer que la moyenne en est de $1,448, y compris ceux des dirigeants les mieux rétribués. J'ai ici l'énumération des salaires des cheminots appartenant à la Fraternité canadienne des employés de chemins de fer, couvrant 9,000 travailleurs du National-Canadien dans le groupe des commis et des employés d'autres catégories. Je peux vous faire voir, par exemple, que ceux des vendeurs de billets s'abaissent jusqu'à $95 par mois. Voici, par exemple, les salaires payés dans un bureau de Toronto: entrepôts de district, facturiers de service, $130; sténographes, $115, commis classeur, $130; ces salaires s'abaissent jusqu'à $92.50 pour les commis. Personne ne va prétendre assurément qu'ils sont trop élevés pour des hommes ayant des charges de famille et qui souvent ont de vingt-cinq à trente ans de service au chemin de fer—parce que vous savez qu'après le congédiement de 70,000 cheminots, il n'en est pas resté beaucoup des plus jeunes. $100 ne suffisent pas pour assurer la subsistance convenable à une famille. Voici, par exemple, les chargeurs à Montréal qui travaillent pour 53 cents l'heure...

*L'hon. M. Parent:*

D. Est-ce là de la main-d'œuvre ordinaire?—R. Non, monsieur; je présume qu'il s'agit d'hommes spécialisés.

*L'hon. M. Haig:*

D. M. Peterson n'a pas prétendu exposer hier le point de vue des travailleurs. Il dit à bon droit quelque chose que je trouve vrai. Il a dit: "Je ne puis que parler au nom des cultivateurs de l'Ouest canadien".—R. Avec quel mandat?

D. Omettez cela. Je suis originaire de l'Ouest et je connais la position qu'occupe M. Peterson. Il a dit être le porte-parole des agriculteurs des trois provinces des Prairies, représenter leur attitude fondamentale. Il a fait remarquer la différence entre le gain des cheminots et celui des cultivateurs. Il n'a pas mentionné autant votre association, si j'ai bien compris, que celles des autres corps de métiers. Je présume que très peu de ceux-ci appartiennent à votre association?—R. Je crois que c'est exact, monsieur le sénateur.

D. Il m'a fait comprendre que le gain du cultivateur dans n'importe laquelle des trois provinces des Prairies en comparaison du gain des catégories précitées, était tout à fait disproportionné. Restreignez-vous à cela. Comment résoudrez-vous ce problème quant à cette différence? On me dit qu'il en est de même dans l'Ontario, le Québec et les provinces Maritimes. M. Peterson a accusé les cheminots d'avoir obtenu une part trop grosse du revenu national, en comparaison des cultivateurs du pays.—R. Par conséquent, vous projetez de l'enlever aux cheminots...

D. Je n'ai pas dit cela.—R. Je présume que vous ne pourriez que formuler la proposition de l'enlever aux cheminots et de l'accorder aux cultivateurs. Nous leur avons déjà garanti le prix du blé.

D. Je veux que vous donniez une réponse au problème signalé par M. Peterson.—R. La voici: au lieu d'abaisser le régime de vie de n'importe quel groupe de travailleurs, rétribués à moins de $1,500 par année, il faudrait élever celui des cultivateurs, en transportant une plus grande quantité de blé dans l'Est, d'où une plus grande abondance de pain dans les foyers canadiens. C'est ce qu'il conviendrait de faire. Obtenez des cultivateurs de l'Ouest qu'il cultivent aussi des légumes et des fruits et les distribuent. Vous savez ce qui arrive: les tomates et les pommes pourrissent dans les champs, aussi dans la vallée de l'Okanagan, alors qu'on en a besoin à Vancouver. Utilisez les chemins de fer pour les transporter.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Voulez-vous me permettre de revenir à mon propre problème?

L'hon. M. ROBINSON: Puis-je en finir avec le mien?

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

*L'hon. M. Robinson:*

D. Je vous ai interrogé sur les travailleurs protégés et sur ces pauvres diables ayant perdu leurs emplois et vous ai demandé si ces sans-travail appartiennent encore à leurs associations.—R. J'ai dit que les syndicats de cheminots et tous les syndicats, d'après ce que j'en sais, considèrent leurs chômeurs comme encore membres de leurs syndicats. Les seuls groupes de travailleurs protégés que je connaisse au Canada, monsieur le sénateur, sont les sénateurs. Le corporation la plus importante du Canada ne compte pas de groupe de travailleurs protégés et 70,000 cheminots sont dans la rue parce qu'ils ne sont pas protégés. Où est leur protection? Vous êtes protégé, monsieur le sénateur, mais pas moi.

D. Encore une autre question. Ceux dont les noms figurent dans les registres du syndicat peuvent-ils voter s'ils n'acquittent pas leurs cotisations?—R. Je n'en suis pas sûr. Je dirais que non dans la plupart des cas. Le syndicat ouvrier s'efforce d'abord de protéger les intérêts de ses membres le plus possible, et aussi, le plus qu'il le peut, de promouvoir l'étude de la situation économique de façon à assurer du travail à tous les citoyens robustes. J'entends que tel est notre but général.

D. Peuvent-ils participer aux délibérations?—R. Oui, certainement.

[M. N. S. Dowd.]

D. Mais ils ne peuvent voter?—R. Je dirais que non, règle générale. J'énonce mon opinion là-dessus sans m'être documenté.

D. Admettez-vous la proposition faite l'autre jour...—R. Pardonnez-moi, M. MacLean vient de m'avertir; il en sait plus long que moi sur la conduite des délibérations aux assemblées, qu'ils peuvent voter.

D. Même quand leurs cotisations sont impayées?—R. Oui.

*L'hon. M. McRae:*

D. Ils figurent comme membres?—R. Oui.

*L'hon. M. Robinson:*

D. On a dit l'autre jour que les salaires élevés causent le chômage. Est-ce votre avis?—R. Je réponds par un non catégorique. Plus on peut obtenir des salaires élevés, plus on peut accroître le pouvoir d'achat et le peuple profitant de la production, tout le monde s'en trouve mieux. Pour notre part nous ne réduirions pas le revenu de qui que ce soit mais nous élèverions le régime de vie pour tout le monde. Et cela est sans conteste possible.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Monsieur Dowd, nous avons institué le Comité afin de tenter de découvrir un régime ou un plan qui réduirait les frais administratifs des deux chemins de fer, et plus particulièrement ceux du National-Canadien, qui nous intéresse davantage étant chemin de fer d'Etat.—R. Oui.

D. Le Comité fonctionne d'après une loi de 1933 qui enjoint aux deux chemins de fer de s'entendre et de coopérer en vue d'abaisser leurs dépenses. Nous nous rendons compte que nous devrions tenter de supprimer les voies parallèles et autres services faisant double emploi, de sorte que tout en desservant de façon satisfaisante la population canadienne, nous pourrions encore réduire considérablement les dépenses d'exploitation et par là abaisser les impôts qui servent à combler les déficits. On ne peut y arriver qu'en congédiant un nombre considérable de cheminots ou de salariés, ce qui représente, je crois, 60 p. 100 des économies. Vous vous y opposez parce que cela placera, dites-vous, ces travailleurs à la charge publique. Ne devrions-nous pas tenter d'accomplir ce que la loi prescrit en trouvant un moyen de rémunérer les cheminots congédiés et qui font actuellement un travail absolument inutile puisqu'il fait double emploi? Si nous découvrons quelque moyen de pourvoir à ces salariés—je crois qu'on a conclu un accord à cet effet à Washington en 1936, et peut-être en Grande-Bretagne—quelle objection auraient les travailleurs à ce qu'on économise pour le pays en diminuant par là les impôts?—R. Sénateur Dandurand, vous vous rendez compte que cet état de choses est surtout subordonné à l'attitude des deux compagnies ferroviaires elles-mêmes, et malgré que les syndicats de cheminots, d'après ce que j'en sais, s'opposent généralement à la coopération, soit obligatoire ou volontaire...

D. Pourquoi?—R. Par crainte des destitutions.

D. Cette crainte existe?—R. Oui, et de façon prononcée. Malgré ce fait, les diverses dispositions pour la mise en commun des trains entre Ottawa-Toronto, et Montréal-Québec ont été appliquées et d'autres sont à l'étude.

D. Un assez grand nombre le sont?—R. Oui. Je crois que les témoignages feront ressortir—mon opinion s'appuie sur ce que je sais déjà d'après la lecture des rapports précédents—je crois que les témoignages feront voir que l'opposition des cheminots n'a pas été un facteur important dans la situation. L'opposition provient du Pacifique-Canadien, lequel craint fort que s'il allait trop loin en effectuant de telles économies, ou dans quelques dispositions concernant les trains en commun, il serait moins en mesure de tirer ses marrons du feu en concluant quelque arrangement soit sous les auspices de l'Etat ou de quelque autre façon.

*M. Biggar:*

D. Comment savez-vous cela?—R. A cause des témoignages que j'ai lus dans le rapport de la Commission des chemins de fer, aussi bien que dans les rapports soumis au Comité l'an dernier. Ils font voir que l'opposition émanait presque dans tous les cas du Pacifique-Canadien. On m'apprend, par exemple, à tort ou à raison, que le National-Canadien était tout disposé à prendre des mesures relatives à l'arrivée et au départ de ses trains à la gare Windsor à Montréal avant qu'on n'y projetât le vaste terminus, et que l'opposition vint du Pacifique-Canadien, de sir Edward Beatty lui-même, qui déclara qu'il n'y avait pas place à la gare Windsor pour un chemin de fer rival.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Je ne voudrais pas vous attirer dans ce domaine.—R. Assurément non.

D. Je veux que vous demeuriez dans le vôtre.—R. Très bien.

D. Je me demande comment nous pouvons effectuer des économies sur lesquelles compte le peuple afin de réduire le fardeau des taxes sans renvoyer un certain nombre de cheminots?—R. C'est impossible, monsieur le sénateur.

D. Je le sais.—R. C'est impossible; mais par ailleurs, certains cheminots envisageraient la question sous un jour légèrement différent si on leur accordait quelque dédommagement. Mais comment peut-on dédommager un homme ayant encore à servir quinze ans? Supposons qu'il ne gagne que $1,500, lui accorderait-on $1,500, $1,000 ou $500, ou le laisserait-on à la charge de l'assistance publique? Il ne le peut pas. Le point sur lequel nous voulons insister c'est qu'il ne devrait pas y avoir moins d'emploi, mais davantage. Il y a présentement 200,000 sans-travail au Canada et toute proposition qui comporte l'augmentation du chômage doit évidemment être mal vue des travailleurs et ne résoud pas le problème. La difficulté est que nous envisageons cette question comme un problème ferroviaire, mais de l'avis des travailleurs que je représente ce n'est pas seulement un problème ferroviaire, mais un problème économique et national. On peut mettre quelques trains en commun sur certaines lignes, mais les cheminots s'opposeront à ce qu'on destitue un seul d'entre eux.

*L'hon. M. Calder:*

D. Monsieur Dowd, on a témoigné ici que tout projet de fusion ou de centralisation doit nécessairement s'échelonner sur une période d'années, et que la réduction naturelle de l'embauchage serait telle qu'elle suffirait à faire face au déplacement de la main-d'œuvre dans une période, disons, de cinq à sept ans. Autrement dit, il ne s'agit pas de congédier des milliers d'hommes à la fois comme vous l'entrevoyez maintenant. Je crois qu'on a témoigné ici avec raison que par les décès et d'autres causes la réduction de la main-d'œuvre remédiera dans une forte mesure à cette situation dans cinq ans.—R. Alors pourquoi toutes ces inquiétudes? Reportez-vous-en aux décès et autres causes naturelles.

D. Et il ne faudrait pas coopérer pour effectuer des économies?—R. Il pourrait y avoir coopération.

D. Toute votre argumentation tend à une seule conclusion qui peut s'exprimer ainsi: au nom de Dieu ne modifiez pas la situation de la main-d'œuvre, parce qu'il pourrait arriver qu'un cheminot perdit son emploi. Votre argumentation se résume à cela.—R. Je dois protester contre cela soit comme résumé ou interprétation fidèle de mes paroles, monsieur le sénateur. Je n'ai rien dit de tel, mais que tous les cheminots sans exception y compris moi-même, protesterions contre tout ce qui diminuerait le travail et causerait du chômage. C'est tout à fait naturel. Je dis que s'il était possible de les dédommager de façon à les satisfaire ainsi que l'opinion publique, je crois que vous auriez entièrement raison de faire cette recommandation.

[M. N. S. Dowd.]

*L'hon. M. Dandurand:*

D. N'oubliez pas que s'ils obtiennent quelque dédommagement ils occupent encore une situation privilégiée en comparaison d'autres travailleurs dans tout le pays qui sont renvoyés pendant une saison ou deux sans aucun dédommagement.—R. Je crois, monsieur le sénateur, qu'en fait les 70,000 cheminots furent congédiés dans l'ensemble sans dédommagement. Je suis sûr que d'autres seront destitués, la tendance étant à la réduction continue de l'emploi. Je crois que ceux-là seront très heureux de recevoir quelque dédommagement. Les chanceux sont ceux qui atteignent 65 ans et prennent leur retraite.

Puis-je en terminant verser au compte rendu une lettre que j'adressai au premier ministre l'an dernier concernant cette question ferroviaire, particulièrement quant à l'attitude de l'Etat et de la Fédération canadienne du Travail? J'ai tenté de démontrer que le Comité n'a pas jugé à propos de faire enquête à ce sujet, mais j'espère que les faits consignés au compte rendu démontreront l'absence complète de bonne foi de cette fédération. En février de l'an dernier...

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Est-ce nécessaire?—R. C'est très important.

D. Vous avez répondu très longuement à cet égard.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Ne pourriez-vous nous donner un résumé concis de la lettre?—R. Le point sur lequel j'ai insisté auprès du premier ministre est celui-ci: un certain nombre de journaux canadiens ont considéré une recommandation de la Fédération canadienne du Travail comme émanant d'un groupe important de travailleurs canadiens et s'en étaient servi comme base pour attaquer le gouvernement dans leurs articles de fond. Je souligne simplement dans ma lettre que ces journaux, la *Montreal Gazette* notamment, ont évité avec soin toute allusion au fait que les cheminots canadiens et les travailleurs généraux du Canada s'opposaient unanimement à l'unification ferroviaire.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Vous avez déjà fait ressortir ce point.—R. Je parle simplement des articles de fond hostiles et de la situation particulière. Je crois que la question devrait être assez claire pour qu'aucun journal au Canada, non plus que le Comité, ni aucun autre homme public canadien n'ose baser quelque argument sur les déclarations de la prétendue Fédération canadienne du Travail, car ils seraient l'objet de la risée générale s'ils le faisaient. J'espère que la fédération a été mise entièrement et définitivement sous son vrai jour; je dis cependant que les mêmes renseignements furent donnés aux ministres il y a un an. Alors ils ne sont pas nouveaux pour eux.

D. Nous avez-vous donné votre mémoire au complet?—R. Certainement. Je vous remercie beaucoup.

La séance est suspendue jusqu'à l'ajournement du Sénat cet après-midi.

La séance est reprise à 4 h. 20 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Etes-vous prêts à commencer, messieurs?

M. BIGGAR: Monsieur le président, au cours des observations faites par M. Dowd ce matin, à midi moins dix, on me remit une lettre de M. Burford, le secrétaire-trésorier de la Fédération canadienne du Travail. Voici ce qu'il écrit:

> Comme M. Allan Meikle est retourné à Winnipeg, je demande qu'on me permette d'élucider quelques points concernant notre association, soulevés par le témoin entendu ce matin. Je serais reconnaissant au Comité de m'entendre pendant quelques instants.

La Fédération canadienne du Travail est l'association qu'attaque M. Dowd dans les dernières quatre ou cinq pages de son mémoire.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Allons-nous entendre M. Burford?
Quelques hon. SÉNATEURS: Adopté.

M. W. T. BURFORD est appelé.

Le TÉMOIN: Je vous remercie vivement de me permettre de vous parler pendant quelques instants.

*M. Biggar:*

D. Vous faites mieux de nous dire qui vous êtes.—R. Je suis le secrétaire-trésorier de la Fédération canadienne du Travail.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Je veux signaler à votre attention le fait qu'on a demandé à M. Meikle, le porte-parole de votre association de produire la liste des associations affiliées —je ne sais pas si j'ai demandé les noms des secrétaires—et il a dit qu'il le ferait. Je ne crois pas qu'il l'ait fait.—R. Je ne le crois pas, mais il a remis une liste subséquemment au secrétaire du Comité. En tout cas, monsieur, j'ai apporté cette liste.

Je ne veux pas réfuter en entier le mémoire soumis au Comité ce matin, mais je veux élucider le mieux possible l'attitude de la Fédération canadienne du Travail. Pour ce motif j'ai apporté non seulement la liste en question mais d'autres documents concernant notre attitude.

Lors de la comparution de M. Meikle devant le Comité il y a une semaine on ne s'attendait pas à ce que celui-ci s'enquerrait de la nature des divers syndicats ouvriers dont il avait entendu les opinions. Nous croyions que le Comité ne considérerait que les propositions et le témoignage touchant le problème ferroviaire. Pour cette raison, le mémoire de M. Meikle se bornait le plus possible à la question ferroviaire. Si l'on eût cru nécessaire de passer en revue tout l'historique de notre association ainsi que celui des autres, cela eût été possible, mais par respect pour le Comité, et afin d'épargner le temps du Comité, M. Meikle ne soumit que les vues de la Fédération canadienne du Travail sur le problème ferroviaire.

Afin d'établir notre attitude, ce que M. Meikle aurait peut-être dû faire au début, je vous prie de me témoigner quelque indulgence pendant que je vous exposerai l'historique de notre association depuis le début, parce que vous reconnaîtrez, je crois, qu'en calculant l'importance et la responsabilité de notre association vous devez avoir quelque égard au temps depuis lequel elle existe. On qualifie parfois la quatrième dimension de durée, et cela influe sur notre situation.

La Fédération canadienne du Travail, ainsi qu'il appert au mémoire soumis par M. Meikle a été fondée en 1902. En 1927 elle se fusionna avec certaines autres associations, et comme compromis elle acquit une nouvelle raison sociale, parce qu'elle adoptait alors une constitution quelque peu revisée et se transforma en Congrès pancanadien du Travail. J'en étais alors le secrétaire.

Elle fonctionna sous cette raison sociale jusqu'en septembre 1936, alors qu'il surgit une divergence d'opinion au sein du conseil exécutif du Congrès pancanadien du Travail concernant des questions politiques, particulièrement au sujet des communistes. A la réunion du Congrès à Montréal en 1935, le conseil exécutif avait soumis un rapport, selon la coutume, sur des questions d'ordre général étudiées par les délégués et une partie de ce rapport traitait plutôt longuement de la question des ingérences communistes dans les syndicats ouvriers. Lorsque le conseil exécutif se réunit en septembre 1936 en vue de préparer ses rapports pour le prochain congrès, devant être tenu cette année-là, il considéra si oui ou non il devait inclure une déclaration à propos de l'association communiste, semblable à celle jointe à son rapport de 1935. La majorité du conseil préconisait la répétition en substance de la déclaration de 1935. Cependant, un

membre du conseil exécutif s'opposa à la présentation de toute déclaration semblable. Celui-ci démissionna et s'en alla. On accepta sa démission. C'était le président, M. A. R. Mosher. Il s'en alla et son poste fut rempli par le vice-président qu'on élut sur-le-champ en vue de remplir la vacance.

En quittant alors son poste sur le conseil exécutif du Congrès, au sujet de notre opposition ou non aux communistes, M. Mosher dit qu'il nous combattrait à cette réunion.

Vu son refus de coopérer à l'achèvement du rapport du conseil exécutif, qui devait être préparé pour la réunion du Congrès quelques jours plus tard, et sa détermination non seulement de ne pas coopérer mais de combattre le conseil exécutif à cette réunion, on décida de la remettre à quelques jours. Notre conseil exécutif pouvait très bien ajourner la réunion du Congrès. En certaines circonstances, la tenue de conventions avait déjà été remise à plus tard. Une en particulier avait été remise de temps à autre pendant cinq ans. Nous croyions procéder de la manière courante en remettant à quelques jours la tenue de notre convention, mais à notre grande surprise, M. Mosher et certains membres de son syndicat, affilié au Congrès à cette époque, tinrent une réunion à la date fixée et dans la ville convenue, bien que ce ne fût pas dans la même salle. Cela se passait à Toronto. Avec un petit comité comptant de trente à trente-deux membres et employés de son propre syndicat, avec en plus une couple d'étrangers, M. Mosher tint une soi-disant convention puis, par l'entremise de deux avocats entreprenants, il obtint d'un tribunal de Toronto une ordonnance de sursis dirigée contre moi et m'interdisant de me servir du nom du Congrès et de m'acquitter de mes fonctions comme agent exécutif. Cette ordonnance de sursis obtenue par l'entremise de MM. Joseph Cohen et Abraham Lieff empêcha naturellement l'organisme de fonctionner à partir de ce moment. Nous n'avons pu nous défendre puisque cette ordonnance avait été obtenue à 300 milles du lieu des délibérations du conseil, notre siège social se trouvant alors à Ottawa. Cette ordonnance judiciaire ayant été en vigueur non seulement pour la semaine prescrite mais bien pour une période d'environ trente jours, l'association fut en conséquence dissoute.

Vous ne vous rendez peut-être pas bien compte, messieurs les sénateurs, de la position d'une centrale syndicale. Elle dépend plus ou moins de la tolérance dont font preuve à son égard les organismes qui lui sont affiliés et ces derniers ne désirent pas toujours des plus vivement une telle affiliation. On est exposé à les voir changer d'allégeance à la suite de sollicitations. Ils sont aussi enclins à ne pas verser de cotisations. Qu'il s'agisse d'un syndicat ouvrier ou de toute autre association bénévole telle que, par exemple, une équipe de balle-au-camp, un club de billard ou un club social, qu'arrive-t-il lorsqu'un des membres s'adresse aux tribunaux pour chercher noise aux autres? On cesse de fréquenter les assemblées et de payer les cotisations.

Au cours des trente jours environ qu'ont duré les procédures judiciaires en question, notre organisme s'est effondré. Et pour le sauver ou du moins pour sauver ce qui en restait, il a fallu que quelques-uns d'entre nous fassent renaître le mouvement sous une nouvelle étiquette. Nous n'avions pas les moyens de supporter les dépenses d'un procès qui aurait pu durer deux ans pour faire expulser ce groupe de dissidents. C'est pourquoi nous avons repris le nom sous lequel la fédération avait été connue jusqu'à 1927 et nous avons réorganisé la Fédération du Travail, mais en excluant le groupe qui avait essayé de s'emparer du pouvoir.

Monsieur le président, dans tous ces agissements, il y a une chose qui a frappé ceux d'entre nous qui s'efforçaient de maintenir un organisme ouvrier sur une base sensée. Nous représentions en premier lieu un mouvement en faveur de la liberté des syndicats ouvriers. Nous nous opposons à ce que les unions soient soumises à la domination ou au contrôle étrangers mais nous nous refusons encore plus à la domination d'un groupe politique aux idées subversives tel que

celui des communistes. C'est grâce à lui si les procédures judiciaires ont été intentées. Lorsque l'ordonnance de sursis fut rendue à Toronto, à 300 milles de notre siège social, la presse communiste se montra fort réjouie des mesures prises pour empêcher le conseil d'administration du Congrès pancanadien du Travail, c'était le nom de notre organisme, de remplir ses fonctions. Voici le titre que le *Daily Clarion* publiait en grandes manchettes dans son numéro du 30 septembre 1936. Les caractères sont assz gros pour que tout le monde ici puisse les lire de loin:

ON INTERDIT À M. T. BURFORD DE DÉPENSER LES FONDS DU SYNDICAT

Malheureusement, ces fonds étaient inexistants.

Puis, immédiatement après que M. Mosher et ses collègues du syndicat des employés des chemins de fer de l'Etat, ainsi qu'une couple d'étrangers au mouvement, eurent tenu leur soi-disant convention, le même organe en donna un compte rendu complet dont voici un des titres:

NOUS AVONS POUR OBJECTIF L'UNION DES SYNDICATS OUVRIERS, DIT LE C.P.T.

On trouve ce titre dans le *Daily Clarion* du 29 septembre. La convention eut lieu avant que ces messieurs obtinssent l'ordonnance de sursis.

LES INTÉRÊTS DU PROLÉTARIAT DOIVENT AVOIR LE PAS SUR LE BÉNÉFICE DU SYNDICAT, DÉCLARE M. MOSHER

*M. Biggar:*

D. Je ne veux pas vous interrompre, monsieur Burford, mais il me semble que le Comité est convaincu que l'organisme représenté par M. Dowd, et dont M. Mosher est le président, est quelque peu en faveur du communisme. On nous l'a dit ce matin. Je ne crois pas que vous ayez besoin d'insister sur ce point.—R. Il me semble que le témoin de ce matin a eu beaucoup de latitude à cet égard.

D. Je dis tout simplement qu'il faut admettre ce point particulier.—R. A ce sujet, voici un entrefilet que je crois bon de citer si on veut bien me le permettre. Il est extrait du *British Columbia Workers' News* du vendredi 11 décembre 1936, journal de la *Proletarian Publishing* publié à Vancouver. Ce numéro contient un article de M. T. A. Ewen, un des communistes emprisonnés en 1931 et cet article ne laisse subsister aucun doute sur l'attitude adoptée par ce groupe particulier. Si je puis le citer, il dit en conclusion, après avoir parlé de la clique Burford-McKinlay-McCollum-Meikle-Russell:

> Le président Mosher a eu raison de fustiger la dernière lettre de ces messieurs demandant aux membres du C.P.T. de s'affilier à la fédération et il a eu raison de considérer cet appel comme un acte de fascisme. Le fascisme s'efforce de semer la zizanie dans les syndicats ouvriers en invitant leurs membres à se diviser; il tente aussi de répandre un nationalisme malsain et de faire qualifier d'actes de patriotisme la chasse aux rouges et aux hérésies communistes. Se montre fasciste celui qui suit le mouvement lancé par Burford et autres. Le syndicalisme au Canada s'oppose au fascisme et appuie le président Mosher sur ce point.

Comme le colonel Biggar me l'a fait remarquer, ce ne sont pas là les principales raisons de l'attitude que notre fédération a prise. Mais je désirerais faire remarquer, à la fin de ces citations, qu'à la suite de cet incident, une convention des dissidents eut lieu à Toronto et, peu de temps après, en avril 1937, les journaux communistes prenaient violemment à partie ceux qui, à notre avis, leur avaient servi d'instruments. J'ai ici un journal de même calibre, daté d'avril, qui publie en manchettes:

[M. W. T. Burford.]

APRÈS HEPBURN, MOSHER

Voilà les tendances de ce groupe qui était affilié au Congrès pancanadien du Travail et qui en fut expulsé lorsque la Fédération canadienne du Travail reprit son nom primitif en octobre 1936.

A cette époque, le Congrès pancanadien du Travail comprenait divers syndicats nationaux dont voici la liste:

Amalgamated Building Workers of Canada;
Electrical Communication Workers of Canada;
Canadian Printers' Union;
Canadian Association of Railwaymen;
Canadian Brotherhood of Railway Employees;
Canadian Association of Stationary Engineers;
One Big Union.

C'étaient des syndicats nationaux, c'est-à-dire des syndicats ayant plus d'une section et même, en certains cas, de nombreuses sections en différentes parties du pays. La liste ci-dessus en contient sept. En plus, le congrès comptait environ vingt-quatre petits organismes locaux. La liste en est plutôt longue.

D. Pourriez-vous nous donner cette liste?—R. Oui, ce serait possible. Règle générale, les petits syndicats ne comptaient guère plus de 100 membres chacun et une douzaine tout au plus dépassaient cet effectif. Voilà de quoi se composait le Congrès pancanadien du Travail lors de sa dissolution en septembre 1936.

Lorsque la fédération reprit son premier nom, elle hérita de presque tout l'effectif de l'ancien congrès, à l'exception du groupe connu sous le nom de *Canadian Brotherhood of Railway Employees,* aux destinées duquel préside M .Mosher. Cet organisme ne fut pas invité à se joindre à nous. Nous avons tenu des conventions régulières en 1937 et en 1938 et divers syndicats affiliés à notre centrale y ont participé. Voici la liste des syndicats qui, dans les deux ans précédant notre convention de décembre dernier, ont contribué à la caisse de la fédération:

Amalgamated Building Workers of Canada;
Atlantic Sugar Workers' Union;
Canadian Bakery Workers' Union;
Canadian Brotherhood of Ships Employees;
Canadian Federation of Actors and Entertainers;
Canadian Federation of Musicians;
Canadian Fruit Pickers' and Packers' Union;
Canadian National Printing Trades Union;
Canadian Retail Clerks and Wholesale Warehousemen;
Electrical Communication Workers of Canada;
Lumberworkers' Association of Canada;
National Union of Operating Engineers;
National Union of Theatrical Employees;
One Big Union;
Saint John Metal Workers' Union;
Saskatchewan Coal Miners' Union;
Saskatchewan Brewery Workers' Union;
Transport and General Workers of Canada.

Ces organismes ne sont pas tous en règle ou ils ne l'étaient pas tous lors de la convention tenue à Montréal en décembre dernier, mais un bon nombre de représentants y ont assisté. Nous avons compté 117 délégués des divers syndicats et nous avons suivi le cours ordinaire de nos travaux en adoptant un rapport et plusieurs résolutions, en rendant compte de notre gestion et en procédant à l'élection du conseil d'administration.

Messieurs, en parlant du Congrès pancanadien du Travail et de sa dissolution, j'ai fait allusion à l'un des principaux articles au programme de la convention. Il s'agit du rapport que le conseil d'administration devait soumettre à la réunion des délégués. A la convention de la Fédération canadienne du Travail de décembre dernier, notre trente-et-unième, soit dit en passant, le conseil d'administration a soumis son rapport coutumier qui contenait un exposé de la question ferroviaire. C'est sur ce que disait ce rapport que M. Meikle a basé le mémoire qu'il a présenté à ce distingué Comité la semaine dernière. Il ne me semble pas nécessaire de lire ce que notre rapport disait à ce sujet, mais si on le désire, je suis prêt à le faire. En substance, les recommandations de M. Meikle visent le même but. L'adoption de cette partie du rapport donna lieu à quelque discussion et il fut convenu, en définitive, d'adopter ce chapitre avec les autres sous réserve de certaines restrictions. Cette réserve tenait compte du fait que certains syndicats détenant des contrats avec les compagnies de chemin de fer devaient s'adresser au gouvernement d'Ottawa, le mois suivant, et prescrivait que dans l'intérim, c'est-à-dire jusqu'au 9 janvier de cette année, la Fédération canadienne du Travail ne ferait aucune démarche à ce sujet, ni par propagande ni autrement . Nous avons adopté cette restriction pour bien indiquer notre désir de ne pas nuire aux démarches des autres syndicats en n'entreprenant pas de controverse tant qu'ils n'auraient pas conféré avec les autorités fédérales, ce qui devait avoir lieu le 9 janvier. Jusqu'à cette date nous n'avons absolument rien dit sur la question ferroviaire; nous avons donc tenu parole. Plus encore, nous nous sommes adressés au gouvernement le 10 janvier dans une entrevue qui a eu lieu dans la salle du Comité des chemins de fer du Parlement et notre mémoire s'abstenait de tout commentaire sur le problème ferroviaire. Toutefois, nous avons parlé de la gare non commune de Montréal.

*L'hon. M. Calder:*

D. Combien de cheminots représentiez-vous à cette époque?—R. Si nous représentons des cheminots, monsieur le sénateur, ce n'est pas parce que nous comptons des syndicats ferroviaires parmi nos affiliés. De fait il n'y a pas d'employés de chemin de fer parmi nos membres.

D. Je me demande alors pourquoi vous vous préoccupez de la question ferroviaire.—R. Parce que ce ne sont pas seulement les cheminots qui subissent les conséquences du double emploi dans les réseaux de voies ferrées. Tous les autres ouvriers et leurs familles doivent verser, chaque année, au moins le salaire d'une semaine pour le maintien de ce double emploi. C'est pourquoi nous considérons que les ouvriers et les autres citoyens ont non seulement le droit d'élever la voix à ce sujet, mais qu'ils sont particulièrement justifiables d'exiger que le gouvernement actuel prenne les moyens de résoudre le problème. Notre effectif d'employés de chemin de fer ne se chiffre guère qu'à deux ou trois cents et encore, ils appartiennent à la *One Big Union*, de Winnipeg.

D. Vous êtes donc d'avis qu'en plus des cheminots, tous les autres ouvriers sont profondément intéressés à cette question?—R. En effet. Tout ce qu'ils achètent, tous les aliments et les vêtements qu'ils se procurent sont frappés d'un impôt indirect qui sert à maintenir la dualité des services ferroviaires au Canada. Je crois que s'ils s'en rendaient parfaitement compte, les ouvriers se préoccuperaient encore plus de la question. Mais règle générale, ce sujet passe sous silence pour la bonne raison que la plupart des syndicats ouvriers comptent parmi leurs membres un nombre disproportionné de cheminots. Je crois, monsieur le sénateur, que vous savez un peu comment les choses se passent aux conventions. Mettons que les ouvriers de différentes industries se réunissent pour quelques jours seulement. Règle générale, ils se présentent porteurs de résolutions préparées d'avance et l'on se protège mutuellement. Personne ne veut faire de tort à son prochain et si un syndicat de cheminots propose une motion demandant la suppression des trains en commun,—ce qui s'est produit,

je crois, à la réunion du Congrès des métiers et du travail tenue en septembre dernier,—il est à présumer que cette proposition soit adoptée d'emblée par les autres ouvriers qui se disent: "Nous ne pouvons priver nos frères d'emplois." Quand on leur présente ainsi la question, s'ils n'adoptent pas la résolution, ils se rangent du côté de ceux qui veulent congédier des employés. C'est pourquoi, à notre avis, un syndicat où les cheminots ne sont pas en majorité a beaucoup plus voix au chapitre qu'un autre comptant dans ses rangs une faction prépondérante d'employés de chemin de fer.

*L'hon. M. Horsey:*

D. Exprimez-vous aussi les revendications ouvrières à propos du tarif ou de n'importe quel autre sujet?—R. Oui, monsieur. Règle générale, chaque année le gouvernement est saisi des représentations que nous faisons sur toute la série des mesures législatives projetées. Mais nous nous sommes toujours efforcés, autant que possible, de ne traiter que des questions offrant un intérêt urgent pour la classe ouvrière. Bien que nous ayons omis cette année de parler du problème ferroviaire dans notre mémoire, nous avons abordé ce sujet l'an dernier.

Je disais au sénateur Calder que notre effectif de cheminots n'est pas très considérable. Il se compose surtout d'une partie des membres de la *One Big Union,* dont le siège social se trouve à Winnipeg.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Permettez-moi une question. Vous dites que certains de vos affiliés s'opposaient au communisme et que, pour cette raison, vous vous êtes séparés du Congrès pancanadien du Travail?—R. Non, monsieur, nous ne nous sommes pas séparés du Congrès pancanadien du Travail.

D. Alors, ce Congrès s'opposait-il au communisme?—R. Absolument.

D. Quand vous avez réorganisé indépendamment, la *One Big Union* constituait la plus importante de vos affiliés?—R. C'était le syndicat le plus important. L'attitude de cet organisme sur la question ferroviaire et les doctrines communistes se trouve clairement exposée dans le journal qu'il publie. J'en ai un exemplaire ici. Je ne veux pas en donner lecture au Comité, mais je voudrais citer le fait qu'en janvier 1938, lorsque notre délégation conféra avec le gouvernement fédéral, à Ottawa, la *One Big Union* y comptait un bon nombre de représentants . J'ai ici la liste des membres de cette délégation, mais je ne crois pas que ce point soit très pertinent. Notre délégation comptait certainement de dix à douze représentants de la *One Big Union,* le 18 janvier 1938, et le mémoire que nous avons présenté traitait en détail, sous la rubrique transport, de la coordination ferroviaire. Tout ce que nous avons dit à cette occasion est contenu dans le mémoire que M. Meikle a soumis au Comité. Je n'ai donc pas besoin d'entrer dans les détails puisque ce document reproduit presque mot à mot le texte de ce que nous avons exposé au gouvernement fédéral en janvier 1938. La *One Big Union* nous a aidés à présenter au gouvernement nos arguments sur cette question. De plus, elle a donné de la publicité à l'affaire dans son organe officiel, the *One Big Union Monthly,* livraison du 30 janvier 1938. Je puis vous dire, monsieur Murdock, que ce syndicat est tout à fait hostile au communisme.

D. La *One Big Union?*—R. Oui.

*L'hon. M. Calder:*

D. Je m'intéresse à l'attitude des ouvriers autres que les cheminots. Vous dites que cette question les intéresse au plus haut point?—R. Oui, en tant que contribuables.

D. En quoi sont-ils contribuables? L'impôt sur le revenu ne les atteint pas, ou du moins très peu.—R. Il y a d'autres impôts qui frappent les ouvriers en tant que consommateurs et ces impôts obèrent énormément leur budget.

D. Par exemple?—R. La taxe de vente, entre autres.

D. A combien s'élève-t-elle?—R. A 8 p. 100.

D. Sur quoi s'applique-t-elle?—R. Sur presque tout, directement ou indirectement.

D. Frapperait-elle les chaussures, les vêtements?—R. Elle est comprise dans le prix de ces articles.

D. S'applique-t-elle aux vivres? Vous devriez le savoir.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous devriez le savoir aussi, monsieur le sénateur.

L'hon. M. CALDER: Je ne crois pas l'ignorer.

Le TÉMOIN: Nous savons que les ouvriers, qui forment la majorité des citoyens, supportent une part énorme du fardeau des impôts.

*L'hon. M. Calder:*

D. Et la plupart d'entre eux ne sont pas au courant de la chose?—R. En effet.

D. Vous dites vrai. La taxe de vente de 10 p. 100...

L'hon. M. MCRAE: C'est beaucoup plus que cela chez le détaillant. Cette taxe se monte à 13 p. 100.

L'hon. M. HORSEY: Il n'y a pas de taxe sur les produits alimentaires.

Les très hon. M. MEIGHEN: Oh! oui, il y a une taxe sur ces produits-là. Je connais une compagnie qui a dû payer en taxe de vente une somme représentant plusieurs années d'intérêt sur ses obligations. Cette compagnie ne fabrique que des produits alimentaires.

L'hon. M. CALDER: C'est un des gros impôts indirects.

Le TÉMOIN: C'est pour cela qu'à notre avis, les ouvriers sont intéressés à la question à titre de contribuables.

*L'hon. M. Calder:*

D. Ces ouvriers, qui sont syndiqués pour la plupart, disent qu'il faut faire quelque chose pour que les impôts diminuent. Est-ce bien là leur attitude?—R. S'ils se rendaient réellement compte qu'une semaine de leur salaire environ passe en impôts destinés à payer les frais du double emploi dans les services ferroviaires, je crois qu'ils protesteraient beaucoup plus énergiquement. A cause des circonstances auxquelles j'ai fait allusion en parlant des conventions d'ouvriers syndiqués, il est difficile à cette opinion de prendre corps vu la propagande que font ceux qui ont un intérêt direct dans les emplois ferroviaires pour empêcher les ouvriers de chercher à savoir qui appuie les chemins de fer.

Je mentionnais tout à l'heure la *One Big Union* qui, comme je l'ai dit, est un de nos plus importants syndicats. Elle a pris part à l'entretien que nous avons eu avec les autorités fédérales en janvier de l'année dernière. Jusqu'à maintenant elle a participé à toutes les initiatives de la fédération.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Vous dites que ce syndicat est très anticommuniste?—R. Absolument.

D. Pourquoi a-t-il évolué de façon si frappante depuis 1919?—R. Ce syndicat n'a jamais été communiste.

D. Oh! alors, excusez mon ignorance.—R. Je souhaiterais avoir apporté certaines preuves de l'attitude des communistes à l'égard de la *One Big Union.* Toutefois, je ne crois pas que l'on puisse décocher l'épithète de communiste à un syndicat qui, dans les circonstances précitées, a appuyé l'attitude de la Fédération canadienne du Travail. Ce fait suffit pour indiquer la tendance de ses opinions.

Mais, résumons les événements. La *One Big Union* a participé à nos conventions de 1937 et de décembre 1938. A cette dernière réunion générale, le rapport faisant la base du mémoire de M. Meikle fut adopté sous réserve des

restrictions que j'ai mentionnées. Le 16 mars, nous avons dû suspendre ce syndicat à titre de mesure disciplinaire et j'ai constaté,—je crois que le Comité a été saisi de la chose,—que ce syndicat a décidé le 20 mars de se retirer de la fédération et de mettre fin à son affiliation. Je reconnais qu'il s'est livré à beaucoup de réflexions tardives. Il est vrai que, parce qu'il a accepté dans ses rangs un certain nombre d'employés de chemin de fer, il a changé d'attitude sur la question ferroviaire. Il y a tout lieu de croire que ce groupe de cheminots exerce une grande influence sur les principes de ce syndicat, ce dernier espérant, de ce fait, voir se multiplier les adhésions qui pourraient lui venir de ce côté-là. En tout cas, il nous a écrit pour nous demander pourquoi nous n'observions pas la clause conditionnelle que nous avions adoptée à la convention. Cette clause ne valait que jusqu'au 9 janvier. Après que la suspension du syndicat eût été annoncée, ces messieurs décidèrent de se retirer en prenant comme prétexte les événements se rapportant à cette clause conditionnelle. Voilà tout ce qui concerne cet affilié de la fédération.

Dans son mémoire de ce matin, le témoin a fait plusieurs fois allusion à notre association. Je n'ai pas de copie du document qu'il a présenté et je dois me fier à ma mémoire. Toutefois, je me rappelle certains points et, si je fais erreur, j'espère qu'on me le signalera.

Les remarques sur la formation de notre organisme et son caractère offrent, je crois, un intérêt particulier si l'on tient compte du fait que le témoin ne pouvait, ce matin, distinguer entre la politique qu'il préconise et ce qu'on tente d'établir en Russie. A mon avis, il convient de faire remarquer que ce monsieur était, il n'y a pas si longtemps, secrétaire du club de la *Co-operative Commonwealth Federation* à Ottawa. Voici un entrefilet paru dans l'*Ottawa Journal* du 24 avril 1936:

> Le club C.C.F. d'Ottawa, par l'entremise de son secrétaire, M. Norman S. Dowd, proteste contre l'engagement d'agents spéciaux chargés des investigations à faire en matière d'assistance-chômage et conteste cette malhonnêteté que l'on attribue aux secourus. De même, le club s'élève contre le projet de faire des autres citoyens des "espions et des mouchards" dénonçant les familles inadmissibles aux allocations de chômage.
>
> A la suggestion du maire, on demandera à M. Dowd de fournir des détails quant au nombre et aux noms des personnes présentes à la réunion où l'on a adopté la résolution autorisant la protestation.

Je ne m'étonne pas de voir le secrétaire du club C.C.F. d'Ottawa comparaître ici à plusieurs titres car, pendant longtemps, il a été mêlé à plusieurs mouvements. Il est aussi ecclésiastique à ses moments de loisir. Le dimanche, il officie, je crois, à l'Eglise unitarienne et j'en déduis que dans une certaine mesure, il ne s'oppose pas à l'unification des Eglises. Il a aussi servi de substitut au président de son syndicat qui s'est tenu dans l'ombre ce matin. Ce dernier avait préconisé l'unification des chemins de fer lors de sa comparution devant la Commission Duff, en 1932. Si l'on veut bien me le permettre, je me reporterai au témoignage que M. Mosher, de la *Canadian Brotherhood of Railway Employees*, a rendu le 15 février 1932. Voici ce qu'il disait:

> 1. Toutes les mesures et tous les principes susceptibles d'améliorer la situation du transport devraient concorder avec un plan général prévoyant, grâce à l'étatisation, l'unification et la fusion éventuelles de tous les moyens de transport,—chemins de fer, véhicules automobiles, avions ainsi que navires parcourant les voies navigables de l'intérieur.
>
> 2. La fusion du Pacifique-Canadien et du National-Canadien en régie d'Etat servirait le mieux l'intérêt national et l'obligation à assumer quant aux actions ordinaires du Pacifique-Canadien devrait s'établir au taux de dividende que les chemins de fer américains peuvent légalement déclarer, ou encore, s'établir sur la moyenne des dividendes payés au cours du cycle

commercial car, bien que des étrangers détiennent la moitié des actions ordinaires du Pacifique-Canadien et probablement une proportion plus grande de ses autres titres, l'actif de ce chemin de fer a augmenté de valeur grâce à des apports d'argent canadien, de terres et de mines et grâce aussi au progrès agricole et industriel dû au labeur du peuple du Canada.

Voilà des arguments probants en faveur de l'unification et de la fusion, quelle que soit la distinction à faire entre les deux. Par conséquent, je trouve curieux qu'en une occasion comme celle-ci un porte-parole représentant, selon toutes les apparences, un organisme important, s'oppose aux mesures que le même groupe préconisait devant la Commission Duff en 1932.

Puisqu'on a fait allusion devant le Comité au caractère représentatif des syndicats, je voudrais parler de la position de l'organisme qui a fait comparaître ses délégués ici aujourd'hui. Il semble que certaines statistiques soient quelque peu élastiques car on a parlé d'un chiffre de 30,000 alors qu'on a mis en doute le fait que nous représentions 50,000 syndiqués au bas mot. L'effectif de 9,000 cheminots que l'on attribue à la Fraternité des employés de chemin de fer me paraît sujet à caution. Mais à ce sujet, on a fait certaines réserves quant à ceux qui ne sont pas en règle, aux sans travail et à ceux qui sont probablement morts mais qui sont encore inscrits aux registres. J'ai par devers moi une copie de l'état financier de la *Canadian Brotherhood of Railway Employees* pour l'exercice expirant en 1938. Il accuse en cotisations et redevances, des recettes s'élevant à $41,541.50.

*L'hon. M. Calder:*

D. C'est le montant perçu de tous les membres?—R. En effet.

D. S'agit-il seulement des cotisations annuelles? Ce montant comprend-il l'assurance?—R. Non. Ce montant représente la cotisation mensuelle de 70c. par membre que chaque section doit payer au bureau central. Le syndicat en question a proposé à la *Canadian Association of Railwaymen* de se fusionner avec elle et le *Canadian Association of Railwaymen Journal* de mars publie les conditions de cette fusion. Parmi ces conditions,—il est intéressant de voir combien cette mesure est souhaitable dans un domaine et peu dans l'autre,—on voit que la cotisation de 70c. par membre doit être versée à la caisse commune, tant pour le fonds destiné à la convention générale que pour la caisse du journal. A 70c. par mois, la cotisation annuelle payable au bureau central se chiffre à $8.40. En divisant $41,000 par $8 on arrive à un effectif d'environ 5,000 membres. Mais nous devons nous rappeler ce qu'on a prétendu quant au syndicat des chauffeurs de camions et d'autobus de l'Ontario. J'ai vu quelque part que ce syndicat comptait un effectif de 3,000. Malheureusement, cet organisme n'existe plus et si nous soustrayons 3,000 de 5,000 nous obtenons un chiffre très intéressant quant au nombre des syndiqués que l'organisme en question représente. Je ne veux pas insister davantage sur ce point.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Puisque nous en sommes sur l'effectif des syndicats, pourquoi n'avez-vous pas permis au ministère du Travail de vérifier vos livres et de se procurer les détails qu'il obtient habituellement?—R. Voilà un point que je serais très heureux d'élucider car je sais qu'on l'a soulevé pour mettre notre syndicat en mauvaise posture.

Comme je l'ai laissé entendre, la liberté règne chez nous; nous voyons d'un mauvais œil tout effort tenté pour établir en notre pays une dictature quelconque; nous nous refusons à toute restriction administrative de la liberté des syndicats ouvriers. Mais nous reconnaissons que le ministère du Travail est justifiable de vérifier les listes de membres de tout organisme. Nous croyons que c'est juste et raisonnable jusqu'à un certain point et nous avons été les premiers à proposer cette vérification.

[M. W. T. Burford.]

En juin 1937, nous avons demandé au ministère du Travail de faire la vérification de tous nos livres. J'étais allé moi-même au ministère et, le sous-ministre étant alors à Genève, je m'étais adressé à son adjoint et à deux autres fonctionnaires. En dressant leur rapport pour 1936,—l'année où nous nous sommes séparés d'un certain groupe,—ces messieurs ne savaient sous quelle rubrique ils devaient classer certains syndicats. Pour les éclairer, je leur ai proposé de venir ensemble à mon bureau, rue Sparks, ou d'y déléguer quelqu'un pour vérifier tous nos livres, mais ils déclinèrent cette offre. M. Brown, le sous-ministre adjoint trouvait le procédé irrégulier et il ne voulait pas, en l'absence de son supérieur, prendre sur lui d'y consentir. Toutefois, je le revis quelques semaines plus tard et lui dis que nous étions toujours désireux de soumettre nos livres à la vérification d'un délégué du ministère. Cette fois, la suggestion fut agréée et, une demi-heure plus tard, M. Donald Sutherland, le chef du service des renseignements, se présentait à notre bureau pour y faire la vérification voulue.

Nos archives renferment les documents suivants: les rapports des syndicats affiliés montrant leur effectif et le montant qu'ils versent pour couvrir les droits d'affiliation; le livre de caisse où s'inscrit la réception de ces droits; puis, en temps et lieu, un bordereau de dépôt visé par la banque lorsque l'argent est déposé; et, enfin, l'état mensuel de la banque ou, si vous voulez, le livret de banque. Ce sont là les principaux documents qui ont été mis, en 1937, à la disposition du chef du service des renseignements au ministère du Travail.

Ce procédé ayant été adopté dans le cas de la Fédération canadienne du Travail, on le suivit, en 1937, pour les autres organismes, mais les résultats ne furent pas très satisfaisants.

En 1938, je prenais mes dispositions pour partir le 18 mai pour Genève, où je devais accompagner, à titre de conseiller, la délégation canadienne à la Conférence internationale du travail. A cause de la faveur qui m'a été accordée en cette circonstance,—et, entre parenthèses, je puis dire que je me résouds difficilement à critiquer le ministère du Travail car nous lui devons beaucoup,—il est difficile de s'exprimer ouvertement et de s'étendre sur un sujet litigieux. En tout cas, à cette occasion, le sous-ministre me demanda de passer à son bureau, ce que je fis. Tout le personnel était là et tous n'avaient qu'une seule proposition à faire. On voulait que notre fédération fasse vérifier ses livres par une agence de l'extérieur et non par le personnel du ministère qui s'occupait de la chose. Depuis juin 1937 jusqu'à mai 1938, personne n'avait demandé de faire l'inspection de nos livres et tout à coup nous devions consentir à une vérification si nous ne voulions pas être en mauvaise posture. Ma foi, comme je n'avais pas l'autorité voulue pour consentir à une expertise de la part d'un inconnu n'appartenant pas au personnel du ministère, je ne pouvais que répondre qu'il me fallait consulter...

*L'hon. M. Calder:*

D. Ce vérificateur aurait pu être un des suppôts de M. Dowd?—R. L'incident prête aux conjectures. En tout cas, il est toujours délicat de montrer ses livres à n'importe qui. En vérifiant les livres, un homme compétent tel que M. Sutherland ne rayerait pas de la liste un syndicat qui n'aurait pas été en règle le 31 décembre. Il ferait des recherches. Ce syndicat pourrait s'être mis en règle le 5 janvier mais, règlementairement, il ne l'aurait pas été le 31 décembre. S'il fallait se montrer pointilleux, on constaterait que très peu de syndicats comptent, à un moment donné, le nombre de membres en règle qu'ils prétendent avoir. De fait nous n'avons jamais décliné cette proposition et il est faux que la Fédération canadienne du Travail ait refusé l'accès de ses livres à qui que ce soit. Au contraire, elle a été la première à le demander.

*L'hon. M. Murdock:*

D. Le ministère du Travail n'a-t-il pas l'habitude de se procurer des centrales la liste des sections affiliées et ensuite de demander des renseignements à ces sections?—R. Cela se fait couramment.

D. Le ministère du Travail a dit que ses constatations dans votre cas diffèrent sensiblement de ce que vous prétendez être.—R. A mon avis, le rapport du ministère se contredit sur une couple de points très importants. Je ne l'ai pas ici, mais je sais qu'à un endroit il établit à 23,000 l'effectif d'un de nos syndicats et que plus loin, il donne un chiffre de 8,000 pour le nombre total des syndiqués, y compris ceux de cet organisme particulier. Cela me semble une singulière façon de renseigner le public. Toutefois, la fédération n'a jamais refusé l'accès à ses livres et elle a réitéré en 1938 l'offre qu'elle avait déjà faite de se soumettre à une inspection de la part du fonctionnaire désigné par le ministère. On n'est pas justifié de prétendre que nous n'avons pas voulu de vérification de nos livres. Je déplore aussi que le rapport pour l'année où cette vérification eut lieu, l'année 1937, passe le fait sous silence. Cette inspection fut faite en juin 1937. Le colonel Biggar vous a remis l'annuaire du mouvement syndical au Canada pour l'année en question.

*L'hon. M. Murdock:*

D. La Fédération canadienne comptait alors neuf mois d'existence, n'est-ce pas?—R. C'est exact, si vous parlez de l'adoption de son nouveau nom.

L'hon. M. McRae: Monsieur le président, les cinq minutes que nous avons accordées au témoin sont dépassées depuis longtemps. Il me semble que nous sommes assez au courant des faits exposés qui ne regardent pas du tout la question principale. On me dit qu'il y a un autre témoin mais j'ignore s'il est venu ou non.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. En avez-vous pour longtemps, monsieur Burford?—R. Puisque le Comité le désire, monsieur le président, j'abrégerai mes commentaires. Quant au caractère de notre syndicat, il reste un point que j'ai omis de soulever et je n'en ai que pour quelques instants. J'ai ici un document se rapportant à la dissolution du Congrès pancanadien du Travail, en 1936. Ce document,—je n'en lirai que quelques lignes—, est une déposition faite devant la Cour suprême de l'Ontario dans la cause de:

> A. R. Mosher, agissant pour lui-même et au nom du Congrès pancanadien du Travail, ainsi qu'au nom des syndicats locaux affiliés à ce congrès ou en détenant une charte.
>
> *Demandeur,*
>
> Comme vous le voyez, j'abrège.
>
> contre
>
> W. T. Burford,
>
> *Défendeur.*
>
> Déposition de A. R. Mosher, le demandeur ci-dessus nommé, recueillie par moi, W. J. McWhinney, en ma qualité d'examinateur spécial, en mon cabinet, à l'Hôtel de ville de Toronto, le sixième jour d'octobre 1936, déposition résultant d'un interrogatoire contradictoire sur l'affidavit déposé à l'appui de la motion en instance.

Une partie seulement de cette déposition se rapporte à la question, je crois. Elle a trait aux incidents qui ont amené M. Mosher à démissionner comme membre du conseil d'administration.

172 D. M. Burford n'a pas abordé ce sujet?—R. Il a dit, je crois, que l'*Unionist* devait être considéré comme une tribune ouverte à toutes les opinions.

[M. W. T. Burford.]

Il s'agit de la revue dont j'avais fait une tribune libre à l'époque, le *Canadian Unionist.*

173 D. Désavouez-vous ce principe?—R. Dans une certaine mesure, oui.

174 D. Vous ne croyez pas que cette publication devrait s'ériger en tribune libre?—R. Non. J'ai déjà dit qu'à mon avis, les membres du conseil d'administration ne devraient pas se servir du journal officiel pour tenter de combattre les principes des communistes.

Monsieur le président, messieurs les sénateurs, je ne crois pas avoir besoin d'en dire plus long bien que le sujet puisse se prêter à nombre d'autres commentaires. Je vous remercie bien sincèrement de l'occasion que vous m'avez donnée d'exposer mes vues.

M. BIGGAR: Monsieur le président, le Comité voudra bien se souvenir que M. George C. Vaudrin lui a fait parvenir un mémoire qui a été renvoyé au président et aux chefs de partis pour qu'ils décident si ce monsieur doit être convoqué. Les délibérations ayant déjà mentionné le fait, il serait peut-être bon de dire que ce mémoire a été étudié et qu'on n'a pas jugé à propos de demander une déposition orale à M. Vaudrin.

L'hon. M. HORSEY: Le professeur McDougall doit-il témoigner de nouveau à la prochaine séance?

Le très hon. M. MEIGHEN: S'est-il dit quelque chose qui pourrait vous obliger à revenir ici, monsieur McDougall?

Le professeur JOHN L. MCDOUGALL: Je ne le crois pas, monsieur. Toutefois, je pourrais peut-être dire ceci. Si j'ai bien compris, M. Dowd a dit ce matin que ma comparution devant le Comité pourrait bien avoir résulté d'un plan concerté. Permettez-moi de mettre les chemins de fer hors de cause, car je suis seul à avoir pris cette initiative. En 1934, j'étais allé les trouver pour leur dire que l'état de choses existant constituait un scandale national. Si je suis venu ici c'est parce que, selon toute apparence, je n'ai pu réussir à secouer leur torpeur. Je suis donc seul responsable de cette initiative.

Le Comité s'ajourne au jeudi 20 avril, à 10 h. 30 du matin.

1939

SÉNAT DU CANADA

# TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

# COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

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

## N° 5

Présidents conjoints:

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

## TÉMOINS:

M. S. W. Fairweather, directeur, bureau technique, N.-C.
M. N. B. Walton, vice-président en charge de l'exploitation, N.-C.
M. H. C. Grout, vice-président adjoint, P.C.

## PIÈCES PRODUITES

N° 99. Communication en date du 13 avril 1939, de M. N. S. Dowd, secrétaire-trésorier, Congrès pancanadien du Travail.

N° 100. Etat du N.-C. concernant les projets de coopération. Changement depuis le 1er juillet 1938.

N° 101. Etat du P.-C. sur la situation des projets de coopération traité par le comité mixte des vice-présidents sur les sujets de coopération.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1940

## ORDRE D'INSTITUTION

*(Extrait des Procès-verbaux du Sénat, 7 mars 1939)*

*Résolu,*—Que, en vue de compléter l'enquête poursuivie au cours de la dernière session par le comité spécial du Sénat sur les chemins de fer, et de préparer et présenter un rapport suffisant de cette enquête, ce comité spécial soit institué de nouveau pour s'enquérir et faire rapport sur les meilleurs moyens de soulager le pays de la situation extrêmement grave des chemins de fer, ainsi que du fardeau financier qui en résulte; que ce comité ait le pouvoir d'assigner des personnes, de faire produire des pièces et documents, qu'il se compose du même personnel et soit par conséquent formé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Daudurand, Graham, Haig, Hardy, Horsey, Hugessen, Jones, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

# TÉMOIGNAGES

SÉNAT

Le jeudi 20 avril 1939.

Le Comité spécial réinstitué 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 O. M. Biggar, K.C., avocat du Comité.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Etes-vous prêts, messieurs?

L'hon. M. DANDURAND: Lorsque nous avons ajourné nos travaux à la dernière session, j'étais d'avis que nous aurions dû connaître ce que les chemins de fer Nationaux devaient administrer et dans quelle condition cette administration devait s'effectuer. Il me semblait que nous n'avions pas abordé tous les aspects du problème, surtout en ce qui a trait au point de vue du National-Canadien, qui est en même temps celui de l'Etat ou celui du Dominion quant au fardeau dont ce réseau a dû se charger dès ses débuts. Il me semble qu'on aurait dû dresser un tableau des lignes improductives et productives, afin qu'avec ces données nous nous rendions compte de l'obligation que représente pour le pays le réseau de l'Etat, tel que mon honorable ami l'a organisé il y a quelques années. Voilà ce que nous devons découvrir. M. Fairweather nous dira quelles sont les lignes productives et quelles sont celles qui ne le sont pas. Lorsque le pays aura été éclairé sur ce point, il se rendra compte de la tâche que le National-Canadien a dû assumer; nous pourrons alors étudier la situation et déterminer l'étendue des voies ferrées qui pourraient être démolies, désaffectées ou déclassées afin de les rendre plus rémunératrices. Je demande que nous entendions M. Fairweather.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant que ce monsieur comparaisse, car je tiens, moi aussi, à l'entendre, je tiens à dire que le Comité n'a pas absolument besoin d'être au courant de tous ces détails. Il n'y a pas de doute que c'est important pour le pays. Mais le fait pour les chemins de fer d'avoir à exploiter un grand nombre de lignes improductives ne me semblerait pas prouver que leur administration n'est pas susceptible d'être améliorée. Je serais porté à croire que s'ils ont déjà atteint un déficit d'une telle envergure, ils seront en bien plus mauvaise posture dans un an ou deux, ce qui constituerait un nouvel argument pour le leader ministériel. Mais ne consacrons pas trop de temps à étudier, mille par mille, les recettes des lignes déficitaires. A mon sens, plus le déficit est considérable, plus il importe de trouver une solution au problème.

L'hon. M. DANDURAND: Je suis bien de cet avis, mais la situation actuelle tend à faire croire que les chemins de fer Nationaux ont besoin d'être considérablement réorganisés et que, par leur propre faute, ils ne donnent pas les résultats qu'on pourrait en espérer. Quand nous aurons étudié la question des lignes déficitaires, je crois que nous sympathiserons avec les administrateurs devant la lourde tâche que l'Etat leur a imposée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais ce n'est pas le même gouvernement qui a fait construire le chemin de fer. Le réseau fut organisé lorsque j'étais au pouvoir. Je n'en disconviens pas car il n'y avait aucune autre alternative possible. Mais, par exemple, j'ai vivement déploré la réorganisation qui eut lieu plus tard.

L'hon. M. DANDURAND: Mais le pays est devenu propriétaire de toutes ces lignes grâce à des mesures adoptées par le Parlement.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est parce que nous étions créanciers hypothécaires.

L'hon. M. HUGESSEN: Avant que M. Fairweather comparaisse, je désirerais émettre une idée. Il y a déjà quelques semaines, un ami que je connais depuis nombre d'années, M. Harvey Black, m'a fait tenir un mémoire qu'il a rédigé de son propre chef et qui contient les opinions qu'il professe à l'égard du problème ferroviaire. Quoiqu'il soit bien long pour le lire au Comité, il me semble que ce mémoire pourrait contenir certaines idées très intéressantes que nous devrions étudier.

M. Black a traité de deux points principaux. D'après lui, puisque le pays n'est pas encore prêt à adopter une mesure d'unification, il devrait exister, entre les deux chemins de fer, un certain régime de coopération réglementée. Son mémoire contient aussi des données très intéressantes sur les brèches que le transport routier a pratiquées dans les recettes ferroviaires. Il m'a remis ce document sachant que je faisais partie du Comité. Après l'avoir lu, je suis d'avis que certains passages intéresseraient mes collègues. A ma demande, je crois qu'il en a remis quelques exemplaires au président et à certains membres du Comité. J'hésite à demander la convocation d'un autre témoin mais j'ai suggéré à M. Black de rédiger un mémoire succinct qu'il pourrait envoyer à tous nos collègues. Si, après avoir parcouru le résumé en question, ces derniers désirent poser des questions à l'auteur, il pourrait probablement venir ici la semaine prochaine. Il n'a pas demandé de comparaître, mais je me suis enquis auprès de lui s'il serait disposé à venir, advenant le cas où certains membres du Comité désireraient l'interroger. S'il se rendait ici, il ne ferait pas comme certains autres témoins déjà entendus, c'est-à-dire lire un long mémoire et répondre ensuite aux questions posées. Si un résumé de son exposé était d'abord distribué aux membres du Comité et si ces derniers posaient des questions s'y rapportant, cela épargnerait un temps considérable.

Je puis dire que je connais M. Black depuis nombre d'années. C'est un diplômé de l'Université Queen's et, au cours de sa carrière, il a déjà occupé le poste d'éditeur adjoint du *Financial Post* et celui d'éditeur en chef du *Financial Times*, de Montréal. Il est maintenant propriétaire du *Financial Counsel*, revue dont les honorables sénateurs montréalais ont certainement entendu parler. C'est un homme très versé dans les questions de finance.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, désirez-vous que nous demandions à M. Black de distribuer un résumé de son mémoire à tous les membres du Comité?

L'hon. M. HUGESSEN: Et que nous l'invitions à comparaître pour répondre aux questions qui pourraient lui être posées.

L'hon. M. DANDURAND: Il se peut que nous siégions la semaine prochaine.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Il ne nous reste pas grand temps.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai lu le mémoire de M. Black et le Comité trouverait profit à voir comment il explique la baisse graduelle des recettes de nos deux chemins de fer. Il traite de la concurrence du transport routier...

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce sujet n'a-t-il pas déjà été traité?

L'hon. M. DANDURAND: Oui, mais pas aussi à fond. J'y ai puisé beaucoup de renseignements.

L'hon. M. BLACK: Propose-t-il un remède?

L'hon. M. DANDURAND: Je présume qu'il posera ses propres conclusions. Son exposé sera beaucoup plus intéressant que celui d'un monsieur de l'Ouest qui se prétendait le porte-parole de l'Ouest canadien et qui, une fois rendu ici, ne donnait que ses vues personnelles, ignorant quelle était l'opinion de ceux qu'il

était censé représenter. Je propose que nous convoquions M. Black pour la semaine prochaine.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne m'oppose aucunement à la comparution de nouveaux témoins mais je tiens à vous avertir qu'à force de tergiversations, la session se prorogera sans que nous ayons pu dresser notre rapport. Nous croyions tout d'abord que ce Comité ne siégerait que quelques jours. Il semble maintenant que la session finira avant la visite royale. S'il en est ainsi, comment pourrons-nous continuer à recueillir des témoignages et arriver à préparer notre rapport?

L'hon. M. DANDURAND: Ce qui a naturellement fait naître cette situation, c'est quand mon très honorable ami a proposé que M. Peterson, de Calgary, vienne ici se faire le porte-parole des provinces de l'Ouest. L'enquête fut alors rouverte pour l'entendre. Je crois que lorsque mon très distingué collègue aura parcouru le mémoire de M. Black, il le trouvera beaucoup plus intéressant que celui de M. Peterson.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne m'opposerai pas à la comparution de M. Black, mais je tiens à dire qu'il faut que notre rapport soit prêt à cette session-ci. Nous serons dans une position ridicule si nous ne le déposons pas.

L'hon. M. DANDURAND: C'est pour cette raison que je veux faire presser le mouvement. Demain notre Comité de la banque et du commerce se réunira. Je pousse sur nos comités délibérant sur les mesures législatives publiques pour que nous ayons ici le loisir de poser nos conclusions. Je suggérerais d'avertir M. Black que nous lui donnerons audience la semaine prochaine.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Monsieur Hugessen, vous pourriez peut-être demander à M. Black de se présenter ici. Si nous désirons alors l'interroger, il nous sera loisible de le faire.

L'hon. M. MCRAE: Entre temps, je suppose que nous recevrons un résumé de ce mémoire.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): C'est entendu.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai pensé qu'il serait peut-être bon de faire imprimer le mémoire de M. Black et de le distribuer aux membres du Comité avant que ce témoin comparaisse.

L'hon. M. HAIG: Si j'ai bien compris, il doit en préparer un résumé.

L'hon. M. HUGGESSEN: Je lui ai suggéré de rédiger ce résumé.

L'hon. M. ROBINSON: Où ce document doit-il être imprimé?

L'hon. M. HUGESSEN: Le témoin se charge de le faire polycopier à ses frais.

L'hon. D. DANDURAND: Le mémoire complet devrait être déposé car il couvre nombre de questions intéressantes.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): J'ai reçu une lettre de deux employés de chemin de fer se disant les représentants d'un groupe de jeunes cheminots à l'emploi des deux réseaux. Ils demandent une audience. Je leur ai répondu que la session étant très avancée, il appartenait au Comité de décider s'ils seraient convoqués ou non. Il vaudrait mieux, je crois, donner lecture de cette lettre et laisser le Comité libre de rendre sa décision dès maintenant.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Cela pourrait créer un précédent assez sérieux.

Le secrétaire du Comité donne lecture de la lettre suivante:

LONDON, ONTARIO,
Le 10 avril 1939.

A l'honorable sénateur C.-P. BEAUBIEN,
Ottawa, Ontario.

MONSIEUR LE SÉNATEUR,

Nous, les soussignés, employés cadets des services de circulation des chemins de fer canadiens, désirons vous faire part de certains faits concernant lesdits services de circulation.

Les employés qui sont nos aînés, les mécaniciens et les chefs de train, parcourent actuellement 3,800 milles par mois ou l'équivalent de 38 jours par mois, alors que le mois de calendrier ne compte que 26 jours ouvrables. Aucune autre catégorie d'ouvriers au Canada ne travaille plus de 26 jours dans un mois.

Cent milles représentant une journée de huit heures, ou huit heures ou moins constituant la rétribution d'un jour ouvrable, les employés plus anciens enlèvent donc douze jours de travail aux chauffeurs en disponibilité en travaillant ainsi l'équivalent de 38 jours par mois. Si ces employés ne parcouraient que 2,600 milles en un mois, soit l'équivalent de 26 jours, 10,000 à 15,000 cheminots de plus bénéficieraient, du jour au lendemain, d'emplois continus, ce qui représenterait 45,000 personnes n'ayant plus besoin de figurer sur les listes de l'assistance-chômage.

Les autres industries rouvriraient leurs portes, elles emploieraient un supplément de main-d'œuvre, la circulation monétaire augmenterait par tout le Dominion, le nombre des mendiants et des nomades diminuerait, ce qui contribuerait à réduire le nombre des délits commis par des individus qui ne sont pas foncièrement dépravés.

Les employés plus anciens prétendent qu'il existe un accord entre eux et l'administration par lequel ils ont droit à 3,800 milles par mois. Ce n'est pas exact. L'accord qui existe entre les compagnies et les employés veut que les cheminots aient le droit de choisir, par ordre d'ancienneté, la course qu'ils désirent, sans égard à la rétribution attachée à cette course.

Si les employés aînés parcouraient 2,600 milles par mois, ils toucheraient environ $200 pour ce travail. A notre avis, le Comité verra que notre demande ne cause de préjudice à personne. Nous ne revendiquons que ce qui devrait revenir de plein droit aux sans-travail.

En ce qui regarde le National-Canadien, notre gouvernement paye un supplément de 12 jours par mois aux employés plus anciens, ce qui fait chômer un certain nombre de travailleurs. Cela ne nous semble pas pratique.

Nos aînés prétendent qu'ils doivent contribuer à leur caisse de retraite. S'ils parcouraient 2,600 milles par mois, la pension qu'ils toucheraient lors de leur mise à la retraite s'élèverait à plus de 80 p. 100 du salaire hebdomadaire que la classe ouvrière touche au Canada.

Nous avons approché ceux de l'Ontario dont les noms figurent sur les listes d'ancienneté et sur 673 employés, 450 se sont prononcés en faveur des 2,600 milles.

Il n'est pas question ici des fraternités puisque nous n'avons aucune autorité sur la Fraternité des mécaniciens ou celle des chefs de train. Nous faisons appel au Comité du Sénat qui enquête sur le problème ferroviaire pour qu'il nous permette d'énoncer nos revendications et de demander une meilleure répartition du travail en faveur des chômeurs. Nous vous serions obligés de nous dire si notre requête est agréée et quand nous devrons nous présenter.

Veuillez nous croire, monsieur,

Vos dévoués serviteurs,

W. H. WHITE
V. J. BLACK

W. H. WHITE,
814, avenue Princess,
London, Ont.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, êtes-vous d'avis de prier ces messieurs de nous préparer un bref exposé de faits? Nous pourrions ainsi épargner du temps.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur le président, je partage quelque peu les opinions que cette lettre énonce. Mais en supposant que nous recevions un mémoire donnant tous les renseignements possibles sur le sujet, quelles mesures le Comité pourrait-il adopter à ce propos? C'est assurément une question de droits communs entre les hommes et les compagnies de chemins de fer, et ce Comité du Sénat ne peut certainement rien faire à ce sujet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suis porté à en convenir avec le sénateur Murdock. Il peut y avoir une injustice sous ce rapport, mais si nous faisions disparaître l'injustice le fardeau que porte le public resterait le même.

L'hon. M. MURDOCK: Oui, nous pourrions peut-être tous sympathiser avec eux, mais pouvons-nous faire quelque chose à ce sujet sans être accusés d'intervenir dans quelque chose qui ne nous concerne réellement pas.

L'hon. M. BLACK: Monsieur le président, je souscris aux observations du sénateur Murdock, exception faite de cette dernière. Je crois qu'il existe là une injustice évidente.

L'hon. M. MURDOCK: Ah! oui.

L'hon. M. BLACK: Il me semble que cette question pourrait fort bien être référée aux gérants des deux chemins de fer et à la Commission des transports pour étude et rajustement, si possible. La question revêt un caractère sérieux, et la proposition formulée vaut certainement la peine d'être étudiée si elle avait pour effet de soustraire 45,000 hommes au régime de secours.

L'hon. M. MURDOCK: Si nous nous arrêtons un instant à réfléchir, sénateur Black, nous nous rendons compte que le chiffre de 45,000 hommes est exagéré.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'auteur dit que sa proposition aurait pour effet de procurer de l'emploi à 10,000 ou 15,000 hommes, et cela soustrairait 45,000 personnes au régime de secours.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, je ne vois pas comment les hommes qui ont envoyé la lettre pourraient en écrire une meilleure. Ils nous décrivent les choses exactement telles qu'elles sont, et je crois que la lettre devrait être inscrite au procès-verbal.

L'hon. M. DANDURAND: Oui, elle sera inscrite au procès-verbal.

L'hon. M. PARENT: Monsieur le président, ces jeunes gens qui se plaignent appartiennent-ils à la même union?

L'hon. M. MURDOCK: Cela serait difficile à établir. Quelques-uns des représentants des compagnies de transport pourraient peut-être nous renseigner à ce sujet. Je ne le sais.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ils ne le disent pas.

L'hon. M. MURDOCK: J'ai compris du sénateur Little que ces deux messieurs sont allés le voir l'autre jour à London et lui ont soumis leur cas.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Nous versons simplement la lettre au compte rendu. Désirez-vous autre chose, messieurs?

Quelques honorables SÉNATEURS: Non.

L'hon. M. ROBINSON: Je me demande quelle est l'attitude convenable à prendre sur une question de cette nature. Je suppose que d'après l'ordre de renvoi nous devons étudier le problème que posent les déficits annuels d'exploitation des chemins de fer. Ou bien, avons-nous un peu plus de latitude?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Non, je crois que nous sommes limités à cela.

L'hon. M. ROBINSON: Je pose cette question parce que les témoignages rendus devant le Comité sont disséminés par tout le Canada. Ce Comité est un espèce de forum où plusieurs questions relatives aux chemins de fer sont exposées au grand jour, et le public lit sans doute avec beaucoup d'intérêt les comptes rendus de nos délibérations que publient les journaux. Nous faisons

peut-être du bien sous ce rapport, bien que nous n'accomplissions guère en ce qui concerne les économies à effectuer.

Cette lettre confirme le témoignage du professeur McDougall dont le mémoire portait à peu près dans le même sens. S'il existe réellement de la misère par suite des conditions exposées dans la lettre, le Comité constituerait peut-être un bon intermédiaire pour créer un sentiment public favorable à une amélioration de la situation. Si, cependant, il convient mieux que nous nous en tenions à une étude de la situation économique du chemin de fer, nous n'avons pas besoin de nous occuper de la lettre.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Sénateur Robinson, je crois que le Comité a été constitué pour une fin particulière, et je crains que votre proposition n'entre pas dans les cadres de la tâche qui nous a été confiée.

L'hon. M. HAIG: Les hommes passent un certain contrat avec les chemins de fer. Une des conditions de ce contrat porte que les anciens employés soient classés en tête de la liste. Cela constitue un grief du point de vue des moins anciens, mais le remède est entre les mains des chemins de fer et des employés eux-mêmes. Cette lettre serait peut-être une suggestion au gouvernement qu'il existe un moyen de diminuer le chômage. A Winnipeg où nous comptons un très fort groupement d'employés de chemins de fer, nous ressentons très vivement le chômage. Cependant, les employés anciens se conforment aux termes de leur accord et disent, "pourquoi nos salaires seraient-ils réduits?"

L'hon. M. DANDURAND: La chose s'applique aux deux chemins de fer.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ah, oui. Maintenant, colonel Biggar, vous avez une autre lettre à déposer?

M. BIGGAR: Je propose, monsieur le président, que cette lettre figure au procès-verbal. Elle émane de M. Dowd et explique l'attitude du Congrès pancanadien du Travail sur la question du communisme. J'ai fait observer au cours du témoignage de M. Burford que le Congrès pancanadien favorisait quelque chose qui était de la nature du communisme. Fondant sa lettre sur cette observation, M. Dowd dit:

> L'expression "communisme" est employée fréquemment pour désigner une action révolutionnaire violente et une dictature telles qu'elles existent en Russie. Le Congrès est formellement opposé à toute chose de cette nature, comme je l'ai bien indiqué dans mon témoignage. Les propositions effectives formulées par le Congrès sont énumérées exactement et pleinement dans l'exposé que j'ai fait au Comité, par exemple, à la page 158.

C'est tout simplement une explication et pas autre chose.

(La lettre est déposée et marquée Pièce n° 99.)

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, êtes-vous prêts à entendre M. Fairweather?

Quelques honorables SÉNATEURS: Oui.

M. S. W. FAIRWEATHER est appelé.

L'hon. M. BLACK: Monsieur le président, je comprends que M. Fairweather va parler des voies improfitables et les indiquer sur cette carte accrochée au mur.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai compris qu'il devait nous énumérer les lignes qui ne sont pas profitables. Nous avons déjà eu ces données. Je m'oppose à une répétition des renseignements maintenant. Si nous abordons cette question nous devrons entendre l'autre partie également.

L'hon. M. DANDURAND: Il n'y a pas d'autres partie quand il s'agit d'une question qui concerne les activités des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi n'a-t-il pas donné ces renseignements précédemment?

[M. S. W. Fairweather.]

L'hon. M. DANDURAND: Naturellement, s'il y a quelque difficulté...

Le très hon. M. MEIGHEN: Il aurait dû donner tous ces renseignements s'ils revêtent quelque importance par rapport à la cause principale.

L'hon. M. DANDURAND: Nous entendrons M. Fairweather et nous verrons s'il soumet des données nouvelles.

L'hon. M. MCRAE: Cela n'abrégerait-il pas les délibérations si nous prenions chaque province à tour de rôle. Alors, quelques-uns d'entre nous qui sommes renseignés sur des provinces particulières pourrions lui poser quelques questions sur les chemins de fer que nous connaissons. Cela rendrait le témoignage bref et au point.

L'hon. M. DANDURAND: Oui, il va sans dire que j'ignore quelle sorte de mémoire M. Fairweather a en main, mais je ne suppose pas qu'il soit très long.

Le TÉMOIN: Il comprend trois pages.

L'hon. M. DANDURAND: Nous lui avons demandé d'énumérer les lignes peu productives.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous avons déjà ces données. Incorporez cette carte dans les témoignages. C'est tout ce dont nous avons jamais convenu.

L'hon. M. DANDURAND: M. Fairweather vous donnera des explications.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'explication est que les lignes ne sont pas productives.

L'hon. M. DANDURAND: Voulez-vous l'écouter?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je m'oppose à un mémoire détaillé sur ce sujet, parce que la chose n'est pas pertinente.

L'hon. M. HUGESSEN: Il n'est pas très long et comporte tout au plus trois pages autant que je puisse en juger.

L'hon. M. DANDURAND: Voulez-vous continuer, monsieur Fairweather?

Le TÉMOIN: Me conformant à la demande formulée par M. Biggar, j'ai entrepris de classer les lignes du réseau du National-Canadien au Canada afin d'indiquer la cause du déficit du National-Canadien. Je crois que c'est bien ce qu'a demandé M. Biggar. J'ai préparé un bref mémoire qui a été distribué aux membres du Comité. Je crois que la façon la plus convenable de le présenter serait de le lire. Il est très court. Cela est-il satisfaisant, monsieur le président?

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

Le TÉMOIN:

## RÉPARTITION DU DÉFICIT DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA AFIN DE MONTRER QUELLES LIGNES DU RÉSEAU AU CANADA SONT PROFITABLES ET QUELLES LIGNES SONT IMPROFITABLES.

Le déficit du National-Canadien pour l'année 1939 a été de l'ordre de $42,028,700. Cette analyse a pour but d'établir quelle portion de ce déficit est imputable à l'exploitation des lignes de chemin de fer au Canada, et à faire voir lesquelles des lignes canadiennes rapportèrent un bénéfice et lesquelles furent exploitées à perte.

Avant d'en venir à l'analyse détaillée, il est nécessaire d'établir quelle proportion du déficit global découle de l'exploitation ferroviaire au Canada au regard de l'exploitation aux Etats-Unis, ainsi que de l'exploitation d'hôtels, de services de vapeurs côtiers, de lignes électriques et de nombreuses propriétés régies séparément. Cette première répartition indique que le déficit découlant de l'exploitation des chemins de fer Nationaux au Canada en 1937 fut de l'ordre de $35,500,000, et c'est la répartition détaillée de ce montant qui est à l'étude.

Trois classements des lignes ont été établis par rapport à cette analyse:

(1) Les lignes qui rapportent suffisamment pour acquitter les frais d'exploitation, les impôts et les intérêts.

(2) Les lignes qui défraient leurs dépenses d'exploitation, mais qui ne rapportent pas suffisamment pour l'entier acquittement des impôts et des intérêts.

(3) Les lignes qui ne rapportent pas suffisamment pour acquitter les frais d'exploitation.

La comptabilité du réseau n'est pas effectuée de manière à montrer les recettes et les dépenses de chaque section particulière de ligne. Conséquemment, pour en arriver au classement voulu il a fallu faire une redistribution des recettes, dépenses, impôts et frais généraux, chaque ligne étant créditée de sa proportion estimative de recettes et débitée des dépenses, impôts et frais généraux qui, estimait-on, s'y rapportaient. Bien que l'allocation qui en résulte ne soit qu'approximative, l'on croit qu'elle est suffisamment exacte pour permettre la fixation du classement voulu et démontrer quelles lignes sont productives, mitoyennes et improductives, respectivement.

Il conviendrait peut-être de signaler que l'abandon de lignes improfitables du National-Canadien, tel que le fait ressortir l'analyse, n'aboutirait pas à des économies, proportionnées aux déficits attribués à ces lignes, parce que les frais fixes et les frais généraux distribués ne varieraient pas même si les lignes étaient abandonnées.

Il ressort de l'analyse portant sur les 21,972 milles de chemin de fer que 4,034 milles tombent dans la catégorie de lignes productives, 4,087 dans le classement des lignes mitoyennes et 13,851 dans la catégorie de lignes improductives. Il est établi aussi que les lignes productives accusèrent un surplus de $26,000,000, tous frais d'exploitation acquittés et un bénéfice de $9,000,000 après acquittement des impôts et des frais fixes. Les lignes de la catégorie intermédiaire donnèrent un surplus de $3,200,000, frais d'exploitation acquittés, mais accusèrent un déficit de $7,900,000 après l'acquittement des impôts et des intérêts. Les lignes tout à fait improductives accusèrent un déficit de $17,800,000, les frais d'exploitation acquittés, et un déficit de $36,600,000, compte tenu des dépenses au chapitre de l'intérêt et des impôts. Tous ces chiffres se rapportent à un volume de trafic égal à celui de 1937.

L'état suivant résume les résultats de l'analyse:

| — | Lignes productive qui soldent les frais, impôts et intérêts | Lignes mitoyennes qui soldent les frais mais n'acquittent pas entièrement les impôts et intérêts | Lignes improductives qui ne soldent pas les frais d'exploitation | Total, lignes canadiennes |
|---|---|---|---|---|
| | (4,034 milles) | (4,087 milles) | (13,851 milles) | (21,972 milles) |
| Niveau de trafic égal à 1937— | | | | |
| Revenu d'exploitation | $ 99,842,900 | $ 38,066,400 | $ 27,173,200 | $ 165,082,500 |
| Dépenses d'exploitation | 73,848,800 | 34,881,600 | 44,981,500 | 153,711,900 |
| Revenu net d'exploitation | $ 25,994,100 | $ 3,184,800 | $ 17,808,300 | $ 11,370,600 |
| Impôts et frais fixes | 17,017,400 | 11,064,000 | 18,810,200 | 46,891,600 |
| Revenu net | $ 8,976,700 | $ 7,879,200 | $ 36,618,500 | $ 35,521,000 |

L'hon. M. DANDURAND:

Q. Avez-vous une liste des lignes tombant dans ces trois catégories, soit par provinces, soit pour l'ensemble?—R. J'ai une liste de toutes les lignes, monsieur, mais elle est extrêmement longue et compliquée.

[M. S. W. Fairweather.]

D. Pouvez-vous nous indiquer le nom de la ligne en procédant de l'île du Prince-Edouard à Vancouver?—R. Je crois pouvoir faire cela, monsieur.

D. Veuillez bien suivre ce procédé.—R. Eh bien, si nous commençons par la Nouvelle-Ecosse, je signalerais d'abord à l'attention la ligne qui se prolonge d'Halifax à Yarmouth avec un embranchement traversant la province et allant à Middleton et jusqu'à Bridgetown, jusqu'à l'embranchement au centre de la province à Caledonia. Cette ligne est bel et bien une ligne à faible trafic. Elle dessert des localités sur la côte sud de la Nouvelle-Ecosse et l'industrie du bois au centre de la province; et l'embranchement de Middleton à Bridgetown se prolonge jusqu'à la vallée d'Annapolis. La Commission des Transports a recommandé l'abandon de ce bout de ligne à titre de mesure coopérative. C'est, comme je le dis, une ligne à faible trafic qui est exploitée à perte.

*L'hon. M. Parent:*

D. Combien de milles cette ligne comprend-elle?—R. 348 milles et les pertes que subit cette ligne sont assez fortes.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Combien de milles de voies la Commission des Transports consent-elle à laisser enlever sur ce parcours de 348 milles?—R. 23 milles.

La ligne suivante est située dans l'île du Cap-Breton. Ces lignes desservent l'industrie houillère dans l'île du Cap-Breton et en constituent l'unique moyen de transport. La ligne en bordure du golfe Saint-Laurent est une ligne à faible trafic. Elle se prolonge jusqu'à une petite mine de houille à Inverness. La houillère éprouve des difficultés sérieuses, et la ligne est bel et bien improductive, à faible trafic. Nous l'exploitons seulement pour la commodité du public. Elle fut acquise, je crois, en 1929, parce que les propriétaires d'alors en étaient rendus au bout de leurs moyens et ne pouvaient l'exploiter du tout. Aussi, le gouvernement s'en porta acquéreur et l'incorpora au réseau du National-Canadien.

D. Quel service rend-elle?—R. Elle rend un service essentiel aux gens demeurant sur cette côte. Dépourvus de cette ligne, ils seraient privés d'un moyen de transport, et tout espoir d'exploiter la houillère s'évanouirait.

*L'hon. M. Parent:*

D. Avez-vous le montant du déficit de chaque ligne particulière?—R. J'ai ces données, monsieur, mais je crois que si nous les examinons ce serait trop long.

D. Il serait trop difficile de connaître la vérité?—R. J'ai les chiffres. C'est simplement une idée que je suggère au Comité.

*L'hon. M. Haig:*

D. Votre ligne rouge montre qu'elle est exploitée à perte?—R. Oui. Mais bien que l'encaisse de ces lignes indiquées en rouge ne suffise pas à équilibrer les frais d'exploitation, la marge d'insuffisance varie grandement. Quelques-unes font presque partie de la catégorie jaune, quelques-unes sont en très mauvaise posture. La ligne *Halifax and South Western* subit de très fortes pertes. La ligne allant à Inverness, sur la base du parcours, est aussi exploitée à perte, bien que ce soit une ligne courte.

L'autre ligne qui se prolonge jusqu'à la houillère à Sydney-nord est une ligne à trafic très lourd, et il est surprenant de constater que son exploitation soit déficitaire. Voici la raison pour laquelle elle n'acquitte pas ses frais d'exploitation. Les principaux facteurs tiennent au fait que les rampes sont très prononcées—elle traverse une région montagneuse—et au fait que la ligne n'est pas très bien située. Puis, l'article qu'elle transporte, la houille, est l'objet d'un tarif très bas, de sorte que bien qu'il y ait beaucoup de trafic le revenu brut n'est pas aussi élevé que vous l'estimeriez.

*L'hon. M. McRae:*

D. Vous obtenez une subvention relativement à cette ligne, et vous la faites entrer en ligne de compte?—R. La subvention?

D. Oui.—R. La ligne est créditée des revenus. Il existe un autre facteur dont il faut tenir compte. On y transporte beaucoup de houille pour le compte de la compagnie.

Les autres lignes en Nouvelle-Ecosse comprennent la ligne qui va du bac passeur à la jonction avec la ligne principale. Cette ligne revêt le même caractère général que la ligne de Sydney, et mes observations quant à cette ligne dans le cap-Breton s'y appliquent.

Je pourrais signaler à l'attention une petite ligne qui part d'Halifax et va vers l'ouest — la ligne rouge — la ligne Musquodoboit. Je me souviens que cette ligne fut construite il n'y a pas si longtemps pour des fins de colonisation. C'est une ligne à faible trafic. Elle fournit les moyens de transport nécessaires aux colons de la région.

D. La concurrence des camions à cette ligne est-elle sérieuse?—R. Elle l'est, et c'est toute une histoire. Elle laisse le trafic lourd au chemin de fer qui doit se débattre pendant les tempêtes de l'hiver, puis l'été venu les camions se présentent et prennent tout le trafic de haute qualité. Il va sans dire que cela constitue un facteur très important non seulement sur cette ligne mais dans tout le Canada. C'est, à mon avis, une situation artificielle née de l'évolution qui s'est produite dans le domaine du transport par terre et de la négligence d'y parer par un rajustement du tarif.

L'île du Prince-Edouard vient ensuite. Je crois que ces lignes exigent très peu d'explications. Il y a 323 milles de lignes dans l'île qui compte une population totale de 88,000 âmes. Les lignes sont certainement exploitées à perte, mais elles servent aussi à la commodité du public.

D. Pourriez-vous nous indiquer approximativement le chiffre des pertes de la ligne de l'île du Prince-Edouard?—R. Eh bien, j'hésite à citer des chiffres, mais je serais d'avis que les pertes dépasseraient $1,000,000 par année.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Le bac transbordeur acquitte-t-il ses frais?—R. Ah non, monsieur. Comment pourriez-vous vous attendre à ce qu'il acquitte ses frais quand le bac transbordeur brise-glaces est exploité sur un parcours de neuf milles. L'hiver, il doit affronter des glaces qui peuvent avoir vingt pieds d'épaisseur. Il fait simplement et essentiellement partie du régime de transport.

*L'hon. M. McRae:*

D. N'ajoutez-vous pas le déficit du bac transbordeur aux pertes du chemin de fer?—R. Non.

*L'hon. M. Sinclair:*

D. Est-ce que vous tenez compte des marchandises en provenance de cette ligne et des marchandises transportées sur l'autre ligne principale?—R. La ligne est créditée de la proportion des recettes qu'elle rapporte à la ligne principale et de la proportion que la ligne principale lui rapporte. Chaque partie du réseau fournit du trafic aux autres parties du réseau, et inversement.

J'ai essayé de créditer chaque ligne de chemin de fer des recettes qui peuvent lui être attribuées en toute justice, aux fins d'expliquer le déficit. Il ne fait pas de doute que le reste du réseau encaisse des recettes qui remontent primitivement à l'île du Prince-Edouard. Le chemin de fer Pacifique-Canadien perçoit des recettes sur des marchandises en provenance de l'île du Prince-Edouard; des recettes sont réalisées aux Etats-Unis sur des marchandises qui proviennent de l'île du Prince-Edouard. Je dois assigner les recettes qui, selon moi, ont été bel et bien réalisées par ce chemin de fer.

[M. S. W. Fairweather.]

*L'hon. M. Haig:*

D. Dans les deux sens?—R. Dans les deux sens.

*L'hon. M. Sinclair:*

D. Avez-vous jamais calculé quelle serait la différence pour les chemins de fer Nationaux s'il n'y avait pas de chemin de fer dans l'île du Prince-Edouard, si vous n'obteniez pas le trafic qui en provient et qui y est destiné?—R. Cela conduit assez loin. Cet exposé vise à expliquer sur quelle ligne le déficit surgit, et si nous nous engagions dans cet autre domaine, ce serait toute une tâche.

*L'hon. M. Haig:*

D. Les camions font-ils concurrence à cette ligne?—R. Ah, oui. La même chose s'applique. Cela revient simplement à ceci: l'ancienne échelle des taux fut basée sur la conception qu'il s'agissait de faire un trou pour en boucher un autre. Vous transportiez des marchandises de basse qualité sur de longs parcours presque au prix coûtant et vous rentriez dans vos fonds à même les recettes que vous rapportaient les marchandises de haute qualité. Puis, l'on confectionne des bonnes routes, et ce régime s'écroule.

Vais-je passer à un autre sujet? Pour en venir au Nouveau-Brunswick, je signalerai d'abord à l'attention la ligne qui sillonne la vallée Saint-Jean. Cette ligne dessert les districts agricoles de la vallée Saint-Jean et sur une bonne partie de son trajet elle constitue le seul chemin de fer de la région. Elle est exploitée à perte. Elle fut acquise de la province du Nouveau-Brunswick qui avait entrepris de construire un raccourci du Transcontinental national à Saint-Jean, et qui l'afferma d'abord, à l'état mi-achevé, au chemin de fer de l'Etat. La ligne fut acquise subséquemment et incorporée au réseau du National-Canadien.

La ligne de Saint-Jean à Moncton solde ses frais d'exploitation.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. C'est la ligne jaune?—R. Oui. Elle solde ses frais d'exploitation et réalise un certain bénéfice. Et la ligne du Transcontinental-National qui part d'Halifax et traverse les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick acquitte à la fois ses frais d'exploitation et les intérêts qui lui sont imputés. La ligne suivante est la ligne principale de l'Intercolonial de Moncton jusqu'à Campbellton. Elle est indiquée en rouge, car par suite de la construction du Transcontinental-National, presque tout le trafic direct fut confié au Transcontinental-National en raison du fait que c'était une ligne plus courte et meilleure.

Je signalerais maintenant à l'attention ces petits embranchements. La ligne *Caraquet and South Shore* en bordure de la baie des Chaleurs constitue la seule voie de communication ferroviaire pour les districts de pêche là-bas, et les autres embranchements appartiennent à la même catégorie.

Maintenant, passant dans Québec, nous avons les lignes de Gaspé. Elles éveillent l'intérêt en ce sens qu'elles aussi furent acquises assez récemment, à une époque où les propriétaires privés étaient à bout de ressources et ne pouvaient continuer l'exploitation.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Ces lignes ne furent pas acquises en 1919 et 1920?—R. Je crois que la transaction eut lieu en 1929. On en était rendu au bout de la corde et il s'agissait simplement d'acquérir ces lignes dans l'intérêt public. C'est ainsi que je l'entends.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Et elles furent ajoutées au réseau du National-Canadien?—R. Ah, oui. Ces lignes ont une longueur de 182 milles. Elles desservent une population de 20,000 âmes, et la compagnie de chemin de fer subit du chef de leur exploitation une perte de $350,000 environ.

D. Annuellement?—R. Oui.

*L'hon. M. Haig:*

D. Cela ne comprend pas les frais généraux?—R. Non. Si vous ajoutez les frais généraux, le chiffre s'établit à $430,000 environ.

*L'hon. M. Parent:*

D. Les lignes de Gaspé représentent une perte totale d'environ combien?—R. Une perte d'environ un demi-million de dollars par année.

D. Et quelle est la longueur de ces lignes?—R. Environ 182 milles.

D. A partir de Matapédia?—R. Oui. La ville de Richmond compte une population de 2,400 âmes et La Malbaie 2,700. Ah, j'ai cité un chiffre inexact. On vient de me le signaler—et j'eus dû le savoir—cette ligne a une longueur de 202 milles au lieu de 182.

La ligne suivante est l'ancienne ligne de l'Intercolonial...

*L'hon. M. Horsey:*

D. La perte du chef de cette ligne augmente-t-elle ou diminue-t-elle?—R. Non, elle se maintient à peu près au même niveau.

D. Passablement de touristes visitent cette région?—R. Eh bien, il va sans dire que cette région est très sensible aux conditions économiques. L'industrie du bois constitue de beaucoup la principale industrie, et l'on y connaît soit l'abondance soit la disette. Puis, il y a la pêche. Le chemin de fer s'est appliqué à encourager une entreprise agricole particulière dans cette région qui remporte du succès. Les gens y cultivent des pois tardifs pour les marchés de New-York et de Boston, et cette entreprise a pris beaucoup d'ampleur. Ils peuvent cultiver des pois dans cette région tard dans l'été et les expédier aux marchés de luxe de New-York et de Boston. Cette culture aide à la localité, mais la marge de profit de la ligne est faible.

D. Je me demandais si la situation de cette ligne empirait ou s'améliorait?—R. Non, je n'affirmerais pas qu'elle empire. Je crois qu'elle s'améliore probablement.

*L'hon. M. Buchanan:*

D. Est-ce que le transport par eau ne vous fait pas concurrence dans cette région?—R. La concurrence du transport par eau en ce qui regarde le bois et les produits du bois est excessivement sérieuse.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Vous parlez maintenant de quelle ligne?—R. De la ligne de Gaspé.

D. Et vous vous proposiez d'aborder la ligne de l'Intercolonial?—R. J'en venais à l'ancienne ligne de l'Intercolonial, de Campbellton à Diamond, ou Lévis, Québec. Cette ligne solde ses frais d'exploitation et il lui reste quelque chose. C'est une des lignes principales du réseau. Elle traverse une région fortement peuplée et sert au transport d'une forte quantité de marchandises locales. Elle constitue en plus la voie directe du service des voyageurs du National-Canadien aux provinces Maritimes. Le transport direct des marchandises s'effectue par voie de la ligne verte.

D. C'est le Transcontinental?—R. Je vous demande pardon, monsieur, j'entends la ligne du Transcontinental de Québec à Halifax, ou à Moncton.

D. Elle transporte les marchandises?—R. Elle sert au transport direct des marchandises.

*L'hon. M. Hardy:*

D. Monsieur Fairweather, une bonne partie de cette ligne fait partie de celles dont on avait recommandé l'abandon par le Pacifique-Canadien, si je me souviens bien des témoignages rendus l'an dernier?—R. Je crois qu'on recom-

manda l'abandon de parties de la ligne entre Lévis et Diamond ainsi que l'abandon de la ligne de Lévis jusqu'à Chipman.

D. Et c'est une ligne payante?—R. Ah, oui.

Maintenant, pour ce qui regarde Québec, je crois que nous pourrions signaler à l'attention la ligne qui longe la partie inférieure du Saint-Laurent...

*L'hon. M. Buchanan:*

D. Avant que vous ne passiez à cette question, quelle portion de cette ligne ferait partie du réseau de l'ancien Intercolonial?—R. Presque toute la ligne. Presque toute cette ligne fait partie du réseau de l'ancien Intercolonial et des chemins de fer de l'Etat, sauf le *Halifax and Southwestern* et le chemin de fer d'Inverness. A l'origine, l'Intercolonial était constitué seulement de la ligne principale d'Halifax et de Saint-Jean à Moncton, puis ces autres embranchements furent acquis graduellement; règle générale, ils furent absorbés à mesure qu'ils devinrent impopulaires.

D. Ils furent acquis à l'époque où l'Intercolonial fut incorporé aux chemins de fer Nationaux?—R. Non, bien avant cela. Ils furent acquis graduellement. Je crois que les premières lignes furent acquises pendant la crise née de la guerre —je crois que cela se passa même avant 1919.

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

D. Personne autre n'en voulait?—R. Personne autre n'en voulait, monsieur.

La ligne du Saint-Laurent en aval, de Québec en suivant la rive nord du Saint-Laurent jusqu'à La Malbaie...

*L'hon. M. Dandurand:*

D. De quel endroit à quel autre?—R. De Québec jusqu'à La Malbaie. L'histoire de l'acquisition de cette ligne est semblable à celle des autres lignes que j'ai décrites. C'est une ligne en rouge. Ell répond aux besoins du tourisme et de plusieurs industries de la région.

*L'hon. M. Parent:*

D. Toute la ligne en rouge de Québec à La Malbaie n'appartient pas au National-Canadien?—R. Non. Le réseau national a des droits de passage sur la ligne.

D. La ligne de la *Quebec Light and Power Company* se prolonge sur une longueur de 31 milles?—R. Oui.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Et bien qu'il y ait un sanctuaire sur le parcours, la ligne accuse un déficit...—R. Oui.

Je crois que nous pourrions nous occuper de la ligne suivante, celle du lac Saint-Jean. La ligne qui pénètre le territoire du lac Saint-Jean constitue un service d'utilité publique essentiel pour les habitants de la région. Elle dessert à la fois les pulperies et les papeteries ainsi que la grosse industrie d'aluminium de la région. Malheureusement, vu la concurrence que constitue le transport par eau et les rampes très prononcées sur la ligne qui pénètre le territoire du lac Saint-Jean, les recettes par tonne-mille sont basses et les dépenses par tonne-mille sont élevées, de sorte que les opérations se soldent par un déficit, bien qu'il y ait un fort volume de trafic qui pénètre dans ce territoire et en sort.

D. Que dites-vous de la collectivité?—R. La région compte 106,000 habitants. Et je constate que la valeur des produits manufacturés dans ce territoire s'établit à $23,000,000 par année.

*L'hon. M. Parent:*

D. Qu'entendez-vous par territoire?—R. Le territoire du lac Saint-Jean.

D. La compagnie d'Arvida est établie là?—R. Eh bien, ces chiffres ne comprennent pas la production de cette compagnie parce qu'elle refuse de les rendre

publics. Toutefois, la production des industries dont les chiffres sont connus s'élève à $23,000,000. En plus de l'entreprise d'Arvida, la puissance électrique installée dans ce territoire est de l'ordre de 920,000 c.v., et les immobilisations dans le territoire, la compagnie d'aluminium non comprise, se chiffrent à $80,000,000.

D. Et cette compagnie compte pour une somme assez importante?—R. Je suppose qu'elle compterait pour une somme additionnelle de $10,000,000.

D. Pour le moins, oui.—R. Maintenant la ligne suivante que l'on pourrait signaler à l'attention est la ligne en rouge située au sud du fleuve Saint-Laurent...

*L'hon. M. Hardy:*

D. Les camions font-ils concurrence là-bas?—R. Oui, une concurrence intense. Nous avons pris une nouvelle initiative dans ce territoire du lac Saint-Jean, et je crois que vous seriez peut-être intéressés à en connaître quelque chose. La province de Québec a construit une route du territoire du lac Saint-Jean, un raccourci, passant par...

*L'hon. M. Parent:*

D. Passant par Saint-Germain et longeant le Saint-Laurent jusqu'à la ville de Québec?—R. Oui. Elle raccourcit la distance au territoire du lac Saint-Jean de 60 milles environ, comparée à la ligne de chemin de fer.

*L'hon. M. McRae:*

D. C'est une bonne route pour les automobiles, n'est-ce pas?—R. Eh bien, elle le sera éventuellement. Elle n'est pas si bonne maintenant. Voici ce à quoi je veux en venir. Nous nous sommes adressés à la Commission des services publics de Québec et lui avons dit: ce territoire du lac Saint-Jean dépend absolument du chemin de fer pour son service de transport pendant les mois d'hiver, et nous ne croyons pas qu'il doive être exposé à la concurrence des autobus pendant les mois d'été. Et nous avons énuméré nos raisons. Et la Commission des services publics de Québec refusa d'accorder des franchises d'autobus à des concurrents sur cette route. Je crois qu'elle a manifesté un véritable esprit de coopération en prenant cette attitude. Quant à nous, nous nous sommes engagés à exploiter un service d'autobus si elle nous accordait un permis, et nous avons fait une demande formelle de permis qui nous autorise à faire circuler un autobus du territoire du lac Saint-Jean jusqu'à Québec. Nous coordonnerons ce service d'autobus avec notre service de chemin de fer afin de procurer aux habitants de la région un service de transport général supérieur à celui qu'ils ont présentement, et le réseau continuera à encaisser un bénéfice.

*L'hon. M. Parent:*

D. La compagnie de chemin de fer a-t-elle l'intention d'exploiter ce service elle-même ou bien par l'entremise d'une filiale?—R. Nous agissons par l'entremise d'une filiale. Il nous faut agir ainsi, car nous ne possédons pas de charte qui nous nantit du pouvoir d'entreprendre l'exploitation nous-mêmes. Mais nous avons une filiale qui possède des droits de charte et nous nous proposons d'agir sous son égide, mais ce sera une exploitation qui ressortira au réseau du National-Canadien.

*L'hon. M. McRae:*

D. Cela aura pour résultat d'augmenter les recettes nettes des deux entreprises?—R. Oui, légèrement je crois, parce que nous pourrons coordonner les services et nous pourrons diriger les services d'autobus et de chemin de fer à un peu meilleur marché que nous le pourrions autrement. Et nous serons certainement dans une meilleure situation que nous l'eussions été s'il eût fallu faire face à la concurrence.

[M. S. W. Fairweather.]

Maintenant, je parlais de ces diverses lignes en rouge qui sont exploitées sur la rive sud du Saint-Laurent. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de faire des observations à leur sujet. Si quelqu'un s'en enquiert, je serai heureux de fournir des explications.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Constituent-elles un prolongement de l'Intercolonial?—R. Non. L'Intercolonial est la ligne en vert allant de Québec jusqu'à Sainte-Rosalie, puis se raccordant à l'ancienne ligne du Grand-Tronc et se prolongeant jusqu'à Montréal.

*L'hon. M. Parent:*

D. C'est la ligne qui passe par Drummondville?—R. Oui.

D. Et Saint-Hyacinthe?—R. Oui. C'est une ligne profitable.

Maintenant, passant à la rive nord du Saint-Laurent, vous observerez une ligne jaune. C'est l'ancienne ligne du Canadien-Nord. Elle solde ses frais d'exploitation. Les lignes en rouge au nord de la rivière Ottawa son en train d'être abandonnées. Elles sont improfitables. On se propose d'abandonner une partie de ces lignes, telle que la ligne de Joliette à Lachute. La ligne qui se rend dans les Laurentides ne sera pas abandonnée. Ce n'est pas une ligne payante, mais elle constitue le seul moyen de communication pour les habitants de cette région montagneuse pendant les mois d'hiver.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Cette ligne perd-elle beaucoup d'argent, monsieur Fairweather?—R. Un montant assez considérable.

*L'hon. M. Horsey:*

D. Est-ce la ligne de Maniwaki?—R. Non. Cette ligne va au lac Rémi. Je ferai observer en passant qu'il y a au lac Rémi un gisement de terre à porcelaine et de silice qui ne pourrait être exploité sans le service que procure cette ligne.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Et quel est le trafic d'hiver du ski sur cette ligne?—R. Ce trafic a pris une certaine importance; il gonfle quelque peu la recette mais il ne dure que l'hiver. Il est le bienvenu mais ne suffit pas à faire passer la ligne du rouge au jaune, pas encore du moins; il y réussira peut-être avec le temps.

L'autre ligne de Québec sur laquelle je désirerais attirer votre attention est celle du Transcontinental-National, du raccordement Garneau jusqu'à Nakina. Cette ligne, vous le savez, en est une de colonisation. Elle dessert la région minière du Nord canadien en même temps que l'industrie de la pâte de bois et du papier et la région de colonisation de la zone argileuse, mais elle n'est pas assez active pour être rémunératrice, encore qu'elle soit certainement l'une des plus prometteuses pour le développement du pays.

*L'hon. M. Hardy:*

D. Combien compte-t-elle de milles?—R. 838.

*L'hon. M. McRae:*

D. Que lui manque-t-il pour faire ses frais?—R. Pour l'instant elle est déficitaire d'environ un demi-million. Il est fort probable cependant qu'elle finisse par tourner au jaune puis au vert.

D. Elle promet beaucoup?—R. Absolument.

A l'Ontario maintenant. Dans la direction de l'ouest, je citerai la ligne de Hawkesbury à Hurdman. Hurdman est aux portes d'Ottawa et Hawkesbury à mi-chemin entre Ottawa et Montréal. Nous avons demandé à la Commission des chemins de fer l'autorisation de désaffecter cette ligne à cause de son déficit, mais sans succès. Elle nous l'a refusée.

D. Combien compte-t-elle de milles?—R. Environ soixante.

*L'hon. M. Buchanan:*

D. Se trouve-t-il d'autre chemin de fer dans cette région?—R. Non; toutefois il y existe une ligne qui relie Hawkesbury et qui traverse notre ligne; et puis, le Pacifique-Canadien exploite un service d'autobus de Vankleek-Hill à Hawkesbury; mais c'est là l'unique chemin de fer.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Elle côtoie de près la ligne du P.-C.?—R. Non; elle en est distante de six à quinze milles.

*L'hon. M. Hardy:*

D. Le déficit est-il lourd sur cette ligne courte qui relie Hawkesbury à Ottawa?—R. Je puis consulter mes dossiers, monsieur.

Je dirai que l'administration songe à redemander à la Commission des Transports l'autorisation d'abandonner cette ligne. Nous nous proposons de nous adresser à elle de nouveau pour la prier de revenir sur sa décision.

D. Ne consultez pas vos dossiers si vous devez y mettre du temps.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Il vous est arrivé une couple de fois de voir votre première demande repoussée puis accordée par la suite?—R. Oui. Il y a dans les Cantons de l'Est une petite ligne que nous avions demandé à la Commission des chemins de fer de laisser tomber, mais sans y réussir. Nous avons renouvelé notre demande l'an dernier avec succès.

L'autre ligne sur laquelle nous pourrions nous arrêter est celle qui relie Ottawa à Depot-Harbour. Elle constituait autrefois ce que l'on appelait le *Canada Atlantic Railway* et transportait alors beaucoup de grain et de bois; le bois a disparu ou à peu près maintenant, et, quant au grain, il ne prend plus cette direction. Résultat: elle accuse un déficit.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. La population est-elle dense dans cette région?—R. Le chemin de fer permet d'accéder au Parc national Algonquin. Il dessert la vallée de la haute Madawaska, du lac Golden en remontant vers le nord. On y rencontre certains groupements, peu nombreux, qui tous vivent de l'industrie du bois. J'ignore le chiffre exact de la population, mais je puis dire qu'en général on y trouve la population de colons ordinaire des régions d'exploitation forestière.

*L'hon. M. Parent:*

D. Le Pacifique-Canadien dessert-il la même région?—R. Non.

*L'hon. M. McRae:*

D. Pas grandes chances d'amélioration dans ces parages?—R. Non, d'ici à une nouvelle coupe de bois.

Nous sommes à négocier avec le Pacifique-Canadien l'abandon d'une partie de cette ligne. Quand on m'a demandé s'il existait une ligne du Pacifique-Canadien sur ce territoire, j'avais à l'idée la région à l'ouest du lac Golden; mais aux alentours se trouvent deux lignes, et le Pacifique-Canadien et nous cherchons présentement le moyen d'utiliser une seule ligne.

Il vaudrait mieux en finir avec les lignes rouges. Vous constaterez l'existence de nombreuses lignes au centre d'Ontario et au nord de Peterborough et de Belleville. Elles constituent à proprement parler une partie de la route directe qui atteint les ports de la Baie Georgienne que le creusage du canal Welland a sérieusement déprécié—la construction du canal Welland a tari le trafic des grains sur cette ligne transversale—ou des lignes desservant les industries du bois ou les régions de colonisation ressemblant grandement au *Canada Atlantic.*

A l'ouest de Toronto, tous les embranchements situés au nord de la ligne principale du National-Canadien fonctionnent à perte, situation presque entière-

ment amenée par la concurrence routière. C'est le territoire le plus convoité au Canada par le camion—et, comme je l'ai dit, le camion abandonne au chemin de fer deux catégories de marchandises, celle connue sous le nom de *wind* chez les gens du transport—c'est-à-dire, extrêmement légère et encombrante et se prêtant peu au transport par camion—et l'autre étant fort lourde et encombrante et se transportant à bas prix. Le camion les laisse au chemin de fer et prend pour soi les colis rémunérateurs; résultat: ces lignes auparavant rémunératrices sont devenues déficitaires.

D. Toutes les lignes rouges d'Ontario ne font pas leurs frais?—R. Non, ou à peu près.

D. Cette carte est fort déprimante; elle donne en rouge toutes nos anciennes lignes.—R. C'est là une situation temporaire, monsieur. Je crois franchement que le jour où les forces économiques reprendront leur essor, le chemin de fer retrouvera son ancienne suprématie. Nous assistons à un état de choses temporaire causé par une évolution en cours. Le transport par camion dénué de toute réglementation, comme c'est le cas, et fonctionnant sans échelle de salaires ni de tarif crée une situation qui, comparée à notre échelle actuelle de tarifs, est absolument artificielle. Nous avons, après tout, le dossier des employés du camion qui travaillent sur une échelle de salaire avouée moindre que 10 cents l'heure et qui, en sus, ne touchent pas toujours leur salaire. Nul chemin de fer ne peut de toute évidence lutter contre un tel rival et cependant nous croyons tous, j'imagine, qu'avec le temps cette concurrence cessera, car elle ne peut s'éterniser. Personne ne peut travailler pour un tel salaire s'il trouve un autre emploi.

Vous m'avez demandé, sénateur, le chiffre des déficits des lignes rouges d'Ontario?

D. Oui.—R. Je regrette de n'avoir pas fait de calcul.

D. Il doit être élevé; et le malheur, comme je vois la situation, est que ces déficits existent sur les vieilles lignes desservant des parties de pays fort peuplées et parfaitement organisées. La rivalité en est la cause, n'est-ce pas?—R. Oui, mais, à tout prendre et à mon avis, ce n'est que pour un temps.

L'hon. M. HAIG: Je ne partage pas cette opinion.

*L'hon. M. Buchanan:*

D. La concurrence n'existe-t-elle pas toute l'année dans une bonne partie de ce territoire ontarien?—R. Oui.

D. La situation qui prévaut dans l'est n'existerait pas dans cette région?—R. Non, pas là. Dans l'Ontario sud-ouest le camion peut presque toujours fonctionner presque continuellement. Sans doute il lui arrive d'avoir à faire face à des tempêtes de neige qui l'immobilisent, et alors le chemin de fer reçoit une avalanche de trafic.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Ces lignes de l'Ontario sont-elles courtes?—R. Oui, monsieur.

D. Les lignes courtes sont dotées, sur votre échelle, de tarifs fort élevés au regard des lignes longues?—R. Oui, monsieur.

D. La concurrence s'effectue donc sur les lignes courtes de camionnage?—R. Oui, monsieur.

D. Ce qui réduit vos bénéfices naturellement parce que vous maintenez élevé votre tarif de transport de marchandises?—R. Oui, monsieur.

D. C'est pourquoi tant de vos lignes courtes sont en rouge?—R. Oui, monsieur.

D. Parce que vous devez lutter contre le camion dont le tarif est beaucoup plus bas que le vôtre pour le transport sur distances courtes?—R. Oui, monsieur.

D. Et puis, votre tarif sur petites distances vous indemnise du coût de transport sur longues distances?—R. C'est exactement cela, monsieur.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Est-ce surtout parce que le camion verse de moindres salaires à ses employés?—R. C'est là l'une des principales causes; il y a aussi que le camion n'a pas à payer assez cher pour l'utilisation de la route.

*L'hon. M. McRae:*

D. Vous tenez compte aussi de l'avantage dont il jouit au point de vue de l'enlèvement et de la livraison de la marchandise à domicile?—R. Oui.

*L'hon. M. Horsey:*

D. La taxe convenue vous favorisera-t-elle?—R. Oh! oui. Je crois au bienfait de la taxe convenue.

D. Elle ne vous bénéficierait pas beaucoup dans l'Ontario sud-ouest?—R. Je crois qu'elle le ferait. Si l'on offre à un fabricant le transport de toutes ses marchandises toute l'année et par tout le Canada, l'offre est très alléchante.

Il a paru dans le *Railway Age* un article fort intéressant sur les taxes convenues; on y constate les progrès du transport en Angleterre. Le Comité y trouverait peut-être quelque intérêt si je remettais cet article au secrétaire.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Les taxes convenues s'appliquent-elles présentement?—R. Oh! oui. Nous n'avons pas encore mené ces ententes à bonne fin, mais les chemins de fer y travaillent et vont de l'avant.

*L'hon. M. McRae:*

D. A-t-on le droit de déclarer qu'on va de l'avant après un an de travail?—R. Quand il s'agit de révolutionner les tarifs, il faut y aller prudemment.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. A-t-on conclu quelque entente?—R. Je ne le crois pas, mais on est à la veille de le faire.

*L'hon. M. Black:*

D. Est-il exact que certaines maisons de commerce utilisent de plus en plus leurs propres trains de camions pour livrer leurs marchandises et les recueillir à domicile?—R. Elles ne peuvent faire un transport complet, cependant elles y parviennent là où le tarif ferroviaire est élevé. Elles transportent une partie de la marchandise frappée d'un tarif élevé et laissent au chemin de fer celle frappée d'un tarif plus bas.

D. Elles jugent cette tactique profitable?—R. Sûrement; elles la jugent économique aussi, mais ce n'est qu'une apparence.

D. Je possède quelques connaissances en la matière mais pas beaucoup.—R. Les taxes convenues apporteront quelque soulagement en l'occurrence.

*L'hon. M. Buchanan:*

D. Cette partie de l'Ontario est dotée de nombre de bonnes routes?—R. Oui, monsieur.

D. Mais impossible souvent d'abandonner ces embranchements car dans une ville comme Kincardine, par exemple, dotée d'une grosse industrie du meuble vous avez avoué qu'il y faut absolument un chemin de fer pour le transport de la marchandise?—R. Vous avez parfaitement raison.

D. N'en est-il pas ainsi pour plusieurs villes d'Ontario?—R. C'est vrai pour presque toutes ces villes.

D. Il existe certaines régions où le fait ne se produirait pas?—R. Oui, quelques-unes. Les chemins de fer Nationaux du Canada ont fait un relevé de toute cette partie de la province et ont désigné 659 milles de voies au Canada que l'on pourrait, à leur avis, abandonner sans les inconvénients que vous avez cités.

Nous avons demandé et obtenu de la Commission des transports l'abandon de 351 milles. Elle a refusé l'abandon de 308 milles en alléguant l'opportunité et la nécessité de leur maintien pour l'avantage du public.

*L'hon. M. Parent:*

D. Quand avez-vous obtenu cette autorisation?—R. Dans un laps de temps d'environ trois ans, et ce que j'en dis vaut pour jusqu'à présent. Nous songeons présentement, comme je l'ai dit, à formuler une autre demande d'abandon de 57 milles.

*L'hon. M. Buchanan:*

D. Ces lignes fonctionnent à perte mais leur abandon pourrait détruire une industrie?—R. Oh! assurément, monsieur. Le résultat en serait désastreux.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Quelle industrie de ces régions ne peut expédier ses produits par camion quand la route est belle?—R. Elle peut le faire en partie, mais quant au transport de la houille et du fer...

D. Il ne s'en trouve aucune de cette catégorie à Kincardine. Pouvez-vous m'y indiquer une fabrique de meubles présentement active?—R. Je ne connais pas bien Kincardine, mais je sais parfaitement qu'il entre et sort de la marchandise pour chacune de ces villes.

D. Je ne crois pas à l'existence d'aucune fabrique dans cette région, et s'il en existait une, elle utiliserait certainement le camion.—R. Révérence parler, sénateur Meighen, je ne crois pas que les industries puissent subsister sans chemins de fer.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Vous voulez laisser entendre qu'elles pourraient facilement expédier leurs produits à Toronto mais non à Winnipeg?—R. Exactement, et elles ne pourraient obtenir économiquement leur matière première.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si vous entrevoyez quelque avenir pour ces lignes courtes, je n'en vois pas, moi. Vous vous faites simplement illusion.

L'hon. M. DANDURAND: On peut alors les abandonner.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela, c'est une autre question. Le témoin dit que la situation est artificielle. Or quand le tarif ferroviaire sera relevé, le fardeau en deviendra-t-il plus léger pour le public?

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Poursuivez, monsieur Fairweather.—R. Je crois avoir tout dit sur les lignes rouges du vieil Ontario.

*L'hon. M. Parent:*

D. Pour ces lignes rouges de l'Ontario que vous nous avez désignées, le Pacifique-Canadien a-t-il le même sort?—R. Je ne saurais dire. Je crois toutefois sa situation à peu près identique à la nôtre, mais ce n'est qu'une conjecture.

Le très hon. M. MEIGHEN: Son sort est à peu près le même.

*L'hon. M. Parent:*

D. Cette compagnie compte-t-elle autant de lignes que la vôtre?—R. Non. Je passe maintenant aux lignes vertes d'Ontario, je veux dire à la ligne principale qui traverse Toronto et Sarnia et atteint Windsor et Niagara-Falls. Viennent ensuite les lignes jaunes qui font leurs frais; vient enfin l'ancienne ligne du Nord-Canadien d'Ottawa à Capreol; le Grand-Tronc de Toronto à North-Bay et enfin la ligne du Nord-Canadien d'Ottawa à Napanee. On rencontre une autre ligne jaune dans l'Ontario sud-ouest. Elle appartenait à l'ancien réseau *Buffalo and Lake Erie*. L'unique autre ligne verte que j'omettais est celle qui

traverse la péninsule de Niagara. Elle est verte parce qu'elle fonctionne sous le régime du droit de passage en commun avec la *Wabash*, situation absolument avantageuse.

Dans l'Ontario-nord, les deux lignes jaunes qui se réunissent à Capreol contournent l'ancienne ligne verte du Nord-Canadien jusqu'à la scission de Long Lac pour emprunter par la suite la scission de Long Lac et rejoindre le Trans-continental-National et devenir verte jusqu'à Winnipeg. La ligne de Nipigon à Long Lac est rouge, mais elle autorise les plus beaux espoirs en traversant ce territoire.

*L'hon. M. McRae:*

D. La situation s'y améliore chaque année?—R. Elle ira en s'améliorant, je crois.

Vient ensuite une ligne jaune, le raccourci du lac Supérieur, à cause du grain qui y afflue. Elle est aussi fort prometteuse, j'oserai dire, pour un avenir éloigné. L'ancienne ligne du Nord-Canadien qui va de la tête des lacs à Winnipeg est, elle aussi, rémunératrice.

*L'hon. M. Buchanan:*

D. Grâce au transport du grain?—R. Oui, en grande partie.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Je croyais le grain transporté à perte?—R. Pas sur la ligne principale; et puis outre le grain, tout le transport à destination ou en provenance de l'Ouest emprunte ces lignes.

Je crois que pour les provinces des Prairies on peut dire en général que leurs lignes sont des lignes agricoles, je veux dire qu'elles desservent un territoire agricole. Elles sont presque toutes rouges à cause de la rareté du trafic et de la rivalité du camion, les deux réunis.

Je désirerais m'arrêter tout particulièrement sur la ligne qui s'étend jusqu'à Flin-Flon, ligne de colonisation de 132 milles qui va de Le-Pas aux mines de Flin-Flon et de Sherritt-Gordon. Elle fonctionne à perte mais dessert un nouveau territoire ouvert à l'industrie minière à Flin-Flon et à Sherritt-Gordon, rapporte naturellement une recette assez rondelette et n'existerait pas sans le chemin de fer. A mon avis, elle passera un jour ou l'autre au jaune pour le moins.

Notez que la ligne principale qui atteint directement Edmonton est verte et que l'ancienne ligne principale du Nord-Canadien est jaune; de là elle continue jusqu'à Calgary.

*L'hon. M. Parent:*

D. Croyez-vous que la longue ligne verte est verte seulement parce que toutes les lignes rouges l'alimentent?—R. Oui.

D. Sans les lignes rouges la ligne verte ne serait donc pas rémunératrice?—R. C'est exact. Impossible d'imaginer un chemin de fer sans embranchements, sans quoi il ne peut exister de ligne principale.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. La ligne de la Baie d'Hudson est en noir?—R. Elle est étrangère au réseau du National-Canadien.

D. Elle appartient à l'Intercolonial?—R. Oui; elle entre dans la réseau du National-Canadien pour son exploitation et son administration.

D. N'en est-il pas ainsi pour celle de la Baie d'Hudson?—R. Non, monsieur. On l'a remise à l'Etat, et le National-Canadien l'exploite à titre d'agent de l'Etat.

D. Ainsi les déficits essuyés ici ne visent pas la ligne de la Baie d'Hudson?—R. Non.

D. Où finit le chemin de fer de la Baie d'Hudson?—R. A Le-Pas.

[M. S. W. Fairweather.]

D. A l'endroit où il rejoint la ligne rouge?—R. Un peu plus haut. La ligne de la Baie d'Hudson est noire.

*L'hon. M. Haig:*

D. Elle est rémunératrice?—R. C'est vous qui le dites.

*L'hon. M. Black:*

D. Quel fut son déficit l'an dernier?—R. Parlez-vous de la ligne de la Baie d'Hudson?

D. Oui.—R. Je l'ignore. Le rapport du ministère du Transport l'indique. Si l'on remonte jusqu'à Edmonton, on constate que la ligne verte finit et tourne au jaune de là jusqu'à Vancouver. Ce jaune provient surtout de l'élévation du tarif sur cette ligne du fait qu'elle traverse les montagnes. Je ne crois pas nécessaire de faire d'autres commentaires, hors la ligne rouge de Red Pass Junction à Prince-Rupert. Cette ligne a 676 milles et dessert une population de 35,000 âmes.

*L'hon. M. McRae:*

D. Pouvez-vous nous donner le chiffre de son déficit?—R. Un million et demi environ sur l'exploitation et $3,000,000 en y comprenant les frais fixes.

D. Soit $3,000,000 en tout?—R. Oui.

D. Je vois deux autres lignes rouges en Colombie-Britannique; l'une part de Kamloops et gagne le sud-est jusqu'à Vernon. On ne l'exploite pas du tout, n'est-ce pas?—R. On l'exploite jusqu'à Okanagan-Valley.

D. Atteint-elle Kelowna?—R. Oui, mais elle ne va pas au sud de cet endroit.

D. Ses déficits doivent être énormes car à partir de Vernon je vois un autre chemin de fer. Ne pourrait-on pas laisser tomber la partie de Kamloops à Vernon sans nuire au service?—R. L'idée en fut étudiée l'an dernier et je crois que nous avons prouvé quelque disposition à l'abandonner de gré à gré.

*L'hon. M. Haig:*

D. N'abandonnez-vous pas certaines lignes du Manitoba?—R. Oui, quelques-unes.

*L'hon. M. McRae:*

D. La ligne de Victoria à Cowichan ne fonctionne pas, n'est-ce pas?—R. Au contraire; elle fonctionne.

D. Je ne crois pas que vous ayez de trains en dehors de Victoria?—R. Nous en avons. Cette région compte une entreprise forestière.

D. Une bonne partie des rails de cette ligne sont rouillés. Je me demande pourquoi on n'a pas supprimé cette ligne il y a longtemps. En réalité, on n'aurait jamais dû la construire et l'on devrait certainement l'abandonner. Le Pacifique-Canadien y exploite présentement un service d'autobus pour une partie du trafic. Situation déplorable. Je ne crois pas que vous ayez aucun train sur cette ligne ou du moins fort peu. Vous y transportez quelques billes des lacs à Duncan, cependant vous devriez, à mon avis, enlever les rails de cette ligne et les utiliser ailleurs où ils peuvent servir. La Commission des transports autoriserait certainement l'abandon de cette ligne?—R. Nous y avons déjà pensé très sérieusement .

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Quelle en est la longueur?

L'hon. M. McRae: On eût dû songer il y a longtemps à abandonner cette ligne. Je parle ici d'un état de choses qu'il m'arrive plusieurs fois par semaine de constater.

Le témoin: De quelle ligne parlez-vous?

*L'hon. M. McRae:*

D. De celle qui va de Victoria à Duncan, celle que l'on voit ici sur l'île. Vous y transportez une certaine quantité de billes en provenance de Duncan,

mais l'autre partie est moins utile qu'une cinquième roue à un wagon.—R. Elle a environ 82 milles à cet endroit.

D. Vous êtes de mon avis, n'est-ce pas?—R. Nous avons étudié la situation de très près, monsieur, et je sais que cette ligne constitue ce qu'on a appelé une ligne mitoyenne.

D. Elle n'est pas mitoyenne mais tout aussi morte que Jules César?—R. Nous sommes parfaitement disposés à en reconsidérer l'abandon.

D. Si vous avez eu besoin de rails ailleurs, n'importe où, il me semble que vous eussiez dû désaffecter cette ligne il y a dix ans.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Quelle population dessert-elle? Quelle est son utilité?—R. Elle dessert l'industrie du bois de la région.

L'hon. M. McRAE: Pas cette partie de la ligne. Il n'y existe aucune scierie. Vous avez des trains à l'extrémité nord de la ligne qui servent uniquement au transport des billes. Quant à l'autre partie, le Pacifique-Canadien y entretient un service; on ne voit pas une seule âme sur tout le train. Les autobus font tout le transport.

Le TÉMOIN: Nous n'y faisons pas le trafic-voyageurs mais seulement le transport des billes.

L'hon. M. McRAE: A l'extrémité nord de la ligne.

Le TÉMOIN: Nous transportons aussi des billes sur l'autre partie de la ligne.

L'hon. M. McRAE: Oh! si peu.

L'hon. M. DANDURAND: Le Pacifique-Canadien y a-t-il une ligne parallèle?

L'hon. M. McRAE: Oui. Et le Pacifique-Canadien n'y fait aucune recette. L'autobus et le camion font tout le transport. Quant aux chemins de fer, le service est un fiasco.

L'hon. M. PARENT: Les deux lignes pourraient donc disparaître?

L'hon. M. McRAE: Personne n'en souffrirait.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Pourquoi le National-Canadien maintient-il cette ligne?—R. Je l'ai dit, nous sommes tout disposés à reprendre l'étude de cette question. Nous y avons songé sérieusement mais les renseignements que nous avons obtenus à l'époque ne nous permettaient pas de l'abandonner. C'est affaire de jugement. Quand nous avons examiné la situation, il semblait impossible de la laisser tomber. J'oserais dire que quand nous songeons à abandonner 700 milles de ligne et que nous nous adressons à cet effet à la Commission des Transports qui autorise l'abandon de la moitié, c'est pour le moins la preuve que nous avons étudié la situation assez à fond. Nous avions demandé l'abandon de 700 milles et la commission nous en a accordé la moitié environ. Quant à cette ligne en particulier, nous avons nous-mêmes jugé injustifiable son abandon. Mais nous y reviendrons.

D. Le Pacifique-Canadien y a-t-il des lignes à proximité?—R. Oui, sur une partie, et non sur une autre partie.

L'hon. M. McRAE: La partie que nous avons étudiée, non celle qui transporte les billes, est toute sillonnée de chemins de fer, je veux dire celle qui va de Duncan à Victoria. Le trafic n'y est pas assez intense pour empêcher la rouille sur les rails. Il ne se fait aucun service régulier sur cette ligne. Ce que j'en dis ne vise pas tant l'importance de la ligne en soi mais la négligence de tirer profit de la situation. La Commission des Transports eût certainement dû autoriser l'abandon de cette ligne, qu'on n'aurait jamais dû construire. Je connais les circonstances qui ont présidé à sa construction. Elle n'a jamais servi quand on l'a inaugurée, ni jamais par la suite.

[M. S. W. Fairweather.]

L'hon. M. DANDURAND: Il ne s'y trouve pas de trains de voyageurs?

L'hon. M. MCRAE: Non. L'autobus a tout le trafic-voyageurs. L'autobus est beaucoup plus rapide que le chemin de fer, car ce dernier doit gravir des rampes fort raides. Je suis persuadé que si nous pouvions obtenir les données sur cette partie de pays, nous constaterions l'absence de toute justification de son maintien et qu'on ne fût jamais justifiable de la conserver depuis son inauguration il y a quelque vingt ans. Ce que j'en dis ne vaut pas pour la petite partie qui longe le lac Cowichan et qui transporte des billes. Avec le temps, cette dernière se trouvera dans la même situation que l'autre, mais pas pour l'instant.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Combien compte-t-elle de milles?—R. J'ignore sur combien de milles elle contourne le lac.

L'hon. M. MCRAE: On compte 82 milles de Duncan à Victoria. Si l'on y transporte des billes, ce n'est que par rivalité, et j'oserais dire qu'on n'encaisse pas un rouge liard de ce transport. Et cependant il faut conserver cette ligne.

*L'hon. M. Sinclair:*

D. Quel est le chiffre de votre déficit sur cette ligne, monsieur Fairweather?

L'hon. M. MCRAE: Pour en faire le calcul exact il faudrait départager le déficit de la desserte des camps de bûcherons jusqu'à la baie Duncan et celui de la baie Duncan à Victoria, soit sur 82 milles. Tout ce territoire est déficitaire.

Le TÉMOIN: Je n'ai pas sous la main ce départage. J'ai calculé l'ensemble.

*L'hon. M. McRae:*

D. Quel est le déficit global?—R. Le déficit global, frais fixes compris, sur l'île, tout compté de ce qui se trouve sur l'île, atteint environ un demi-million par année, je le répète, frais fixes compris.

D. Cela touche de bien près au scandale.—R. Ce chiffre comprend les frais fixes.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Quel est le nombre global de milles à cet endroit?—R. 89 milles en tout; fais fixes compris, naturellement.

*L'hon. M. McRae:*

D. Je comprends. Impossible d'éviter les frais fixes, mais il serait possible d'enlever les rails et de les utiliser ailleurs.—R. Je ne voudrais pas laisser l'impression que l'on pourrait économiser $500,000 par l'abandon de cette ligne.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Quels sont les frais fixes?—R. $200,000 pour cette ligne en particulier.

L'hon. M. MCRAE: Il reste donc un déficit de $300,000. Pur scandale. Je pourrais exploiter la partie qui transporte les billes et avec avantage, mais l'autre partie n'est que de la ferraille. Il ne s'y fait pas assez de transport pour empêcher les rails de rouiller.

*L'hon. M. Sinclair:*

D. Monsieur Fairweather, en réponse à la question du sénateur Black il y a un instant, vous avez dit que le service apparemment non économique du camion constituait l'un des facteurs de la concurrence. Avez-vous étudié le fonctionnement du camion et tout ce qu'il importe de faire entrer en ligne de compte en vue du remplacement à effectuer sur une base économique?—R. Oui; j'ai fait cette étude.

D. Quelle serait la différence des résultats si le camion fonctionnait sur la même base que les chemins de fer?—R. Il en sortirait une augmentation très

forte. C'est que, voyez-vous, ce dont il faudrait tout d'abord tenir compte est le déficit provenant de la construction des routes et qui atteint dans cette région, je crois, bien près de $50,000,000 à $60,000,000 par année, chiffre que nous n'encaissons pas dans les recettes des routes.

D. Votre service de camion cueille la marchandise à domicile et la livre également à domicile?—R. Oui.

D. Comment vous en tirez-vous avec ce service?—R. En réalité, c'est un service surérogatoire que nous fournissons à cause de la rivalité du camion. Nous le portons au compte des dépenses, je veux dire que nous effectuons un service ci-devant inexistant,

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Vos recettes ne sont-elles pas accrues?—R. Non. Il nous faut résorber ces dépenses.

*L'hon. M. McRae:*

D. Pour en revenir à la ligne Kamloops-Vernon, quelle est sa longueur; 80 milles environ?—R. Environ 100 milles.

D. Vous n'y faites aucun transport de voyageurs?—R. Le service y est mixte.

D. Quelle en est la fréquence; trois fois par semaine?—R. Vous entrez là dans des détails sur lesquels je ne puis vous répondre. Le service y est quotidien, je crois.

D. A mon avis, s'il y eût eu quelque coopération, cette ligne eût été abandonnée. Le Pacifique-Canadien y entretient une ligne qui dessert la région peuplée de rares établissements de colons. Je connais cette partie de la province, et je répète que l'on n'eût jamais dû construire cette ligne.—R. Elle a 116 milles de longueur.

D. Quel est son déficit?—R. Environ $90,000 par année.

D. Ce qui annule la recette de Kelowna?—R. Oui.

D. Ce trafic pourrait être réacheminé?—R. En abandonnant cette ligne, tout le trafic à destination de Vancouver devrait emprunter la route de Sicamous.

D. Ce qui reviendrait peut-être au même ou à peu près?—R. Ce détour serait long.

*L'hon. M. Horsey:*

D. Certaines provinces réglementent-elles le camion de façon à assurer une concurrence raisonnable à l'égard des chemins de fer? Dans quelle mesure ces réglementations diffèrent-elles?—R. Chaque province a sa réglementation propre. Toutes cherchent à réglementer le camion et à lui imposer l'achat d'un permis et elles ont légiféré en ce sens; mais si je me place au point de vue du chemin de fer ces lois sont inéquitables; et je ne crois pas qu'on les applique avec toute la rigueur nécessaire.

D. Même les règlements existants?—R. Oui.

*L'hon. M. McRae:*

D. Je vais vous poser une question qui me semble intéressante au point de vue concurrence. J'apprends que le camion transporte du poisson blanc du lac Winnipeg à Chicago; or, le transport de ce produit était une source de recettes abondantes pour le chemin de fer. Etes-vous au courant de la situation?—R. Nous avons le dossier d'un homme qui a entrepris de camionner du poisson de Winnipeg à New-York dans des camions frigorifiques. Il avait réduit le tarif des messageries du Canadien-National et de ses embranchements; son entreprise fonctionna pendant quelque temps. Il put s'y livrer parce que, sous le régime des règlements de la Commission du commerce entre Etats, le transport des produits agricoles ou du poisson n'exigeait pas de permis. Il transportait donc du

poisson à New-York et s'assurait du transport de retour, je veux dire qu'il remplissait son camion de tout ce qu'il pouvait recueillir en route au retour.

D. Quelle était la capacité de ses camions?—R. Dix tonnes, je crois.

D. On les a dits aussi grands que des wagons à bestiaux.—R. A ce propos, monsieur, je crois que l'Etat de l'Illinois a institué une commission d'ingénieurs à l'effet d'établir l'usure de la route par ces énormes camions. La lecture du rapport de cette commission est d'un intérêt merveilleux. Les faits qui y sont dévoilés finiront par trouver leur expression dans des réglementations appropriées qui prohiberont un transport de ce genre. Je répète, monsieur, qu'un tel état de choses est artificiel en ce sens que le coût du transport par chemin de fer ne constituerait qu'une fraction de celui du transport par camion; cependant et comme il est naturel, le chemin de fer imposait un tarif équivalent au service rendu et encaissait des recettes assez rondelettes sur le transport du poisson par messageries. Dès l'instant que l'individu pouvait utiliser un camion grand comme un wagon à bestiaux sur la route et le faire fonctionner sur un pied qui constituait une criante injustice, je parle ici de la taxe à acquitter, il pouvait tout naturellement tenir le coup. Mais la personne en question qui transportait le poisson à New-York n'avait pas les ressources requises; elle faisait un transport trop éloigné, ce qui l'accula à la banqueroute. Se rendre à Chicago, elle l'eût pu; mais encore une fois, c'est là un état de choses artificiel.

D. Dans le même ordre d'idées, monsieur Fairweather, j'apprends qu'au moins un marchand d'automobiles de Régina transporte ses véhicules par leurs propres moyens de Détroit à Régina?—R. C'est exact; et tous ceux qui en ont acheté un...

D. Ce qui montre jusqu'où les choses en sont rendues.

*L'hon. M. Buchanan:*

D. C'est une pratique courante. On achète une automobile à Windsor ou à Oshawa et on l'amène chez soi.—R. Oui.

*L'hon. M. McRae:*

D. On amène des centres d'assemblage ces véhicules spéciaux qui peuvent porter quatre automobiles. On n'utilise plus le chemin de fer à cet effet.—R. Quand vous dites qu'on n'utilise plus le chemin de fer à cette fin, sénateur, vous faites erreur, je crois.

D. Je m'explique. On l'utilise plutôt pour le transport d'automobiles finies que pour les pièces d'assemblage, oserai-je dire. Pour ce que j'en sais, une bonne proportion d'automobiles finies semble quitter les centres de vente.—R. C'est vrai pour une certaine quantité mais certainement faux pour toutes les automobiles. Le Grand-Tronc traverse aux Etats-Unis le cœur du territoire de l'industrie de l'automobile, et c'est nous qui transportons le plus d'automobiles sur ce territoire. Nous transportons encore aujourd'hui une quantité énorme d'automobiles, mais je dois ajouter que pour lutter contre nos rivaux nous avons dû réduire notre tarif et adopter des pratiques coûteuses. Toutefois, il s'en faut de beaucoup que la bataille soit perdue pour nous. Je désire être bien compris.

D. A propos des chemins de fer américains, monsieur Fairweather, quel est le déficit du réseau américain du National-Canadien?—R. Pour 1937?

D. Oui.

L'hon. M. HAIG: Environ $7,000,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non. Ce chiffre comprend les hôtels et autres éléments.

Le TÉMOIN: Environ $3,500,000.

*L'hon. M. McRae:*

D. Il comprend quoi?—R. Les intérêts.

D. Joignez-vous les deux bouts pour l'exploitation?—R. Je le crois, oui, nous encaissons des bénéfices.

*L'hon. M. Parent:*

D. Quelle est l'étendue en milles?—R. 1,700 milles, je crois, aux Etats-Unis.

L'hon. M. McRae: Monsieur le président, je désire féliciter M. Fairweather sur les renseignements qu'il nous a fournis. Ils sont fort précieux et, pour ma part, je crois qu'il nous a brossé sur la situation un tableau complet qui valait d'être connu.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Monsieur Fairweather, vous avez glissé assez rapidement sur le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta. Je vois quantité d'embranchements presque tous rouges sur la carte de ce territoire. A-t-on vu pour chacun d'eux s'il importait de les maintenir ou d'y substituer le camion par mesure d'économie? Pour ces lignes du Manitoba, par exemple, pourrait-on en abandonner un certain nombre ou avez-vous songé à en mettre au rancart et à les désigner à la Commission des Transports?—R. Oui, monsieur; nous avons fait ce travail en nous plaçant à deux points de vue. Nous avons d'abord examiné la situation de nos lignes à faible rendement. Nous les avons prises les unes après les autres pour savoir si, compte tenu des pertes essuyées et des services qu'elles rendaient, nous serions justifiables d'en demander l'abandon à la Commission des Transports. Chaque fois que cette requête nous semblait raisonnable, nous l'avons adressée à qui de droit.

L'autre point de vue fut une tentative de coopération avec le Pacifique-Canadien. Nous avons étudié la situation de toutes les lignes de l'Ouest canadien—en fait, certaines d'entre elles sont présentement à l'étude—pour savoir si oui ou non les deux chemins de fer ne pourraient économiser par certaines éliminations de trains. Vous pourriez peut-être, monsieur Ferguson, vous approcher de la carte et désigner les lignes du Manitoba dont l'abandon pourrait être considéré.

D. Le sénateur Haig pourrait vous suivre de près pour les lignes du Manitoba.

L'hon. M. McRae: A mon avis, le sénateur a fait preuve de négligence en n'abordant pas la question plus tôt au lieu de vous laisser ce soin pour sa propre province.

Le témoin: Nous nous proposons d'abandonner une certaine ligne de 14 milles et demi entre Portage-la-Prairie et Delta.

D. Où se trouve le raccordement de cette ligne qui contourne le lac?—R. L'autre ligne va d'Oakland à Cawdor, soit 11 milles et demi. On en projette l'abandon.

Enfin il y a la ligne de Muir à Gladstone, 10 milles.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Elle compte parmi les lignes jaunes.—R. Il n'importe. Quand nous pouvons économiser par un abandon, nous effectuons cet abandon. Le Pacifique-Canadien pourrait s'acquitter du transport à cet endroit.

L'autre ligne du National-Canadien va de Hallboro à Beulah, soit 75 milles.

D. A quelle distance de votre ligne principale? Je constate qu'elle lui est parallèle.

L'hon. M. Haig: A environ 20 milles.

*L'hon. M. McRae:*

D. Il y a un chemin de fer entre les deux.—R. Oui, le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. Dandurand: C'est ce qu'on peut appeler du service.

L'hon. M. McRae: Un très mauvais service.

Le témoin: La population de cette région nous a fait tenir des protestations. Tout le monde ne voit pas l'abandon d'un œil favorable. Nous en avons fini de nos lignes du Manitoba.

[M. S. W. Fairweather.]

*L'hon. M. Haig:*

D. Que vois-je ici tout à fait au bas?—R. C'est la ligne de Louise à Deloraine; elle est aussi mûre pour l'abandon.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Combien y compte-t-on de milles?—R. Cinquante-six. Ces lignes-ci sont celles sur lesquelles il y a eu entente avec le National-Canadien. D'autres lignes du Pacifique-Canadien au Manitoba font un service de coopération. Le rapport du National-Canadien en parle; autant les désigner nommément.

*L'hon. M. Haig:*

D. Une question, s'il vous plaît. Quelles recettes donne cette ligne d'ici à là?

L'hon. M. DANDURAND: Voulez-vous, sénateur, indiquer les endroits?

*L'hon. M. Haig:*

D. De Winnipeg à Gypsumville. J'en parle parce que, à ma connaissance, deux camions y font le service. Il y a trois mois à peine on a demandé d'en ajouter deux, et on a justifié cette requête devant la Commission des utilités publiques.—R. La commission a octroyé un permis, c'est la façon la plus claire de s'exprimer.

D. Exact.—R. Nous connaissons cette rivalité du camion.

D. Quel est le déficit?—R. $150,000. L'abandon ne nous permettrait pas d'économiser ce montant. Les frais fixes sur cette ligne sont de $160,000.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Vous alliez aborder les lignes du Pacifique-Canadien?—R. Je trouve des renseignements à ce sujet dans le rapport annuel que voici. La ligne du Pacifique-Canadien de McGregor à Varcoe a cinquante-quatre milles.

*L'hon. M. Haig:*

D. On l'abandonne?—R. On va en demander l'autorisation à la Commission des transports.

Vient ensuite une autre ligne du Pacifique-Canadien d'Hamiota à Miniota, soit 19 milles .8.

C'est là tout ce que je me rappelle du Manitoba. S'en trouve-t-il d'autres?

*L'hon. M. McRae:*

D. Et cette ligne au sud ici? A-t-elle coûté cher?—R. Vous pouvez constater qu'elle est en rouge.

D. Je le sais. C'est la ligne d'Emerson à South-Junction. Elle valait peu à sa construction.—R. $41,000.

D. Combien de milles?—R. Environ soixante-dix milles.

D. L'exploitation en coûte $41,000?—R. Oui.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Quels en sont les frais fixes?—R. $60,000.

D. Vous perdriez donc $20,000 en l'abandonnant?—R. Ces $40,000 vont à l'exploitation, mais même si on l'abandonnait, on n'économiserait pas toute cette somme.

L'hon. M. HAIG: Les gouvernements fédéral et provincial sont à construire une route jusqu'à Sprague qui vous fera concurrence.

L'hon. M. DANDURAND: De Winnipeg jusqu'où?

L'hon. M. HAIG: Jusqu'à Sprague.

L'hon. M. MCRAE: Et elle est, en sus, parallèle au chemin de fer.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Si nous passons du Manitoba à la Saskatchewan et si nous jetons un coup d'œil sur les lignes qui s'y trouvent, devons-nous conclure qu'elles sont nécessaires à l'alimentation du trafic?—R. La Saskatchewan compte plusieurs milles de lignes dont le Pacifique-Canadien et nous envisageons l'abandon. Le détail de cet abandon fut déjà communiqué au Comité; il se trouve inséré à l'une des pièces. Il est tout indiqué.

*M. Biggar:*

D. Est-ce la pièce de la page 122 des délibérations de l'an dernier?—R. J'ignore à quelle page mais nous vous avons fourni tous ces détails l'an dernier. Les renseignements que je viens de vous fournir visent les nouvelles lignes dont l'abandon est admis par le Pacifique-Canadien et nous depuis l'an dernier; mais il y avait 637 milles, je crois, sur lesquels nous nous étions entendus et dont une bonne partie se trouvait dans la Saskatchewan.

D. Le renseignement à ce sujet obtenu jusqu'à l'an dernier apparaît tout entier à la Pièce nº 29, pages 130 et les suivantes.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Quel travail de coopération s'est-il fait depuis l'an dernier?

L'hon. M. DANDURAND: Je croyais, sénateur, qu'on attaquerait ce chapitre à une autre séance.

*L'hon. M. Black:*

D. Vous avez parlé d'une ligne de la Nouvelle-Ecosse dont l'abandon avait été convenu. Avez-vous envisagé d'autres abandons au Nouveau-Brunswick?—R. De gré à gré?

D. Oui?—R. Non.

D. Indépendamment?—R. Nous avons fait un relevé des lignes du Nouveau-Brunswick et avons adressé à leur sujet une requête à la Commission des transports qui nous a refusé l'autorisation.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Depuis l'an dernier?—R. Non, aucune requête depuis l'an dernier; toutefois, nous avons étudié de nouveau la possibilité de soumettre une autre requête.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Pouvez-vous nous dire, à propos de toutes ces lignes, le chiffre global de milles acquis depuis 1921, ou depuis la naissance du National-Canadien?—R. Je ne puis rien vous dire de mémoire.

D. Je sais qu'il n'y eut pas de nouvelles acquisitions au début de 1922, mais j'aimerais à connaître le chiffre global de ces lignes.—R. Je puis vous en faire préparer le tableau, monsieur.

D. Ce n'est qu'un chiffre.—R. Je puis faire ce calcul mais impossible de vous le fournir à l'instant.

*L'hon. M. Buchanan:*

D. Savez-vous quelque chose sur le *Northern Alberta Railway*?—R. La part du National-Canadien sur ce chemin de fer fut de $621,000.

D. Au Waterways et à la Rivière-à-la-Paix?—R. Oui.

D. Le Waterways a le plus lourd déficit?—R. Les deux sont ramenés en un seul tout.

D. On ne le dit pas ici?—R. Oh! non. C'est une affaire différente. Je puis tout de même dire, puisque nous y sommes, que nous avons fait, de concert avec le *Northern Alberta Railway*, un relevé de ces deux lignes et avons convenu de la

possibilité d'abandonner 41 milles à répartir entre le National-Canadien et le *Northern Alberta*. Sur le National-Canadien, de Trelle à Morinville, nous avons envisagé l'abandon de 12 milles, et sur le *Northern Alberta Railways*, 30 milles de Carbondale à Egremont.

*L'hon. M. McRae:*

D. J'aimerais à connaître l'avis de M. Fairweather sur un point. Il a fait sa part de travail de façon fort satisfaisante et a fourni des explications absolument au point. Je sais qu'il a médité profondément son sujet. Nous sommes évidemment tous persuadés qu'il faille effectuer une réorganisation radicale de toutes ces lignes rouges si nous voulons les ramener dans le groupe jaune. Je désire savoir de M. Fairweather si la chose est possible?—R. Vous avez déclaré que ce n'était pas mon domaine. Et moi, je suis d'avis contraire. C'est là l'un des problèmes de recherches que les chemins de fer ont à résoudre. A parler franc, je crois que le chemin de fer peut modifier considérablement son mode d'exploitation de lignes peu rémunératrices. Il faudra y apporter, de concert avec les employés, un soin considérable; et le personnel du chemin de fer devra s'y appliquer de toute son intelligence et de toutes ses connaissances. La population devra, elle aussi, y mettre de la bonne volonté. A mon avis, l'une des choses à déplorer est le peu de cas que fait la population de l'avantage d'un chemin de fer jusqu'au jour où elle le perd. Je crois, toutefois et très sincèrement, que la révolution opérée dans le transport par la concurrence du camion ne présage pas la disparition du chemin de fer. Le transport ferroviaire reste encore et de beaucoup le mode le moins coûteux sur terre. Le cheminot contribue de cinq à dix fois plus à l'industrie du transport que le camionneur, et tant que cette condition fondamentale subsistera on ne réussira jamais à me convaincre que le chemin de fer est démodé comme mode de transport. Que le chemin de fer ait beaucoup à faire pour s'adapter aux conditions nouvelles, c'est évident. Il faudra se faire une nouvelle idée des rapports entre le chemin de fer et la population qu'il dessert, un nouveau concept de la façon dont le service s'effectuera par l'application de procédés scientifiques sur les lignes à faible rendement.

D. Les Etats-Unis ont fait des progrès dans ce domaine?—R. Il s'est fait des expériences en ce sens, et le National-Canadien a fait les siennes et je compte bien qu'elles se poursuivront; j'ai aussi confiance que nous avons à peu près atteint l'apogée de la concurrence entre le camion et le chemin de fer. A mon avis, avec les taxes convenues et la vigilance des chemins de fer, les choses reviendront à leur ancien état mais sous une forme considérablement modifiée; et, à parler franc, il nous faudra nous adapter aux nouvelles conditions.

D. Vous avez parlé de conférences avec la main-d'œuvre. D'après mes observations sur l'évolution constatée dans le domaine du transport et sur les expériences effectuées, j'oserai dire qu'une main-d'œuvre considérablement réduite suffit aux besoins actuels. Vous attendez-vous à voir cette dernière accepter cette diminution? Car il faudra de toute nécessité congédier un nombre considérable d'employés?—R. Voilà un problème à résoudre. Toutefois, je tiens à rendre ce tribut d'hommages à la main-d'œuvre ferroviaire canadienne qu'elle est intelligente et que je ne la crois pas unanime dans le sentiment qu'on lui prête. Il faudra opérer des remaniements. A mon avis, les initiatives à prendre nécessiteront nécessairement des négociations.

D. Mais pour nous mettre à la page il me semble qu'il va falloir en venir à un transport simplifié, accéléré et moins coûteux, et effectué par un personnel très réduit si nous voulons rendre ces petites lignes rémunératrices. Et cela revient à dire que l'économie doit surtout s'effectuer sur la main-d'œuvre. Etes-vous prêt à affirmer que cette dernière y consentira?—R. Je l'ignore; toutefois, j'étudie présentement un plan selon lequel je compte faire des recommandations qui comporteront quantité de vos suggestions.

D. Il y faudrait une immobilisation considérable de capitaux. Mais je me demande s'il serait possible de réduire le déficit par l'adoption de méthodes plus modernes. Le pays pourrait fournir l'argent. Je juge évident qu'il faille agir en ce sens.—R. Il faudra imaginer un outillage nouveau et de nouveaux procédés d'exploitation.

D. Ne croyez-vous pas le pays capable d'en supporter les frais?—R. Je pense que pour l'instant c'est le champ le plus vaste à ouvrir aux recherches techniques.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Une telle entreprise demanderait une mise de nouveaux capitaux portant intérêts, à ajouter aux anciens capitaux qui portent eux-mêmes intérêts au compte capital?—R. En effet; mais je ne crois pas qu'il faille ajouter une immobilisation de capitaux non justifiée par les économies dans l'exploitation. Je veux dire que le service doit acquitter les intérêts et les dépenses d'exploitation.

*L'hon. M. McRae:*

D. Avec excédent?—R. Oui, avec excédent.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien):

D. Etes-vous convaincu que pour le transport à faible distance le chemin de fer reste le mode de transport le moins coûteux?—R. Oh! non. Je n'ai pas dit cela.

D. Il ne l'est que pour le transport à longue distance?—R. Tout dépend naturellement de ce que vous entendez par transport à longue et à faible distance. Quant au point de vue purement économique, et de la main-d'œuvre, le transport par camion à une distance supérieure à vingt milles est exorbitant pour ses frais si on le compare au transport par rail.

*L'hon. M. Black:*

D. Vous me semblez d'un optimisme que je crois injustifié. J'aimerais savoir comment vous en êtes arrivé à l'idée que la concurrence du camion est appelée à disparaître?—R. Je n'ai pas parlé de disparition, monsieur.

D. Peut-être, mais d'une certaine déchéance.—R. Oui.

D. Bien que le coût d'exploitation du camion soit de beaucoup plus élevé qu'il y a quelques années, le nombre de camions sur les routes du Nouveau-Brunswick augmente considérablement et ils transportent plus de marchandises. Quelques années passées, le permis d'un camion de quatre tonnes était de $20; on l'a porté à $25, et il est aujourd'hui de $125. C'est une taxe à verser annuellement, et cependant le nombre de camions au Nouveau-Brunswick augmente notablement. J'en conclus que la concurrence du camion va continuer. Même là où le chemin de fer effectuait une bonne partie du transport d'hiver, le camion lui en enlève de plus en plus à cause de l'amélioration des routes. Je sais qu'un tel état de choses nuit au chemin de fer. Je voudrais que nous puissions résoudre ce problème mais vous ne nous avez donné aucune raison de croire que nous y parviendrons.—R. La réponse à votre question se complique de facteurs nombreux. Et tout d'abord, s'il est exact que l'on a relevé le coût du permis, on ne l'a pas mis assez haut pour faire face au coût d'entretien de la route, et les gouvernements provinciaux sont à la veille de ne pas pouvoir boucler leur budget routier. J'ajouterai que par tout le Canada en général il y a tendance à faire peser sur le propriétaire d'automobile la plus grosse part du coût de la confection et de l'entretien de la route et que ce dernier commence à regimber. Quand la lumière se fera, je veux dire quand l'automobiliste commencera à constater qu'il porte le fardeau de la confection et de l'entretien de la route pour le compte du camion, il recourra à son vote pour qu'un tel état de choses disparaisse. Voilà un des facteurs.

[M. S. W. Fairweather.]

D. A ce propos permettez-moi une question. Quand vous parlez du propriétaire d'automobile, vous visez celui qui conduit sa propre voiture?—R. Oui.

D. Le coût du permis d'une automobile de 3,800 livres est d'environ $28?—R. Oui, plus 9 cents par gallon de taxe sur l'essence.

Un hon. SÉNATEUR: Dix cents.

*L'hon. M. Black:*

D. Et cependant le propriétaire du camion acquitte la même taxe sur l'essence et verse en sus $125 par année pour son permis.—R. Vous m'avez demandé mon avis, monsieur; or, l'une des choses appelées à s'imposer est la taxation équitable nécessitée par le budget routier déficitaire des provinces. Nulle province du Canada ne fait présentement ses frais d'entretien de route par la taxation des véhicules automobiles.

L'hon. M. HAIG: Je nie votre affirmation. Le Manitoba versa l'an dernier les intérêts de chaque dollar dépensé sur ses routes; il a aussi fait face au coût entier d'entretien; bien plus, il a porté $800,000 à son budget général. Et cette année, il a relevé sa taxe, ce qui va lui rapporter un surplus accru.

Le TÉMOIN: J'ai lu à ce sujet un rapport contradictoire.

*L'hon. M. McRae:*

D. Comment allez-vous faire appuyer vos dires par le cultivateur propriétaire d'un camion d'une demi-tonne? Lui va-t-il falloir mettre au rancart son camion?—R. L'autre facteur que je juge important est l'insuffisance de la police routière quant au chargement. Quand la population constatera l'usure réelle de la route par le camion surchargé, elle exigera une police plus sévère et c'est alors que les effets se manifesteront.

*L'hon. M. Black:*

D. Cela est hypothétique naturellement.—R. Je m'appuie sur l'expérience des autres pays. Et en plus, la taxe convenue, comme moyen de faire face à la concurrence déloyale du transport automobile, sera un facteur décisif.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Vous parlez de ce qu'on a fait en d'autres pays. Croyez-vous qu'en France et en Grande-Bretagne on ait virtuellement abandonné aux camions automobiles le transport à faible distance?—R. Bien entendu, cela dépend encore de ce que vous appelez ainsi.

D. Je crois que vous avez appliqué ce terme à une distance n'excédant pas vingt milles.—R. J'ai dit qu'à mon sens c'était là le transport économique. Naturellement, il pourrait être de 500 ou 600 milles. Les chemins de fer anglais ont demandé au pays de leur enlever les mesures restrictives, de leur permettre de concurrencer sur la même base le transport à petite et à grande vitesse. Il est intéressant de remarquer qu'en Angleterre où le peuple est saisi de ce problème, on y est presque venu sur le point de recommander au Parlement de traiter les chemins de fer avec justice.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Et il n'existe pas là-bas de difficulté constitutionnelle?—R. Non. Au Canada, naturellement, il y a neuf provinces.

*L'hon. M. Hardy:*

D. A propos de camionnettes telles que les cultivateurs emploient, d'une tonne et d'une tonne et demie, je suppose qu'elles ne concurrencent pas les chemins de fer?—R. Non, tant qu'elles servent à leur propre usage.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je crains que le Comité ne soit forcé de se réunir aussi souvent que possible, s'il veut du temps libre pour la préparation de son rapport. On a proposé qu'il se réunisse après la séance de la Chambre cet après-midi.

L'hon. M. DANDURAND: Même s'il ne siège pas cet après-midi, je propose au président qu'il siège ce soir afin de discuter les tractations entre les deux chemins de fer depuis le 1er juillet. Je propose que le Comité se réunisse ce soir de 8 à 11 heures à tout événement. Dans l'intervalle, il pourrait suspendre sa séance jusqu'après la séance du Sénat.

La séance est suspendue jusqu'après la séance du Sénat.

---

La séance est reprise à huit heures du soir.

M. BIGGAR: On a proposé que le Comité passe la soirée à l'étude de la question des épargnes résultant de la coopération depuis l'ajournement du Comité l'an dernier.

L'hon. M. DANDURAND: Des économies entreprises ou en préparation.

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. HAIG: Je regrette l'absence ce soir du sénateur Meighen. Je veux être certain que M. Fairweather va préparer une réponse à sa question.

L'hon. M. DANDURAND: Quelle est-elle?

L'hon. M. HAIG: Il veut que le Comité soit renseigné sur la longueur et la description de tous les chemins de fer acquis depuis la constitution en corporation du National-Canadien en 1919; les circonstances et les frais de la construction de nouvelles lignes depuis 1919; que sur cette carte on lui indique les lignes acquises ou construites depuis 1919 figurant en rouge, jaune ou vert.

L'hon. M. MURDOCK: Le sénateur Meighen a mentionné 1921.

L'hon. M. HAIG: Disons 1921. Je préférerais 1919.

L'hon. M. PARENT: La constitution en corporation du National-Canadien remonte à 1919.

L'hon. M. HAIG: Oui. On s'est contredit par tout le Canada concernant l'année réelle de la fusion des voies ferrées le constituant et sur ce qui s'est passé depuis. Je préférerais être renseigné à partir de la date de cette fusion en 1919.

Il y a encore ceci que M. Meighen n'a pas demandé, que je voudrais savoir: l'analyse de l'exploitation du National-Canadien en 1938.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Qu'entendez-vous par analyse?

L'hon. M. HAIG: Je ne veux pas entrer dans les détails, mais le témoignage de M. Fairweather s'appuie entièrement sur la confiance que la situation de ce réseau s'améliorera. On a douté qu'elle s'améliorerait. Je veux m'assurer qu'il s'est produit une amélioration en 1938. Je sais qu'elle n'a pas été dans les recettes, mais je veux connaître ce qui a produit la perte de recettes en 1937 en comparaison de 1938. Je sais qu'une partie s'explique par le relèvement des salaires.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai vu un état indiquant les économies du National-Canadien et aussi probablement du Pacifique-Canadien de 1937 à 1939.

L'hon. M. HAIG: A quand la prochaine séance?

L'hon. M. DANDURAND: La semaine prochaine.

L'hon. M. HAIG: Je veux des réponses à mes questions alors. J'ai sept ou huit autres questions que j'aimerais poser concernant cette carte.

L'hon. M. MCRAE: Je vous propose de les simplifier au moyen d'un tableau très simple indiquant la longueur des embranchements, les frais et les déficits l'année dernière. Je crois que cela couvrirait tout.

L'hon. M. HAIG: J'ai encore une série de neuf questions que j'aimerais poser à M. Fairweather à ce propos. Je n'ai pas été convaincu ce matin que si l'on retranchait les lignes déficitaires les lignes rémunératrices le resteraient.

[M. S. W. Fairweather.]

L'hon. M. DANDURAND: On a répondu à cela.

L'hon. M. HAIG: Je veux le demander. Puis j'ai encore deux ou trois autres questions découlant des réponses à ces questions. Par exemple, exclue de ce déficit, mais figurant au déficit général, se trouve une forte dépense à l'hôtel Minaki, ainsi qu'à l'hôtel de Saskatoon. Je veux savoir combien doit en être imputé à la fusion et combien à notre attitude.

L'hon. M. DANDURAND: Le Pacifique-Canadien a immobilisé $42,000,000 dans ses hôtels et le National-Canadien, $22,000,000. Cela m'a surpris. Quel est l'écart avec les dépenses véritables, monsieur Fairweather?

M. FAIRWEATHER: Je crois que les informations en ce sens ont été fournies à la commission royale, la Commission Duff.

L'hon. M. DANDURAND: Quel était le chiffre?

M. FAIRWEATHER: Je ne saurais dire au juste, mais c'était, je crois, à peu près celui que vous avez cité.

L'hon. M. HAIG: Mais le Pacifique-Canadien dépense ses propres fonds; quant au National-Canadien, il dépense mon argent.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Le Pacifique-Canadien dépense plutôt l'argent des actionnaires.

L'hon. M. HAIG: J'aurai d'autres questions à poser quand j'aurai reçu des réponses aux précédentes.

L'hon. M. MURDOCK: Je me demande si l'on pourrait nous renseigner quelque peu sur une question qui me semble d'importance. M. Fairweather a traité de l'abandon possible de lignes, d'embranchements et de tronçons de lignes. Il a laissé entendre que même si ceux-ci disparaissaient entièrement, il resterait encore des frais fixes importants à la charge du peuple canadien. On a beaucoup discuté l'abandon de cinq mille milles de voies. Qu'en serait-il de nous soumettre ce chiffre et d'y faire entrer les lignes les moins rémunératrices du National-Canadien et d'obtenir ensuite un état indiquant ce que seraient les frais fixes pour ces cinq mille milles. Je crois que ces renseignements nous seraient précieux, étant d'avis que les frais fixes s'élèveraient à des millions de dollars.

L'hon. M. DANDURAND: Vous oubliez que les frais fixes demeurent tels.

L'hon. M. MURDOK: Je présume que ces renseignements ne seraient qu'approximatifs, mais raisonnablement approximatifs.

L'hon. M. HAIG: M. Fairweather nous les a donnés ce matin.

L'hon. M. MURDOCK: Relativement à quelques courts tronçons du National-Canadien, si nous pouvions avoir un tableau basé sur la supposition de l'abandon de cinq mille milles de voies—les dirigeants de l'exploitation devant choisir ces cinq mille milles—alors nous pourrions nous mettre en frais de découvrir combien le peuple canadien serait encore obligé d'assumer en frais fixes du chef de ces cinq mille milles.

L'hon. M. CALDER: Les représentants des deux compagnies n'ont-ils pas déclaré à plusieurs reprises que si l'exploitation de ces cinq mille milles se poursuivait sous un réseau unifié, ces frais seraient très faibles, et que les économies découlant de leur abandon seraient insignifiantes. Nous avons entendu ces témoignages.

L'hon. M. MURDOCK: Je le crois. Mais ce matin on nous a dit ce que fut la perte nette résultant du maintien de l'exploitation d'une certaine partie du réseau et puis nous avons découvert que les frais fixes en représentaient plus de la moitié.

L'hon. M. HAIG: Pas plus de la moitié.

L'hon. M. BLACK: Si ma mémoire est fidèle, le témoignage donné l'an dernier par M. Fairweather—je crois que d'autres l'ont corroboré—était à l'effet que les économies nettes seraient d'environ $7,000,000 advenant l'abandon de cinq mille milles de voies.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): C'est exact.

L'hon. M. BLACK: De sorte que nous avons déjà la réponse à cette question. Par ailleurs, M. Fairweather et son groupe ont dit sans hésiter que ce serait folie d'abandonner cinq mille milles de voies.

L'hon. M. MURDOCK: Mais cela tient compte du fait qu'il y a des frais fixes qu'on n'a pu supprimer et que par conséquent les seules économies seraient la différence entre ceux-là et la perte nette d'exploitation.

L'hon. M. BLACK: Laquelle était de $7,000,000.

L'hon. M. MURDOCK: De sorte que si nous avions les frais fixes réels qui nous seraient restés, le renseignement devrait être précieux.

L'hon. M. MCRAE: Pour ma part, je crois que l'abandon de cinq mille milles de voies n'est ni praticable ni possible. Je croyais que nous l'avions entièrement constaté; je l'ai constaté.

L'hon. M. MURDOCK: Je n'appuie pas l'abandon de ces cinq mille milles.

L'hon. M. MCRAE: Pour ma part c'est hors de la question.

L'hon. M. ROBINSON: Y a-t-il quelque motif pour que les lignes des Etats-Unis n'apparaissent pas sur la carte?

L'hon. M. HAIG: M. Fairweather nous a soumis le chiffre.

L'hon. M. ROBINSON: J'étais absent.

M. FAIRWEATHER: C'était parce qu'on ne l'avait pas demandé.

L'hon. M. DANDURAND: Je crois que nous obtiendrons la semaine prochaine un exposé de M. Black qui expliquera la raison principale des pertes des chemins de fer américains, et aussi des chemins de fer canadiens.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, quelqu'un parmi vous a-t-il d'autres questions à poser ou d'autres sujets à débattre?

L'hon. M. CALDER: J'aimerais vous poser une question. Je regrette mon absence de ce matin. Cette carte me tracasse. Presque toutes les lignes de la Saskatchewan et de l'Alberta y sont indiquées comme déficitaires.

Un hon. SÉNATEUR: Et au Manitoba.

Un autre hon. SÉNATEUR: Et en Ontario aussi.

L'hon. M. CALDER: Je parle d'un territoire que je connais bien. Je me rappelle parfaitement qu'à l'une de nos enquêtes—ce devait être il y a deux ou trois ans—j'ai demandé à sir Edward Beatty et aussi à M. Hanna si l'exploitation de ces lignes de l'Ouest canadien, surtout en Saskatchewan et en Alberta, était rémunératrice ou non. Ils me répondirent que oui. Qu'est-il arrivé depuis?

M. FAIRWEATHER: La réponse à votre question est comprise dans celle que m'a posée M. Biggar. On m'a demandé de prendre le revenu déficitaire du National-Canadien et d'indiquer où il s'est produit. C'est ce que j'ai compris. Il est évident pour quiconque prend le résultat des recettes du National-Canadien pour l'année 1937 qu'il y eut un déficit sur les opérations totales de quelque $42,000,000. On pourrait si on le voulait répartir ce déficit également sur chaque mille de propriété, ou si on voulait le répartir plus intelligemment, examiner chacune des lignes, obtenir le chiffre de son trafic et de ses frais, des taxes et de la dette consolidée. C'est ce que cette carte indique.

L'hon. M. CALDER: C'est-à-dire pour l'année 1937.

M. FAIRWEATHER: Oui et elle explique un déficit sur les lignes canadiennes d'environ $35,000,000. Environ $7,000,000 de ce déficit ne s'appliquent pas à l'exploitation ferroviaire au Canada. J'ai analysé les $35,000,000 applicables à cette exploitation relativement aux lignes individuelles, en rapportant les recettes et les dépenses, les taxes et les frais fixes aux lignes individuelles. Une telle étude peut apporter des renseignements, mais ainsi que j'en ai averti le Comité, on ne peut déduire de celle-ci qu'une ligne indiquée comme déficitaire sur la carte est

pour ce motif une ligne à abandonner. Cela devient évident si on veut l'étendre à tout le réseau. J'ai expliqué où le déficit s'est produit. J'aurais pu le faire en disant qu'il y a environ 23,000 milles de voies et un déficit de $42,000,000, soit d'à peu près $1,800 au mille. Mais au lieu de cela, j'ai compris qu'on avait dit à M. Biggar d'essayer de le répartir aux lignes auxquelles on pourrait l'imputer.

Pendant que j'ai la parole...

L'hon. M. CALDER: Un instant. Je ne suis pas certain. M. Hanna a pu comparaître devant le Comité il y a six ou sept ans.

L'hon. M. HAIG: C'était il y a environ quinze ou dix-huit ans.

L'hon. M. DANDURAND: En 1925.

L'hon. M. CALDER: Je sais que M. Hanna et sir Edward Beatty ont tous deux comparu devant le Comité et qu'on a combattu la construction des lignes dans l'Ouest canadien.

L'hon. M. MURDOCK: M. Hanna avait comparu en 1933.

L'hon. M. CALDER: J'ai posé cette question surtout au sujet de ces lignes des provinces des Prairies. Mais le fait que vous dites que ces chiffres sont basés sur 1937 constitue une réponse à ma question.

M. FAIRWEATHER: Tout à fait.

L'hon. M. CALDER: La situation a changé du tout au tout.

M. FAIRWEATHER: Avec la permission du Comité, l'autre sujet dont je voudrais l'entretenir concerne les renseignements supplémentaires qu'on m'a demandé de fournir. Dois-je comprendre que vous voulez une analyse semblable à celle des opérations de 1938?

L'hon. M. HAIG: Ah! non.

M. FAIRWEATHER: C'est complètement impossible.

L'hon. M. HAIG: Je veux simplement que vous m'indiquiez la tendance, si possible.

M. FAIRWEATHER: Dans l'ensemble c'est facile de l'indiquer au moyen du compte des recettes, mais essayer de la répartir entre les lignes...

L'hon. M. HAIG: Je ne veux pas cela du tout, mais que vous m'indiquiez les tendances. Je crois en connaître le pourquoi, mais je veux obtenir une réponse.

L'hon. M. MURDOCK: Des salaires plus forts et un pessimisme accru.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): De combien les salaires ont-ils été relevés?

L'hon. M. HAIG: Je n'ai rien demandé concernant les salaires. Mon honorable ami essaie toujours d'imputer des paroles à un autre et l'obliger à les lui rappeler. Je n'ai pas dit cela.

L'hon. M. MURDOCK: Avez-vous mentionné cela?

L'hon. M. HAIG: Non.

L'hon. M. MURDOCK: Je m'en tiens au compte rendu.

L'hon. M. HAIG: Les frais d'intérêts ont eu quelque chose à voir. J'ai parlé de la concurrence d'un autre réseau. Le transport automobile s'accroît. Je crois que vous constaterez que les pertes lui sont imputables et de plus en plus. C'est ce que je veux savoir.

Le TÉMOIN: En réponse à votre question, monsieur le président, je vous dirai que l'effet sur nos résultats d'exploitation pour 1938, en comparaison de 1937, après le relèvement des salaires, se traduisit par un peu plus de $6,000,000. Et le coût des matières premières accusa une augmentation de $900,000.

*L'hon. M. Haig:*

D. Soit approximativement $7,000,000?—R. Oui.

D. Mais quel fut le chiffre approximatif de vos pertes?—R. Un résultat défavorable en comparaison de l'an dernier—les recettes d'exploitation diminuèrent de $16,000,000.

D. C'est ce que je croyais. Je vous fais remarquer qu'en 1938 il y eut augmentation de votre fort trafic de blé de l'Ouest sur 1937. Je veux savoir où se produisirent ces pertes. Je veux connaître où se trouvait cette tendance.—R. Je m'efforcerai d'en faire une analyse qui l'indiquera. Vous ne voulez pas que je vous réponde immédiatement?

D. Non.—R. Nul doute que la concurrence automobile n'ait abaissé les recettes.

D. Si un honorable sénateur n'avait parlé des salaires, je n'eusse pas divulgué ce que j'ai cru la cause de la baisse des recettes, mais c'est réellement ce que j'ai cru.—R. Cela ne me paraît pas une explication du fléchissement de $16,000,000 des recettes. Celui-ci se ressent vivement du déclin de l'activité commerciale. Nos recettes augmentent et diminuent selon la situation commerciale générale. Par exemple, elles dépassent cette année le chiffre de l'an dernier.

L'hon. M. McRAE: Monsieur le président, je crois que le renseignement demandé par le sénateur Meighen pourrait figurer sur un feuillet. Il voulait savoir quels étaient les chemins de fer acquis depuis 1921, les frais d'exploitation au mille et le déficit l'an dernier. Il n'y aurait guère de difficulté à fournir cela.

Le TÉMOIN: C'est ce que j'ai compris qu'avait demandé le sénateur Meighen.

L'hon. M. HAIG: Telle était sa question, mais j'avais posé une autre question.

*L'hon. M. Robinson:*

D. Presque toutes les lignes acquises sont indiquées au rapport Duff, n'est-ce pas?—R. Oui.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Avez-vous un état indiquant les économies dans les frais d'exploitation pour 1938 en comparaison de 1937 et ce qu'eût été la perte sans le relèvement des salaires?—R. Je répète qu'il y eut réduction de $16,000,000 des recettes brutes. La dépense d'exploitation décrut en réalité de $4,614,000. Cela malgré des relèvements de salaires au Canada de $5,459,000; de $623,000 sur les lignes des Etats-Unis et des prix accrus des matières premières s'établissant à $900,000. De sorte que si pour des fins d'analyse vous envisagez ces postes comme non facultatifs, il y eut une réduction de la dépense d'exploitation du réseau de $11,596,000 contre le fléchissement de $16,000,000 de la recette brute, ce qui, à mon sens, mérite des éloges. Mais en outre la recette moyenne par tonne-mille du chemin de fer diminua légèrement, de sorte qu'elle représente dans ce décroissement de recettes de $16,000,000 presque $4,000,000. Cela veut dire qu'en l'évaluant d'après le volume physique du trafic, le chemin de fer réduisit presque ses dépenses dollar pour dollar selon l'abaissement du volume physique du trafic.

*L'hon. M. McRae:*

D. Votre exposé est-il exact?—R. Je le crois, monsieur.

D. Par exemple, les économies d'exploitation de $4,000,000 s'expliquaient en partie par le déclin des affaires?—R. Oui; c'est ce que j'ai dit.

D. On ne peut donc les considérer comme la réduction des frais d'exploitation. Votre trafic fut moindre et naturellement il y eut diminution de ce côté.—R. Je vous ai fait remarquer qu'on s'attendrait qu'un chemin de fer dont la recette s'abaisserait diminuât sa dépense. Au premier abord, le National-Canadien ayant subi une baisse de recettes brutes de $16,000,000 décrût sa dépense de $4,600,000. A première vue cela ne semble pas fameux et, si certains facteurs n'y eussent pas contribué, je qualifierais cette opération de mauvaise. Mais je vous fais remarquer qu'en sus du déclin réel de la dépense de $4,600,000 il y eut ces

[M. S. W. Fairweather.]

augmentations non facultatives d'environ $7,000,000. Et en sus, pour obtenir ce volume réduit d'affaires il fallut nous démener davantage proportionnellement, notre recette par tonne-mille ayant décliné pendant l'année. Cela est sans doute un autre facteur dont il faut tenir compte. De sorte qu'en faisant ces ajustements afin de connaître la situation au point de vue de la réduction inhérente de la dépense, de l'efficacité avec laquelle la propriété a été administrée, on constate qu'avec chaque dollar de trafic perdu le chemin de fer réduisit sa dépense comparable d'un dollar. Je crois que voilà un exposé tout à fait juste et franc de ce qui s'est produit. Sans doute il ne sert qu'à faire voir que l'administration pour faire face au trafic déclinant réduisit fortement la dépense. Cela n'a aucun rapport avec le résultat financier. Ce dernier démontre que le compte d'exploitation est en moins bonne position de $11,500,000 environ. Mais l'explication ci-dessus indique, à mon sens, qu'au point de vue du contrôle administratif de la dépense, si on concède que les relèvements de salaires échappaient à l'administration, le résultat lui méritait des éloges.

*L'hon. M. Hugessen:*

D. Ces chiffres de 1938 comprennent les lignes des Etats-Unis. Vous nous avez dit qu'en 1937 le déficit des lignes du Canada fut d'environ $35,000,000?—R. Oui, monsieur.

D. Pourriez-vous nous donner un chiffre semblable pour 1938?—R. Je ne crois pas que je le pourrais immédiatement, monsieur. Mais en 1938 nos lignes des Etats-Unis, si je me souviens bien, firent plus mauvaise figure, relativement parlant, que nos lignes du Canada. Je crains que je ne pourrais vous citer ces chiffres sur-le-champ.

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

M. BIGGAR: Je crois que M. Walton va traiter des économies découlant de la coopération depuis l'ajournement du Comité l'an dernier.

M. N. B. WALTON est appelé.

*M. Biggar:*

D. Monsieur Walton, je crois que vous avez un mémoire de la situation concernant toutes les questions dont ont disposé les comités de coopération des deux chemins de fer?—R. Oui, monsieur.

D. Ce mémoire comprend toutes celles ou un certain nombre de celles dont le Comité est déjà saisi à la Pièce 29, aux pages 130 et suivantes des délibérations.

L'hon. M. MCRAE: Qui est le témoin? Quel est son poste?

*M. Biggar:*

D. Monsieur Walton, veuillez nous dire le poste que vous occupez au National-Canadien.—R. J'en suis le vice-président en charge de l'exploitation.

L'hon. M. HAIG: Vous en êtes alors le chef du mouvement des trains.

*M. Biggar:*

D. Pouvez-vous prendre cet état et traiter des modifications survenues depuis juin de l'an dernier, sans parcourir tous les postes inchangés dont nous avons disposé?—R. Je le crois. Je crois que l'état lui-même renferme les renseignements que vous voulez. J'en ai d'autres exemplaires au cas où des membres du Comité les voudraient.

(On distribue des exemplaires de l'état.)

D. Avant de commencer, vous feriez peut-être mieux de nous dire les modifications survenues dans l'organisation de la coopération depuis l'année dernière.—R. Le 9 août de l'an dernier on institua un comité mixte composé des dirigeants des deux chemins de fer, appelé comité mixte des vice-présidents pour traiter de questions de coopération. Il se composait, pour le Pacifique-Canadien, de MM.

D. C. Coleman, George Stephen et H. J. Humphrey; et, pour le National-Canadien, de MM. Alistair Fraser et R. C. Vaughan, et de moi-même. Il se réunit pour la première fois le 18 août l'an dernier.

D. Quel rapport y avait-il entre ce comité et le comité mixte de coopération ayant fait des représentations dont on a disposé aux réunions du Comité l'an dernier?—R. Le comité mixte de coopération a subsisté sous la direction du comité mixte des vice-présidents.

D. Ce fut l'unique changement dans l'organisation?—R. Oui, monsieur.

D. Le comité des vice-présidents a-t-il en définitive réglé la question? Y eut-il quelque autre comité?—R. On fait rapport au comité exécutif mixte.

D. C'est le même qu'anciennement?—R. Oui.

D. De sorte que ce nouveau comité n'était que provisoire entre les deux qui existaient auparavant?—R. Oui.

D. Vous allez traiter du mémoire distribué, lequel sera la Pièce 100?—R. Oui.

(Etats des projets de coopération entre les chemins de fer National-Canadien et Pacifique-Canadien. Le mémoire concernant le changement de status depuis le 1er juillet 1938 est déposé comme Pièce 100.)

Le TÉMOIN: Cet état, tel que l'indique l'en-tête, traite de toutes les questions de coopération dont le status a été changé depuis le 1er juillet 1938 jusqu'à la date où l'état a été préparé et vous a été adressé, le 21 mars de la présente année.

Le premier poste A est la mise en commun des trains de voyageurs. Mémoire soumis par la section du National-Canadien du comité des vice-présidents à la section du Pacifique-Canadien, le 6 octobre 1938, renfermant des suggestions sur la base de la mise en commun par tout le pays des services de trains de voyageurs rivaux. Le 16 mars 1939 la section du Pacifique-Canadien du comité des vice-présidents accepta la suggestion du National-Canadien quant à l'étude de ce projet et un rapport à ce sujet par le comité mixte de coopération.

L'hon. M. CALDER: A-t-on commencé cette étude?

Le TÉMOIN: Oui, monsieur.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Avez-vous accepté cette formule, ou si l'on a débattu ou couché par écrit le but, l'étendue et l'effet des services des trains de voyageurs sur les lignes rivales?—R. Oui, monsieur. On a discuté longuement aux réunions du comité mixte des vice-présidents quelque méthode d'établissement des dispositions pour la mise en commun, susceptibles d'être efficaces. Ainsi que l'indique ce mémoire, on a donné instruction au comité mixte de coopération d'étudier la question en détails. En sus nous allons nommer à ce comité un fonctionnaire du service des trains de voyageurs ainsi qu'un autre dirigeant général du service de l'exploitation pour qu'ils en fassent partie à titre spécial. En ce moment le fonctionnaire du service de l'exploitation ne peut être libéré entièrement de ses fonctions, vu qu'il dirige les préparatifs de la visite royale. Dès que ceux-ci auront pris fin, on se propose de le soustraire tout à fait à ses fonctions régulières afin qu'il puisse consacrer son temps à cette étude. Je crois que le Pacifique-Canadien a nommé de même deux de ses dirigeants pour remplir des fonctions spéciales relatives à cette étude, laquelle sera certainement entreprise.

L'hon. M. MCRAE: Monsieur le président, je ne vois pas pourquoi le Comité s'intéresse à d'autres études. Nous étudions la présente question depuis quatre ans et nous devrions maintenant en connaître tous les dessous. Ces études ne veulent plus rien dire pour moi. Nous voulons des résultats. Je suis fatigué d'entendre ce mot-là. Je l'entends prononcer depuis quatre ans. Occupons-nous de ce qui a été accompli.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai pensé à une question que l'on devrait poser: que signifie la mise en commun des services de trains de voyageurs rivaux?

L'hon. M. BLACK: En dollars et en cents.

L'hon. M. MCRAE: Ce qui doit être mis en commun dans un avenir rapproché, sénateur. Ces chemins de fer peuvent assurément nous indiquer ce qu'ils ont accompli. Je vois sur cette feuille qu'on projette l'abandon de la ligne Woodstock-Windsor; cela est à l'étude par le comité mixte de coopération. On nous l'a présenté au moins deux fois comme projet à l'étude. Oublions cela à ce propos.

L'hon. M. DANDURAND: Mais il est intéressant de savoir ce qui a été réalisé dans l'ensemble touchant ces trains mis en commun, et l'espoir qu'entretiennent les autorités ferroviaires en ce sens. Il s'agit d'abord de la mise en commun des trains de voyageurs. Chacun sait que le trafic-voyageurs n'est pas rémunérateur. Tout le monde l'a reconnu. Nous sommes saisis d'un projet d'envergure. Les deux réseaux ferroviaires au moins penchent vers la mise en commun de leurs services de trafic-voyageurs de l'Atlantique au Pacifique. Je veux savoir ce qu'elle comporte.

L'hon. M. MCRAE: Mais, monsieur le président, je prétends que seulement ce qui a été accompli est pertinent actuellement. Ces mises en commun à l'étude ne sont pas pertinentes à mon sens.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Peut être certains des espoirs exprimés ne se réaliseront-ils jamais—la coopération entre les deux réseaux ne les réalisera jamais.

L'hon. M. MCRAE: Je crains que non.

L'hon. M. BLACK: Monsieur le président, depuis l'ajournement du Comité l'an dernier, quelles économies ont produit l'abandon, les mises en commun ou autres? Autrement dit, des résultats importants ont-ils été obtenus depuis lors et le début de mars actuel?

L'hon. M. DANDURAND: Vous ne devez pas oublier, sénateur Black, que les réseaux assujettis à la coopération ou à l'unification devront s'attaquer à tous ces problèmes. Je veux donc savoir jusqu'à quel point ils ont concouru à la solution des problèmes qui les confrontent et les confronteront dans n'importe quelle circonstance.

L'hon. M. BLACK: Je l'admets, sénateur, mais le témoin pourrait aussi bien nous répondre oui ou non à la question.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Monsieur Walton, vous nous avez fourni la liste des économies que vous envisagez.

L'hon. M. BLACK: Pourrais-je obtenir une réponse à cette question?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Dans un instant.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Certaines de ces économies furent-elles vraiment effectuées?—R. L'état l'indique.

L'hon. M. PARENT: Nous devrions obtenir l'état d'abord et puis nous saurons où nous en sommes.

L'hon. M. MCRAE: Ne pouvons-nous pas souligner les questions encore pendantes pour que cet état indique ce qui a été accompli?

M. BIGGAR: Je l'ai étudié aujourd'hui avec le représentant du National-Canadien et d'après ce que je peux constater la situation est celle-ci—M. Walton me reprendra si je fais erreur—si l'on exclut ce qu'on suppose avoir été accompli l'an dernier, cette pièce, la Pièce n° 29, que nous avons considérée comme ayant été exécutée, bien que non entièrement. Il devait y avoir des requêtes à la Commission des chemins de fer, et le reste—mais si l'on exclut celles-ci, cette pièce contient des projets dont aucun n'est réalisé, mais au sujet desquels on s'est entendu à propos de cinq, s'élevant à des économies annuelles d'environ $180,000.

L'hon. M. DANDURAND: Cela comprend-il les ententes qu'on a soumises ou qu'on soumet à la Commission des transports?

M. BIGGAR: Oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Cette commission les a-t-elle approuvées?

M. BIGGAR: Non. Vous en trouvez le plus grand nombre à la page 2. Il y a quatre postes sur cette page, le cinquième, le sixième, le septième et le huitième, les rapports nos 63, 64, 65 et 66 renfermant des ententes sur l'abandon de certaines lignes y compris les économies énumérées à la colonne de droite. Dans tous les cas on a préparé des requêtes à la Commission des transports. Puis vient le deuxième poste de la troisième page. Il y a une note relative à l'entente au sujet de la ligne en Alberta, Trelle Junction-Morinville, Carbondale-Egremont disant que le 26 novembre 1938, le N. A. R. et le N.-C. consentirent à ces abandons. On est à préparer une enquête pour la soumettre à la Commission des transports, pour des économies de $23,100. Il y a certains autres rapports, mais ce sont tous ceux que je puis trouver comportant des chiffres nouveaux qui ne figurent pas à la Pièce n° 29.

Le TÉMOIN: Je crois que c'est exact.

M. BIGGAR: Ils s'élèvent à $182,600.

L'hon. M. BLACK: Aucun de ces abandons ne s'est effectué?

M. BIGGAR: Non.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): La Commission des transports n'en a approuvé aucun.

M. BIGGAR: Aucun ne lui a été encore soumis.

L'hon. M. BLACK: C'est une réponse à ma question.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Voulez-vous apprendre autre chose de M. Walton?

L'hon. M. DANDURAND: Je veux que le témoin nous dise ce qu'a accompli la Commission concernant ces divers projets d'abandons de lignes ou quant à la coopération.

*L'hon. M. Haig:*

D. Monsieur Walton, je vais vous poser une question, mais je ne veux pas vous mettre dans une situation difficile. Si vous ne voulez pas y répondre, abstenez-vous-en. La voici: à votre sens a-t-on manifesté plus de coopération depuis le 1er juillet de l'an dernier ou avant ce temps?—R. Je crois qu'il y en a eu davantage depuis le 1er juillet de l'an dernier.

L'hon. M. PARENT: Jusqu'à concurrence de $180,000.

*L'hon. M. Haig:*

D. Non, généralement.—R. Généralement—vous avez parlé d'une somme de $183,000—aucun doute n'est possible sur les possibilités d'économies de cette mise en commun projetée des trains de voyageurs si nous pouvons la réaliser.

D. Et vous dites qu'on manifeste plus de coopération maintenant qu'avant juillet dernier?—R. Oui.

*L'hon. M. Calder:*

D. Les deux compagnies de chemin de fer se rendent compte de l'importance de la coopération?—R. Oui.

L'hon. M. MCRAE: Je propose au sénateur Dandurand que s'il parcourt la liste il nous dise pourquoi elles n'ont pu accomplir quelque chose.

L'hon. M. DANDURAND: Voici deux importantes compagnies de chemin de fer qui ont travaillé de concert à effectuer des économies. Ce n'est pas chose facile. Il est important que nous sachions ce qu'elles ont étudié et avec quelle rapidité nous pouvons compter qu'elles aboutiront à des conclusions.

L'hon. M. McRae: Mais, sénateur, je soutiens qu'il est encore plus important lorsqu'elles s'occupent de ces questions de nous révéler pourquoi leur règlement n'est pas plus avancé et elles n'ont pas obtenu des résultats tangibles. Pendant toute cette durée et fut apparemment un espoir éloigné. Découvrons pourquoi les économies n'ont pas été appliquées.

L'hon. M. Dandurand: Nous avons demandé ce qu'elles ont accompli et à quoi elles ont tendu depuis juillet dernier.

L'hon. M. McRae: D'après cet état elles n'ont économisé que $200,000 depuis juillet dernier. Je veux savoir pourquoi elles n'ont pas réalisé davantage.

L'hon. M. Parent: Mais le témoin a dit qu'elles envisagent plus favorablement la coopération maintenant que l'an dernier. Il pourrait à très bon droit justifier l'état qu'il a sous les yeux et ensuite nous pourrions l'interroger.

L'hon. M. Dandurand: Veuillez continuer, monsieur Walton. Si nous poursuivons notre discussion nous n'en serons pas plus avancés.

Le président (l'hon. M. Beaubien): Croyez-vous que le témoin devrait poursuivre?

L'hon. M. McRae: Oui.

L'hon. M. Calder: Monsieur le président, puis-je faire une suggestion? Choisissons deux ou trois de ces postes et établissons ce qui s'est produit, la cause du retard. Prenons, par exemple, le n° 29a, ainsi que les premier, deuxième, troisième et quatrième postes.

L'hon. M. Dandurand: Nous y arriverons le moment venu. Nous avons l'état devant nous. Etudions les postes 1 à 20.

L'hon. M. Calder: L'entente est-elle que nous devrons tous les examiner?

M. Biggar: J'ai obtenu du Pacifique-Canadien un état semblable à celui dont le Comité est saisi. Comme les membres du Comité le constateront, il renferme un grand nombre de postes. M. Grout allait traiter la question au point de vue du Pacifique-Canadien. J'opine que le Comité pourrait suivre la question bien plus facilement si M. Grout et M. Walton traitaient chaque poste à mesure qu'il surgirait et nous pourrions faire comparaître deux témoins à la fois.

L'hon. M. Dandurand: Il doit y avoir une entente quant aux faits.

M. Biggar: La divergence de vue n'est pas marquée.

M. H. C. Grout, adjoint du vice-président du Pacifique-Canadien est appelé et est mis sur la sellette avec M. Walton.

M. Biggar: L'état du Pacifique-Canadien énonce ainsi le status des projets de coopération:

> Le comité mixte des vice-présidents sur les questions de coopération a, depuis son institution le 9 août 1938, étudié l'adoption de principes régissant la mise en commun des recettes et des services de trains-voyageurs. Malgré que les sections respectives de ce comité mixte aient entretenu des opinions divergentes concernant certains aspects de ce problème dont l'étude a été assez longue, on en est venu finalement à une entente le 21 mars 1939, quant aux termes du renvoi et le comité mixte de coopération a reçu instruction d'entreprendre sur-le-champ l'étude des économies susceptibles d'être réalisées par la mise en commun des recettes et des services de trains-voyageurs rivaux et de faire des recommandations à cet égard, grâce à la suppression des services rivaux faisant double emploi, y compris les gares, les bureaux de vente des billets éloignés des voies et ceux du centre des villes.

Le Comité remarquera une certaine différence entre ces deux états.

L'hon. M. Dandurand: Je n'en vois aucune sauf que celui-ci est plus détaillé.

M. Biggar: Oui.

L'unique différence relativement au premier poste, "Nouvelle-Ecosse, ligne de Middleton-Bridgetown", est qu'une requête fut adressée à la Commission des transports le 11 août 1938.

M. WALTON: Depuis la préparation de ce rapport il y eut modification en l'espèce. L'ordonnance 57130 de mars 1939 a autorisé cet abandon.

M. BIGGAR: Et ce fait apparaît d'après l'état du Pacifique-Canadien lequel sera la Pièce 101.

(L'état du Pacifique-Canadien relatif au status des projts de coopération dont a disposé le comité mixte des vice-présidents sur les questions de coopération est déposé et marqué Pièce n° 101.)

M. BIGGAR: Québec, ligne de "Fresnière-Papineau". Le Pacifique-Canadien dit à ce sujet:

> Cette partie de la ligne dont l'abandon est projeté fait l'objet d'une nouvelle étude vu la situation nouvelle depuis la date du rapport.

Ligne "Joliette-Jonction Monfort".

M. WALTON: Les deux chemins de fer se sont entendus sur l'abandon de cette ligne et on est à préparer une requête à la Commission des transports.

M. BIGGAR: Le changement consiste dans la préparation de la requête.

M. WALTON: C'est exact.

M. BIGGAR: Puis vient "Québec, ligne Ste-Thérèse-St-Eustache". Voici ce qu'en dit le Pacifique-Canadien:

> L'entente a révélé qu'il vaudrait mieux effectuer cet abandon comme exclusif au Pacifique-Canadien. Le rapport a été retiré.

L'hon. M. PARENT: Pourquoi?

M. WALTON: Il l'a été en tant qu'intéressant le comité de coopération, mais je crois que cet abandon se fera exclusivement par le Pacifique-Canadien.

M. GROUT: Ce dernier doit demander l'autorisation d'en faire lui seul l'abandon plutôt que par coopération.

L'hon. M. HAIG: Qu'est-ce que cela veut dire?

M. GROUT: Que nous ne partagerons pas nos économies avec le National-Canadien.

M. BIGGAR: Puis vient: "Québec, ligne St-Canut-Jonction Cushing"; le seul changement est qu'on prépare la requête pour la Commission des transports.

M. WALTON: Oui, monsieur. Il y a un léger écart d'avec vingt-trois...

M. BIGGAR: De fait, ainsi que le démontre la Pièce n° 29, le rapport en faveur de cet abandon est du 7 juin 1935.

L'hon. M. McRAE: 1935?

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. McRAE: Et on n'a pas encore préparé cette requête?

L'hon. M. DANDURAND: Nous pourrions peut-être demander pourquoi. Qu'est-ce qui a empêché de la préparer plus rapidement?

L'hon. M. PARENT: Combien vous faut-il de temps entre la préparation et la présentation?

M. GROUT: On a préparé récemment un certain nombre de ces rapports, mais on ne leur a pas donné suite parce que nous avons constaté que les principes généraux adoptés n'étaient pas applicables. Il s'est écoulé beaucoup de temps avant d'en venir à une entente satisfaisante quant aux principes généraux à suivre relatifs à un abandon de ligne lorsqu'une compagnie doit avoir des droits de circulation sur le réseau de l'autre. C'est ce qui explique

pourquoi on n'a donné suite que depuis peu à un certain nombre de ces projets d'abandons de lignes.

L'hon. M. DANDURAND: Mais il y a eu entente entre les deux chemins de fer?

M. WALTON: Oui, monsieur.

M. BIGGAR: Vient ensuite: la ligne "Arnprior-Eganville", le rapport n° 29a remplace le rapport n° 29 du 6 février 1934.

L'hon. M. DANDURAND: C'est une ligne du National-Canadien longue de trente-huit milles.

M. WALTON: Oui, monsieur.

L'hon. M. MCRAE: On s'est entendu là-dessus en septembre dernier. On est encore à préparer la requête?

M. BIGGAR: Oui.

"Ontario, ligne Shannonville-Darlington".

L'hon. M. DANDURAND: La préparation de ce rapport est-elle ardue?

M. WALTON: On exige des détails très complets concernant les recettes d'une ligne.

L'hon. M. DANDURAND: C'est-à-dire, la Commission des transports?

M. WALTON: Oui. Elle les exige. Il faut quelque temps pour réunir ces chiffres pour elle et s'ils sont incomplets elle nous le fait savoir.

L'hon. M. MCRAE: Vous ne diriez pas qu'il faudrait sept mois pour cela.

M. WALTON: On ne doit pas oublier qu'ils sont préparés par des dirigeants occupés par ailleurs et qui ne peuvent s'en occuper exclusivement.

L'hon. M. PARENT: De plus il faut consulter les gens des localités intéressées pour savoir si l'abandon d'une ligne les touche.

M. WALTON: Il faut soumettre une documentation importante à la commission avant qu'elle ne l'étudie.

L'hon. M. CALDER: Et seuls les dirigeants qui s'occupent de ces questions peuvent la préparer.

M. WALTON: C'est cela.

L'hon. M. ROBINSON: Alors la Commission des transports constitue une sorte d'obstacle?

M. WALTON: Je ne dirais pas cela. Elle doit se prononcer sur les avantages et les désavantages de la question et je suppose qu'il lui faut une documentation importante avant de la régler.

L'hon. M. MCRAE: Devez-vous entrer dans d'autres détails après que vous êtes tombés d'accord?

M. WALTON: Il nous faut obtenir toute cette documentation pour la commission.

L'hon. M. MCRAE: C'est affaire de détail?

M. WALTON: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: La commission veut connaître les intéressés.

M. WALTON: Et dans chaque cas elle envoie un fonctionnaire pour connaître l'opinion de la collectivité.

L'hon. M. PARENT: Pour connaître le nombre des intéressés, le nombre des bureaux qui seront fermés dans la collectivité.

L'hon. M. HUGESSEN: Après la transmission d'une requête, combien de temps s'écoule-t-il avant que la commission n'agisse?

M. GROUT: Il a fallu six ou sept mois pour la requête de Middleton. Toute la documentation avait été reçue et transmise à la commission le 11 août. Un fonctionnaire de la commission fit enquête ensuite dans ce territoire. Plus tard il y eut une enquête dans la localité.

L'hon. M. PARENT: Sans jugement?

M. WALTON: Oui, il fut rendu le 7 mars.

M. BIGGAR: La ligne "Shannonville-Darlington". Elle n'a donné lieu qu'à une étude ayant suscité une expression d'opinion par le Pacifique-Canadien à l'effet qu'il ne considère pas les économies nettes suffisantes pour encourir les désavantages qu'on prévoit d'après l'abandon coopératif de cette ligne importante d'entier parcours.

L'hon. M. DANDURAND: Et ces quatre-vingt-deux milles de voies appartiennent au Pacifique?

M. BIGGAR: Oui.

L'hon. M. MCRAE: Pourquoi faut-il que cela figure au rapport?

M. GROUT: C'est à titre de rapport sur les travaux.

M. WALTON: Nous avons cru que tout ce qui avait été discuté devait être sur cette liste.

M. BIGGAR: Puis vient la ligne "Dranoel-Medonte". Le seul changement à ce sujet est qu'on est à préparer la requête à la Commission des transports.

M. WALTON: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Ces soixante-quatorze milles appartiennent au Pacifique-Canadien.

M. BIGGAR: Oui. Le rapport a été fait le 24 juin 1936.

La ligne suivante est celle de "Linwood-Listowel". A ce sujet, encore une fois, je crois que le seul changement est qu'on a adressé une requête à la Commission des transports, que celle-ci a approuvée le 8 mars 1939.

M. GROUT: C'est exact.

M. BIGGAR: Ligne "St. Mary's-Ingersoll North". A ce sujet il y a un rapport que les économies résultant de son abandon seraient insignifiantes.

Ligne "Woodstock-Windsor". Le comité mixte local a fait rapport sur cinq propositions différentes, dont aucune ne donnerait d'économies nettes suffisantes. Le comité mixte de coopération les étudie maintenant.

Ligne "North Bay-Yellek". Le rapport la concernant date du 27 novembre 1935. Vous vous rappelez les témoignages de l'an dernier à l'effet que certaines voies ne pouvaient être obtenues et que l'étude se faisait à un autre point de vue.

L'hon. M. DANDURAND: Cette ligne mesure huit milles.

M. BIGGAR: Ligne "Bala-Wanup"; le rapport la concernant est datée du 10 février 1934 et il en recommande l'abandon, qu'aprouve le comité exécutif mixte. Le N.-C. ne veut pas donner suite à ce rapport avant que le P.-C. ne consente à quelque abandon comparable d'une partie de sa ligne principale".

L'hon. M. DANDURAND: Cette ligne mesure cent quarante et un milles.

M. BIGGAR: Cent quarante et un milles du N.-C.

L'hon. M. DANDURAND: J'aimerais savoir les économies que produiraient son abandon.

M. WALTON: On estime que l'abandon de la ligne Bala-Wanup donnerait des économies nettes annuelles communes de $161,900.

L'hon. M. DANDURAND: Cet abandon aurait-il pour effet de faire passer une partie de votre clientèle dans cette région au Pacifique-Canadien, monsieur Walton?

M. WALTON: Non, monsieur. Le projet était d'enlever les rails sur une partie des voies du National-Canadien et de faire circuler les trains sur celles du Pacifique-Canadien sur cette distance de 141 milles.

L'hon. M. DANDURAND: Ce projet serait-il quelque peu avantageux au National-Canadien?

M. WALTON: Cet abandon produirait des économies de $161,000 par année. C'est là une partie de notre ligne principale et nous avons consenti à son abandon moyennant l'abandon par le Pacifique-Canadien d'un tronçon quelque peu comparable de sa voie principale pour égaliser les choses.

L'hon. M. HUGESSEN: On a proposé l'abandon de la ligne Woodstock-Windsor du Pacifique-Canadien. Je crois que sir Edward Beatty nous a dit l'an dernier que l'un des motifs pour lesquels cet abandon ne pouvait se faire était le trafic-voyageurs rémunérateur.

M. GROUT: Je crois que vous confondez, monsieur, avec la mise en commun des trains à l'ouest de Toronto.

L'hon. M. HUGESSEN: J'y venais. Si vous venez à une entente à propos de la mise en commun des trains de voyageurs, cela n'aurait-il pas quelque effet sur l'abandon de cette ligne?

M. GROUT: Peut-être.

L'hon. M. HUGESSEN: N'y aurait-il pas quelque possibilité en ce sens?

M. GROUT: Je ne le dirais pas.

M. WALTON: Je crois que je devrais dire ne pas être de l'avis de M. Grout. Je crois que si l'on réalisait la mise en commun étendue des trains mentionnée au haut de la page, qu'elle influerait sur l'abandon possible de la ligne Woodstock-Windsor.

M. GROUT: Je l'admets jusqu'à un certain point. Cela doit être démontré; cela ne l'a pas encore été.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Dans ce cas-ci, monsieur Walton, le National-Canadien attendait un dédommagement suffisant?

M. WALTON: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: J'aimerais aller un peu plus loin. Prenez uniquement ce projet, monsieur Walton. Le National-Canadien peut-il économiser en abandonnant ces 141 milles, indépendamment de tout dédommagement que vous pourriez obtenir ailleurs, d'avantage comparable par ailleurs?

M. WALTON: Oui, le National-Canadien économiserait environ la moitié de cette somme de $161,000.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Vos dépenses en seraient réduites de moitié?

M. WALTON: Oui.

L'hon. M. MCRAE: Mais vous saboteriez votre propre ligne principale?

M. WALTON: C'est exactement le point. Et je pourrais dire que lorsqu'on a proposé d'abord ces abandons de lignes il y a quelques années, on a suivi la pratique de les effectuer par paires afin que les charges et les avantages fussent à peu près identiques. Cela entre dans la question.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): C'est la ligne de conduite toujours suivie depuis le début.

M. WALTON: Oui, monsieur.

M. GROUT: J'aimerais dire quelques mots là-dessus. Ce fut la ligne de conduite sur laquelle insista le National-Canadien, non pas le Pacifique-Canadien. Ce dernier dut suivre son exemple, le National-Canadien ayant insisté sur celle-ci.

L'hon. M. DANDURAND: Lorsqu'on demandait au Pacifique-Canadien l'abandon d'une certaine ligne, ou qu'il croyait devoir en abandonner une, s'enquérait-il des sacrifices consentis ailleurs par le National-Canadien?

M. GROUT: Les économies découlant de chacun de ces abandons doivent être partagées, monsieur le sénateur. Les économies nettes découlant de ces projets d'abandons de lignes doivent être partagées à parts égales entre les deux compa-

gnies. De sorte que si un projet comporte une économie nette, les deux compagnies en profitent.

L'hon. M. MURDOCK: Voudriez-vous revenir un instant à la ligne Shannonville-Darlington? On lit à ce sujet: "Le Pacifique-Canadien n'estime pas les économies nettes résultant de son abandon suffisantes pour compenser les désavantages qui en résulteraient." Comment cela se compare-t-il au dernier abandon que nous avons étudié?

M. GROUT: Les économies possibles sont d'environ la moitié du chiffre ci-haut, mais le territoire desservi est bien plus important. C'est une ligne principale bien plus importante et le désavantage qui en résulterait pour le Pacifique-Canadien l'emporterait, d'après nous, sur les économies possibles.

L'hon. M. HAIG: Voici cette ligne de 141 milles (il l'indique sur la carte). Elle va de Bala à Wanup. Le trafic y est-il très fort sur l'un et l'autre chemin de fer? Supposons l'abandon de la ligne du National-Canadien et le maintien de celle du Pacifique-Canadien, le National-Canadien aurait encore cette ligne (il l'indique) jusqu'à Toronto.

M. WALTON: C'est un trajet plus long jusqu'à Toronto. On ne l'emploierait pas de préférence à la ligne plus courte.

L'hon. M. HAIG: Lorsque vous abandonnez une ligne, qu'arrive-t-il s'il y a désaccord ultérieurement?

M. WALTON: On ne prévoit pas de désaccords concernant ces dispositions à propos de l'utilisation en commun des voies. Je ne crois pas à la possibilité de désaccords.

L'hon. M. MCRAE: L'entente est-elle pour un certain laps de temps?

M. WALTON: Elle est d'ordinaire faite pour un long espace de temps et est susceptible de renouvellement.

M. GROUT: Il n'y a pas de limite. Elle est consentie à perpétuité.

L'hon. M. BLACK: S'il en est ainsi, pourquoi ne pas effectuer l'abandon? Si les deux chemins de fer ont les mêmes droits à perpétuité concernant la ligne qui subsiste, pourquoi ne pas abandonner une ligne?

M. WALTON: Il s'agit d'un tronçon de notre ligne principale et nous croyons que le Pacifique-Canadien devrait effectuer des abandons de lignes comparables. Et malgré que la ligne Shannonville-Darlington soit moins longue, n'ayant que 82 milles, nous avons notifié le Pacifique-Canadien que nous consentirions à la conserver, comme compensation à l'abandon de l'autre, mais il n'y a pas eu d'entente là-dessus.

L'hon. M. DANDURAND: Les deux chemins de fer profiteraient-ils dans une certaine mesure de l'abandon de la ligne Shannonville-Darlington?

M. WALTON: Si cette ligne était abandonnée, ils en profiteraient. C'est un projet semblable à l'autre.

L'hon. M. SINCLAIR: Profiteraient-ils de l'abandon de la ligne Ste-Thérèse-St-Eustache?

M. GROUT: Non. Cet abandon n'intéresserait qu'une compagnie. La ligne qui resterait absorberait tout le trafic dans ce territoire.

L'hon. M. CALDER: Monsieur Walton, si je me souviens bien, la loi exige l'accomplissement de certaines choses afin de répartir également les charges et les avantages. Est-ce à cause de cela que vous prenez cette attitude?

M. WALTON: Pas entièrement, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Quelle est la source de cette question de charges et d'avantages?

[M. N. B. Walton.]
[M. H. C. Grout.]

M. WALTON: Cela a trait à l'arrangement mutuel par lequel les avantages monétaires et les charges seront répartis également entre les deux chemins de fer.

L'hon. M. CALDER: Alors cette disposition statutaire n'a rien à voir dans le droit que vous prétendez avoir à ce que l'autre chemin de fer consente un abandon quelque peu équivalent ailleurs?

M. WALTON: Je ne connais aucune telle disposition légale.

L'hon. M. CALDER: Autrement dit, vous dites simplement: "Nous abandonnerons cette ligne si vous abandonnez cette autre"?

L'hon. M. PARENT: C'est donnant donnant.

M. WALTON: Oui.

L'hon. M. HAIG: Je ne peux comprendre quel avantage trouve le chemin de fer à conserver cette attitude. Par exemple, si le National-Canadien obtient le droit à perpétuité d'emprunter une ligne du Pacifique-Canadien, qu'est-ce que cela peut bien faire au National-Canadien si sa ligne est abandonnée?

L'hon. M. CALDER: Monsieur le président, cela me paraît très important. Il me semble que nous en sommes rendus à un point où il puisse être nécessaire d'établir quelque disposition statutaire pour disposer de cet aspect de la question. Voici en peu de mots la situation: les deux compagnies de chemin de fer s'accordent à dire que l'on peut abandonner 141 milles de voies ferrées et épargner par là une somme de $161,000 qui serait divisée également entre les deux. Toutefois, un des deux chemins de fer refuse d'en agir ainsi parce que l'autre ne veut pas abandonner une autre ligne d'environ la même longueur et comportant une économie à peu près égale. Cela me paraît très déraisonnable. Il vaudrait, je crois, d'étudier la question de l'abandon obligatoire dans un tel cas.

L'hon. M. DANDURAND: J'étais d'avis que chaque proposition devrait être indépendante afin d'en voir l'avantage au point de vue des deux chemins de fer. Nous avons maintenant étudié une page de cette pièce, et si nous poursuivons nous verrons maintenant se présenter cette question des charges et des avantages.

L'hon. M. BLACK: Revenant à la ligne Shannonville-Darlington, nous voyons qu'il s'agit d'abandonner 82 milles de voies. L'économie qui en résulterait n'est pas calculée. Si le Pacifique-Canadien doit conserver les mêmes droits de circulation qu'il possède aujourd'hui, je ne puis voir, sans autres explications, pourquoi on ne peut en venir à une entente dans ce cas.

L'hon. M. DANDURAND: Je voulais questionner le représentant du Pacifique-Canadien là-dessus. Le mémoire dit: "Le Comité mixte de coopération a adressé un rapport au comité mixte des vice-présidents disant que, bien que l'économie possible soit assez élevée, le Pacifique-Canadien est d'avis que cette économie n'est pas assez forte pour justifier les désavantages qui résulteraient".

L'hon. M. MURDOCK: Que dit le Pacifique-Canadien à ce sujet?

M. BIGGAR: Le Pacifique-Canadien dit à peu près la même chose dans la Pièce 101: "Le Pacifique-Canadien a déclaré qu'il ne jugerait pas l'économie nette assez forte pour encourir les désavantages que l'on prévoit avec l'abandon coopératif de cette ligne de parcours entier".

L'hon. M. DANDURAND: Il y a contradiction dans cette déclaration. Bien que des économies assez fortes puissent être réalisées grâce à l'abandon, le Pacifique-Canadien ne semble pas les juger assez fortes pour justifier une entente.

L'hon. M. PARENT: Il semble que le Pacifique-Canadien ait des gens pour dire "oui" et d'autres pour dire "non", car il semble y avoir contradiction dans ce cas.

L'hon. M. DANDURAND: Une déclaration peut venir du National-Canadien et l'autre du Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Si vous désirez une réponse à cette question, pourquoi ne pas vous adresser au représentant du Pacifique-Canadien?

L'hon. M. BLACK: Je désire une réponse.

L'hon. M. DANDURAND: Vous avez droit à une réponse du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. BLACK: Il peut exister une raison et nous avons droit de l'obtenir.

M. GROUT: Les fonctionnaires locaux conduisirent une enquête sur l'abandon possible de ce territoire et leur rapport dit que certaines économies sont possibles.

L'hon. M. BLACK: Dans quelles mesures?

M. GROUT: Les chiffres n'ont jamais été analysés pour le montant exact. Nous avons fait un calcul pour trouver ce que coûterait le raccordement entre les deux lignes.

L'hon. M. DANDURAND: De quel territoire s'agit-il?

M. GROUT: De Belleville à un point près d'Oshawa.

L'hon. M. HAIG: Il se trouve là sur cette carte.

M. GROUT: C'est une partie de notre ligne principale de Montréal à Oshawa.

L'hon. M. DANDURAND: Les deux chemins de fer suivent-ils la même route?

M. GROUT: Oui, monsieur, ils sont parallèles, à diverses distances.

Comparativement à la dépense qu'entraînerait les raccordements, sans entreprendre une analyse finale du trafic abandonné au National-Canadien, ou sans décider si nous maintiendrons nos services aux stations intermédiaires, les chiffres que nous avions sur les économies probables n'étaient pas, à notre avis, assez élevés pour justifier une considération favorable de l'abandon d'une voie importante de parcours direct desservant au moins quatre villes.

L'hon. M. HUGESSEN: Le projet d'abandon Bala-Wanup se trouve dans un territoire qui produit très peu de trafic.

M. GROUT: Il est très léger, je crois.

M. HUGESSEN: Et vous dites que cela ne peut se comparer avec l'abandon d'une ligne dans une contrée qui produit beaucoup de trafic. Perdriez-vous du trafic si vous abandonniez cette ligne?

M. GROUT: Certainement.

L'hon. M. HUGESSEN: Ne s'agirait-il pas d'en venir à une entente pour se partager le trafic?

M. GROUT: Nous n'en sommes pas venus à cela encore.

L'hon. M. HUGESSEN: Par exemple, si vous pouvez conclure des ententes pour des services en commun de voyageurs, ne vous est-il pas plus facile d'abandonner les lignes concurrentes?

M. GROUT: Généralement parlant, je ne dirais pas cela.

L'hon. M. BLACK: Considérez-vous cette ligne particulière beaucoup plus importante que le n° 30, qui mesure 141 milles?

M. GROUT: Beaucoup plus importante au point de vue du trafic d'entier parcours, comme du trafic local.

L'hon. M. BLACK: L'exploitation en commun de ces 81 milles vous donnerait la moitié du revenu. Comment votre position serait-elle moins bonne? Vous auriez le même revenu qu'actuellement, et quelques économies. Je ne vois pas comment votre position serait moins bonne avec des droits communs de circulation.

M. GROUT: Il existe d'autres considérations. Nous avons des services rapides de marchandises tandis que notre trafic-voyageurs est en commun dans ce territoire.

L'hon. M. BLACK: Vraiment?

M. GROUT: Oui, mais non notre service de marchandises. C'est notre ligne de trafic-marchandises direct des Etats-Unis par la Nouvelle-Angleterre. C'est

un service très rapide entre Etats. Du trafic nous vient de nos raccordements des Etats-Unis, et toute interruption de notre service sur cette ligne nuirait.

L'hon. M. HUGESSEN: Vous y avez une voie double au lieu d'une voie simple.

L'hon. M. MURDOCK: Et les importants centres comme Belleville, Trenton, Cobourg, Port-Hope, Bowanville, Brighton, Port-Colborne et Grafton.

L'hon. M. DANDURAND: Que pensez-vous de la chose?

M. WALTON: Voici: Le projet comporte, sur notre ligne, l'abandon d'une voie environ deux fois plus longue que celle du National-Canadien dans la section Shannonville-Darlington.

L'hon. M. DANDURAND: 141 milles contre 82.

M. WALTON: Oui, monsieur. Cela devra contre-balancer dans une certaine mesure du moins tout désavantage apparent que comporte un cas vis-à-vis de l'autre. Le National-Canadien est prêt, si l'abandon de la voie Shannonville-Darlington devient une réalité, à laisser le Pacifique-Canadien desservir les mêmes villes que maintenant au moyen de ses nombreuses utilités en utilisant notre voie principale double pour le trafic appelé de raccordement, c'est-à-dire de le transporter de Toronto aux points situés au delà de la voie commune projetée vers l'est. La question de la congestion de notre voie double principale à l'est de Toronto n'entre pas en cause car elle peut transporter un trafic beaucoup plus lourd qu'en ce moment, et, d'après ce que nous pouvons voir, la seule chose qui sépare les deux opinions est une question de prestige, et notre prestige nous est aussi précieux que celui du Pacifique-Canadien. C'est la déclaration que je désire faire au meilleur de mes connaissances.

L'hon. M. HAIG: Considérant les lignes, monsieur Walton, je croirais que très peu de trafic local prend la ligne Bala-Wanup.

M. WALTON: Il y a un peu de trafic local. Comme l'indique la ligne jaune..

L'hon. M. HAIG: Pourquoi le Pacifique-Canadien n'abandonnerait-il pas sa ligne et ne maintiendriez-vous pas la vôtre?

M. WALTON: L'enquête a démontré que nous pourrions abandonner notre ligne. J'ignore comment les lignes relatives de ce territoire se grouperaient ensemble.

L'hon. M. HAIG: Un corps indépendant ne pourrait-il examiner les deux lignes Bala-Wanup et dire si le Pacifique-Canadien devrait abandonner sa ligne entre ces deux points au lieu du National-Canadien? Elles sont presque parallèles. Cela serait-il possible?

M. GROUT: Puis-je répondre à la question?

L'hon. M. HAIG: Oui.

M. GROUT: Quand les fonctionnaires locaux furent d'abord chargés d'étudier cette situation on leur demanda de recommander l'abandon de l'une ou de l'autre ligne. Les enquêtes furent telles qu'on recommanda conjointement l'abandon de la ligne du National-Canadien.

L'hon. M. Haig: Cela répond à ma question.

L'hon. M. MCRAE: Comme question de fait la première voie construite servirait mieux les besoins des villages adjacents.

L'hon. M. DANDURAND: Est-ce l'un des problèmes étudiés?

L'hon. M. HAIG: Oui, c'est le problème de la première page. Je demandais au témoin si au lieu d'abandonner le National-Canadien sur la ligne Bala-Wanup on ne devrait pas abandonner le Pacifique-Canadien. Supposons que nous chargions les deux présidents du Comité d'aller étudier la situation et, s'ils disent que nous devons abandonner celle du Pacifique-Canadien, pourquoi n'accepterions-nous pas?

M. GROUT: Il n'y a pas eu malentendu sur cet aspect de la question. Les deux compagnies admettent que s'il faut en abandonner une les économies seront plus grandes si on abandonne celle du National-Canadien.

L'hon. M. HAIG: C'est ce que je veux savoir.

Les deux suivantes sont les lignes Nipigon-Current Junction et Twin City-James. Toutes deux sont à l'étude devant des comités locaux mixtes. Puis vient celle de Winnipeg-Morris. Le rapport du comité local mixte sur l'abandon de 33 ou 34 milles de voie du Pacifique-Canadien est actuellement devant le comité mixte de coopération, et le comité local mixte est occupé à la préparation du rapport comportant l'adoption du rapport alternatif, qui serait l'abandon de la ligne du National-Canadien.

L'hon. M. DANDURAND: L'état ici diffère un peu.

M. BIGGAR: Je cite la Pièce n° 101.

L'hon. M. DANDURAND: La pièce du National-Canadien dit:

Le 6 janvier 1939, la section du National-Canadien du comité local mixte, fit tenir à la section du Pacifique-Canadien du comité local mixte, des rapports sur l'abandon de lignes du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien entre Winnipeg et Morris, soit sur une distance de 33 et de 34 milles.

L'hon. M. MURDOCK: 33 pour le National-Canadien et 34 pour le Pacifique-Canadien?

M. GROUT: Exact.

L'hon. M. PARENT: Et le comité local n'a encore rien conclu?

M. GROUT: Pas encore.

M. BIGGAR: Vient ensuite Beach-Junction-East-Selkirk; or le Pacifique-Canadien déclare que le 18 août 1938 le comité mixte des vice-présidents a convenu de laisser tomber ce projet, l'état de choses s'étant modifié. Le 3 décembre 1934, vint le rapport n° 36.

L'économie avouée de l'an dernier à ce sujet, Pièce n° 29, fut de $11,181.

L'hon. M. HAIG: Quels sont les embarras en l'espèce?

M. WALTON: Des conditions modifiées. Depuis l'établissement des ateliers du *C.I.L.* au sud d'East-Selkirk, il importe de poursuivre cette ligne au sud de l'endroit d'où partirait l'abandon de la ligne et de faire utiliser l'autre ligne par les deux chemins de fer. Les grands ateliers qui s'y trouvent ont modifié la situation. Il n'en était pas même question, que nous sachions, lors de la présentation du premier rapport recommandant l'abandon. Exemple de la façon dont les conditions peuvent se modifier.

L'hon. M. HAIG: On eût pu construire cet établissement ailleurs.

M. WALTON: Nous ne pouvions décider de son emplacement.

L'hon. M. HAIG: Je connais bien cette région. Si la ligne eût été abandonnée avant la construction de ces ateliers, ces derniers eussent été érigés un peu plus loin. Ils sont en pleine prairie.

L'hon. M. CALDER: Mais voilà, l'établissement se trouve à cet endroit.

L'hon. M. HAIG: Oui, maintenant.

L'hon. M. MCRAE: Je désirerais poser une question. Veut-on économiser ou songe-t-on à la compléter et à la remettre en place?

M. WALTON: On veut économiser et récupérer.

L'hon. M. MCRAE: Economiser largement?

M. GROUT: Oui, et rien d'autre.

L'hon. M. BLACK: Pas économiser annuellement?

M. GROUT: Oui.

M. BIGGAR: L'abandon suivant est Portage-Delta, Oakland-Cawdor, Muir-Gladstone. Sur la foi d'un nouveau rapport n° 63 de la réunion du comité de l'an dernier, du 21 septembre 1938, on se propose d'abandonner 36 milles de lignes du National-Canadien et d'économiser ainsi $34,500. On est à rédiger une demande à cet effet à la Commission des transports.

Vient ensuite McGregor-Varcoe. Le rapport n° 64 du 22 septembre 1938 porte à $45,000 par année l'économie à tirer de l'abandon de 54 milles de voies du Pacifique-Canadien, et on rédige présentement une requête à cet effet auprès de la Commission des transports.

Puis c'est Hamiota-Miniota. Le rapport n° 65 du 26 septembre 1938 recommande l'abandon de 20 milles de voies du Pacifique-Canadien dont on attend une économie de $15,000 par année; on est à rédiger une requête à cet effet.

Puis c'est l'abandon de la ligne Hallboro-Beulah au sujet de laquelle le rapport n° 66 du 26 septembre 1938 conseille la mise au rancart de 75 milles de voies du Pacifique-Canadien et prévoit une économie de $65,000 par année. La requête à cet effet est en cours de rédaction.

L'hon. M. PARENT: Monsieur Biggar, avant d'aller plus loin, les réponses que vous pouvez peut-être fournir présentement serviront pour des cas identiques, mais vous dites ici, par exemple, que vingt-trois employés seront congédiés à la suite de cet abandon. Ces employés sont-ils de la catégorie supérieure de la main-d'œuvre?

M. WALTON: Si nous prenons comme exemple l'abandon de la ligne Hallboro-Beulah, il faudra probablement congédier toute une équipe de train, ainsi qu'un cantonnier, une couple de préposés des pompes, un chef de gare et quelques autres.

L'hon. M. PARENT: Toutes gens qui demeurent sur les lieux?

L'hon. M. HAIG: Qui demeurent aux gares mêmes.

M. WALTON: La plupart sur les lieux aussi.

L'hon. M. MURDOCK: Combien y a-t-il d'équipes de cantonniers sur soixante-quinze milles de voies?

M. WALTON: C'est une ligne à faible trafic. Les sections comptent probablement de douze à quinze milles.

L'hon. M. CALDER: Et dans tous ces cas vous avez constaté que les deux chemins de fer ont convenu d'un abandon de voie à peu près équivalent?

M. WALTON: Oui; on s'est à peu près entendu là-dessus.

L'hon. M. HAIG: Et que vont devenir ces vingt-trois employés?

M. WALTON: Aux termes des différentes conventions de travail qui les régissent, ils trouveront probablement du travail ailleurs, à moins qu'ils ne soient de nouveaux employés sur cette section. On renverra vingt-trois employés.

L'hon. M. HAIG: On congédiera vingt-trois employés quelque part.

M. WALTON: Il faudra leur trouver de l'emploi ailleurs.

L'hon. M. HAIG: On n'a pris aucune mesure au sujet de ces employés. Voilà la situation.

L'hon. M. DANDURAND: C'est une autre question.

M. BIGGAR: Vient ensuite un nouveau projet, l'abandon de trente-sept milles de voies du National-Canadien entre Brandon et Maon "que le comité local mixte étudie présentement."

L'hon. M. DANDURAND: Je lis ici: "La section du National-Canadien du comité local mixte rédige présentement un rapport à soumettre au Pacifique-Canadien."

L'hon. M. HAIG: C'est la même chose.

M. BIGGAR: Le suivant est plus ancien, c'est le rapport nº 38-A que nous avons étudié l'an dernier. Abandon de Louise-Deloraine convenu avec économie présumée de $30,000. Le nouveau texte à étudier est "requête présentée à la Commission des transports le 25 janvier 1939."

L'hon. M. DANDURAND: La décision est pendante?

M. BIGGAR: Oui.

Ensuite, le rapport nº 39 du 25 janvier 1935, sur l'abandon de cent vingt-deux milles de voies du Pacifique-Canadien entre Reston et Wolseley. Le nouveau sujet d'étude est "requête en cours de rédaction en vue de la soumettre à la Commission des transports."

M. GROUT: C'est une ligne ne comportant aucun abandon équivalent par le National-Canadien dans l'Ouest, et nous avons suggéré que cela contre-balancerait l'abandon de Bala-Wanup, mais notre suggestion ne fut pas jugée satisfaisante. Nous avons convenu d'accepter cet abandon, bien que le National-Canadien ne fît pas d'abandon équivalent. L'économie prévisible à partager entre les deux chemins de fer est de $104,500.

L'hon. M. HUGESSEN: Il ne s'agit pas là de la ligne principale?

M. GROUT: Non.

M. WALTON: Cette suggestion devait compenser l'abandon de Bala-Wanup, mais nous ne l'avons pas jugée opportune. Il s'agit là d'une ligne à faible trafic et en rien comparable à la ligne Toronto-Vancouver ni à la situation générale si l'on envisage seulement la ligne Reston-Wolseley; donc pas de compensation nécessaire à cet abandon sur le National-Canadien. Si l'on prend au Manitoba et dans la Saskatchewan les six lignes que nous venons d'étudier et qui comportent 167 milles sur le National-Canadien et 196 sur le Pacifique-Canadien, étant donné qu'elles sont toutes à faible trafic, la disparité est assez légère.

M. BIGGAR: "Regina-Moose-Jaw." Quarante milles sur le National-Canadien. Le rapport nº 67 du 4 octobre de l'an dernier n'en conseille pas l'abandon.

L'hon. M. DANDURAND: Le rapport nº 67 en a conseillé le maintien. Fut-ce convenu conjointement par les deux chemins de fer?

M. WALTON: Oui.

M. BIGGAR: Vient ensuite l'abandon projeté d'une section non désignée entre Saskatoon et Unity.

L'hon. M. BLACK: Quatre-vingt-dix milles, n'est-ce pas?

M. BIGGAR: Le rapport du Pacifique-Canadien n'indique pas le nombre de milles. La note dit:

> Les rapports du comité local mixte couvrant sept suggestions différentes sont présentement à l'étude par le comité mixte de coopération. Les services de communications préparent un état détaillé du coût du déplacement des lignes télégraphiques à effectuer.

L'hon. M. BLACK: Cela revient à peu près au même.

L'hon. M. DANDURAND: Quelles sont les prévisions? Cet abandon a-t-il chance de s'effectuer? Quatre-vingt-dix milles de voies ferrées, c'est assez considérable.

M. WALTON: Nous comptons sur des résultats, mais d'ici à la réception des rapports toute opinion ne pourrait être qu'un à peu près. Nous devons connaître la teneur des calculs avant de passer jugement.

M. BIGGAR: Et maintenant, un rapport à l'effet qu'on est à rédiger une requête à la Commission des transports en vue de l'abandon de dix milles de voies du National-Canadien entre Alix et Nevis, abandon convenu de gré à gré

aux termes du rapport nº 41 du 30 janvier 1935 et qui doit faire économiser $6,100 par année.

Ensuite, une requête identique à l'égard de la désaffectation de dix milles de voies du National-Canadien et de vingt-trois du Pacifique-Canadien entre Langdon et Beiseker aux termes du rapport du 18 janvier 1933; économie prévue, $30,000.

Puis même chose quant à l'abandon de douze milles de voies du National-Canadien et de cinquante-trois du Pacifique-Canadien entre Red-Deer et Rocky-Mountain-House aux termes du rapport nº 33 du 25 octobre 1934; économie annuelle prévue, $41,400.

L'hon. M. McRae: Je vous prie de noter que ces rapports datent d'il y a quatre ou cinq ans et que les requêtes sont encore en voie de rédaction.

M. Grout: Elles sont visées par l'explication que j'ai donnée plus tôt à cette séance sur les difficultés que nous avons rencontrées dans l'exposition des principes généraux. Le consentement mutuel vient à peine de s'obtenir.

M. Biggar: Ensuite voici le projet d'abandon entre Bruderheim et Edmonton de vingt-cinq milles de voies du National-Canadien ou de trente-quatre du Pacifique-Canadien. L'état déposé par le Pacifique-Canadien dit: "Le comité local mixte comprend dans ses rapports certains autres projets que le comité mixte de coopération étudie présentement."

L'hon. M. Parent: Je vois ici une annotation: "Voir la note 2, article E, Divers—télégraphes." Où trouver cette note?

L'hon. M. Haig: Un peu plus loin, à la quatrième page.

M. Biggar: Puis c'est: "Trelle-Junction-Morinville, Carbondale-Egremont", douze milles de voies du National-Canadien et trente du N.A.R. Abandon consenti de part et d'autre et rédaction en cours de la requête à la commission; économie prévue, $23,100 par année.

L'hon. M. McRae: Cette ligne de trente milles appartient aux deux chemins de fer, n'est-ce pas?

M. Grout: Oui.

L'hon. M. Black: N'avez-vous pas obtenu la permission de l'abandonner?

M. Grout: Non.

L'hon. M. Black: Je croyais que demande en avait été faite.

M. Biggar: Puis vient le "territoire Kamloops-Vancouver", comprenant soit deux cent quarante-deux milles du National-Canadien, ou deux cent quarante-deux du Pacifique-Canadien. Le Pacifique-Canadien a déclaré à ce sujet que le comité mixte de coopération est à étudier les rapports du comité local mixte sur le trafic des lignes dans ce territoire.

L'hon. M. Dandurand: Les deux cent quarante-deux milles du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien sont-ils compris dans les dispositions relatives à la mise en commun des trains de voyageurs?

M. Grout: Ils n'ont rien à y voir.

M. Walton: Non. Ils n'auraient aucun effet sur cette proposition.

L'hon. M. Black: Ces dispositions seraient avantageuses aux deux chemins de fer?

M. Walton: On étudie actuellement cette proposition en vue d'établir si l'utilisation différente de ces lignes, plutôt que l'abandon de l'une d'elles ne comporterait pas quelque avantage.

L'hon. M. McRae: Je peux dire que les chemins de fer n'abandonneront jamais l'une d'elles. Si notre pays se développe, les deux lignes seront nécessaires. Leur exploitation pourrait être fusionnée, mais je ne crois pas que l'abandon de l'une ou l'autre est praticable.

M. Walton: C'est là le point de vue auquel on étudie la question.

L'hon. M. DANDURAND: On a proposé l'an dernier d'en utiliser une pour les trains de voyageurs et l'autre pour ceux de marchandises.

M. WALTON: C'est l'un des aspects qu'on étudie maintenant.

L'hon. M. MCRAE: Les deux se trouvent dans le cañon du Fraser.

L'hon. M. DANDURAND: Vous prévoirez donc la mise en commun des trains ou les droits de circulation.

M. WALTON: C'est ce qui est à l'étude maintenant.

L'hon. M. HORSEY: Les économies dans ce cas seraient-elles importantes?

M. GROUT: Cela n'a pas été établi.

M. WALTON: Non.

L'hon. M. DANDURAND: Elles ne le seraient pas beaucoup.

M. WALTON: Pas autant qu'avec l'abandon d'une ligne, mais vu les rampes des différentes lignes elles pourraient être considérables.

L'hon. M. MCRAE: Avant de passer à un autre sujet, l'un des témoins ne pourrait-il nous donner la longueur globale des lignes dont l'abandon est envisagé pour chaque chemin de fer, en retranchant les deux projets écartés? Ce serait le total de ces chiffres.

M. WALTON: J'ai préparé aujourd'hui un court mémoire pour ma propre gouverne qui comprend tout, depuis l'adoption de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933.

L'hon. M. MCRAE: Je veux seulement le total de ce qui figure sur votre feuille afin que nous puissions savoir la longueur totale des lignes dont on étudie l'abandon, ainsi que le total des économies estimées.

L'hon. M. ROBINSON: M. Walton a apporté un mémoire.

L'hon. M. MCRAE: Je ne veux pas revenir sur ce que nous avons déjà. N'importe qui d'entre nous pourrait additionner les chiffres, mais j'ai pensé que les témoins pourraient avoir l'addition toute prête. J'assume que les états renferment tous les projets à l'étude, que rien de ce qui l'est n'a été omis?

M. WALTON: Cet état indique tout ce dont on a disposé, que cela ait été avancé ou non. Il y est question de tout ce qui a été discuté par le comité mixte des vice-présidents.

L'hon. M. ROBINSON: Qu'y a-t-il dans cet état que vous dites avoir fait préparer pour vous-même?

M. WALTON: C'est simplement un état que j'ai préparé pour ma propre gouverne aujourd'hui. Il indique où en sont les abandons de lignes depuis 1933. On en a abandonné deux: celle de la jonction Cyr à Edmundston et celle de Saint-Jean-Farnham, la première du National-Canadien mesure 11 milles et l'autre du Pacifique-Canadien, 28 milles, soit un total de 39 milles.

J'ai ensuite: "Lignes dont l'abandon a été autorisé". Il y en a deux: celles de la Jonction Middleton à Bridgetown, 13 milles au National-Canadien; et celle de Linwood-Listowel au Pacifique-Canadien, de 17 milles, un total de 30 milles.

Puis vient: "Lignes dont la commission étudie maintenant l'abandon". La seule demande concerne celle de Louise-Deloraine au National-Canadien, longue de 56 milles; total, 56 milles.

[M. N. B. Walton.]
[M. H. C. Grout.]

Et enfin j'indique les demandes d'abandons de lignes qu'on est à préparer. Les voici:

| | | N.-C. | P.-C. | N.A.R. |
|---|---|---|---|---|
| Jonc.-Montfort | Joliette | 32 | .. | .. |
| St-Canut | Jonc.-Cushing | 23 | .. | .. |
| Arnprior | Eganville | 38 | .. | .. |
| Dranoel | Medonte | .. | 74 | .. |
| Portage | Delta | 14 | .. | .. |
| Oakland | Cawdor | 12 | .. | .. |
| Muir | Gladstone | 10 | .. | .. |
| McGregor | Varcoe | .. | 55 | .. |
| Hamiota | Miniota | .. | 20 | .. |
| Hallboro | Beulah | 75 | .. | .. |
| Wolseley | Reston | .. | 122 | .. |
| Alix | Nevis | 9 | .. | .. |
| Langdon | Beiseker | 10 | 23 | .. |
| Red-Deer | Rocky-Mountain-House | 13 | 53 | .. |
| Jonc.-Trelle | Morinville | 12 | .. | .. |
| Carbondale | Egremont | .. | .. | 30 |
| | | 248 | 347 | 30 |

Soit un total de 625 milles. Et les totaux globaux, c'est-à-dire, de la longueur des lignes abandonnées, la longueur de celles dont l'abandon a été autorisé, la longueur de celles dont la commission étudie maintenant l'abandon, et enfin la longueur de celles au sujet desquelles on prépare maintenant des demandes, sont: pour le National-Canadien, 328 milles; pour le Pacifique-Canadien, 392 milles; pour le *N.R.A.*, 30 milles; soit un total global de 750 milles.

M. BIGGAR: C'est tout ce qui en est?

M. MALTON: Quant aux abandons de lignes, depuis l'adoption de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien jusqu'à maintenant.

L'hon. M. BLACK: Avez-vous en vue d'autres abandons de lignes ou des projets d'exploitation de trains en coopération?

M. WALTON: Nous n'avons rien en vue, mais nous pousserons davantage l'étude de la question. Tout ce qui paraîtra raisonnable sera examiné. Mais nous ne sommes saisis de rien à l'heure actuelle, que je sache.

L'hon. M. MCRAE: Vous n'avez rien à l'étude?

M. WALTON: Non.

L'hon. M. CALDER: De sorte que sur les premiers 5,000 milles dont on a parlé, on n'a pris des initiatives ou on n'en prend qu'à l'égard de 750 milles.

L'hon. M. DANDURAND: J'aimerais savoir de M. Grout si la situation est la même pour le Pacifique-Canadien. A-t-il préparé d'autres projets d'abandon de lignes que ceux dont nous sommes saisis?

M. GROUT: Pas en coopération.

L'hon. M. DANDURAND: Mais vous croyez que vous en aurez d'autres d'après l'unification?

M. GROUT: Oui, je le crois, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: Mais vous devriez compter avec la Commission des transports.

M. GROUT: Naturellement.

L'hon. M. MCRAE: Ces 750 milles comprennent-ils les 242 jusqu'à Kamloops?

M. GROUT: Non, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: M. Grout ne pourrait-il nous dire les autres abandons de lignes qu'il proposerait d'après l'unification?

M. GROUT: Je ne parle pas de l'unification, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: En avez-vous une liste?

M. GROUT: Non. Je n'ai qu'à m'occuper de celles dont l'abandon est étudié en coopération.

M. BIGGAR: Nous arrivons maintenant à C, sur la Pièce 100, installations communes pour marchandises et voyageurs. Le premier poste est l'entente d'Ottawa adoptée en octobre 1935. On a mis en doute sa valeur et on l'a renvoyée au comité local mixte pour qu'il l'étudie de nouveau et fasse rapport.

M. GROUT: Il s'agit de la remise à locomotives commune d'Ottawa.

M. BIGGAR: Il en a été question dans le rapport de l'an dernier, la Pièce 29, mais on n'y disait pas que cette question avait été renvoyée au comité mixte

L'hon. M. DANDURAND: M. Grout dit que l'on pourrait proposer d'autres abandons d'après l'unification. Seraient-ce des abandons exclusifs au Pacifique-Canadien, ou au National-Canadien?

M. GROUT: Il faut que je vous réponde comme auparavant. Je n'ai aucunement participé à cette étude.

M. BIGGAR: Puis vient le poste relatif à la tête de ligne commune à la tête des lacs. Le comité local mixte étudie ce projet.

L'autre poste est la gare commune de Saskatoon à propos de laquelle un comité local mixte a fait rapport le 16 février 1939 à l'effet qu'il n'en résulterait pas d'économies. Le comité mixte de coopération étudie maintenant ce projet. Il y a ensuite la gare commune d'Edmonton à l'étude par un comité local mixte. Le dernier poste est la gare commune de Calgary sur laquelle un comité local mixte a fait rapport en date du 13 février 1939, disant que ce projet n'entraînerait pas d'économies. Le comité mixte de coopération étudie ce projet.

L'hon. M. MCRAE: Il me semble que vous omettez dans votre étude deux provinces. Par exemple, vous omettez ma province, la Colombie-Britannique. N'avez-vous pas étudié la réunion des termini à Vancouver? Le National-Canadien y a une magnifique gare; deux trains transcontinentaux quotidiens y arrivent, je crois. Elle loge tous ses bureaux. Il me semble, comme à la plupart des citoyens de Vancouver, que les installations du Pacifique-Canadien pourraient faire face aux besoins. Les économies seraient très considérables.

L'hon. M. DANDURAND: A qui mon honorable ami s'adresse-t-il?

L'hon. M. MCRAE: Aux deux témoins.

M. GROUT: Il y a une réponse à cela, monsieur le sénateur, au dernier poste à cette page de la pièce, la page 3.

L'hon. M. MCRAE: C'est une réponse plutôt imprécise. Je serai bien plus précis là-dessus, parce que cette fusion produirait des économies très considérables. Mais d'abord, sans vouloir parler pour le Manitoba, dont mon honorable ami le sénateur Haig est le porte-parole, je dois dire qu'il m'a toujours paru que la fusion des termini à Winnipeg ferait économiser des sommes énormes. Y a-t-on songé?

M. WALTON: Ce point fut soulevé lorsqu'il fut question de mise en commun il y a quelques années, mais l'emplacement des deux gares, à Winnipeg, rend leur centralisation très difficile.

L'ion. M. MCRAE: J'admets que la désaffectation de l'un ou l'autre de ces deux termini demande mûres réflexions, mais je suppose que le Pacifique-Canadien peut se charger de tout le trafic qui y afflue maintenant.

M. WALTON: On se trouverait en face d'une situation très difficile s'il fallait centraliser à une seule gare les trains de toutes les directions, non seulement ceux qui circulent sur les grandes lignes mais aussi ceux des embranchements. Je crois que le sénateur Haig sera de mon avis s'il se rend compte de ce qui a trait aux embranchements.

L'hon. M. MCRAE: C'est bien entendu.

L'hon. M. HAIG: Jetez un coup d'œil sur la carte suspendue au mur et vous verrez que les Grands Lacs causent l'embouteillage du trafic de l'Est et de l'Ouest. A mon avis, une seule ligne de chemin de fer ne suffirait pas, dans cette région.

[M. N. B. Walton.]
[M. H. C. Grout.]

L'hon. M. McRae: La fusion ferait épargner des millions de dollars au pays.

M. Biggar: Un grand nombre de témoignages ont porté l'an dernier sur cette question de la fusion. La difficulté serait d'amener tous les trains à une seule gare.

L'hon. M. McRae: Mais vous n'allez pas me dire que la chose est impossible.

M. Biggar: Je vous signale tout simplement ce sur quoi les dépositions ont porté.

L'hon. M. McRae: De fait, les citoyens de Winnipeg sont unanimes à ne pas vouloir de l'abandon de l'un ou l'autre des deux termini. Mais aucune firme exploitant un chemin de fer suivant des principes sensés ne garderait ces deux gares dispendieuses si l'une d'elles suffisait.

Permettez-moi de revenir sur une question dont je suis quelque peu au courant. Je veux parler de la ville où j'habite, et je dirai sans ambages aux deux témoins que je ne vois aucune raison plausible pour justifier l'existence de deux termini à Vancouver. En maintenant ces deux gares, on jette tout simplement l'argent par les portes et les fenêtres. Elles ne donnent pas au public un meilleur service que n'en pourrait donner, seul, le terminus actuel du Pacifique-Canadien. Ce dernier est en mesure d'expédier tout le trafic de l'heure présente et il le sera pour bien des années encore. Pourquoi n'avez-vous pas étudié ce point? Et si vous l'avez étudié, pourquoi n'y a-t-il pas eu de rapport?

Le président (l'hon. M. Beaubien): M. Grout ou M. Walton peuvent-ils répondre à cette question?

M. Grout: Je crois que je laisserai ce soin à M. Walton.

M. Walton: Je ne puis répondre à cela, monsieur le sénateur.

M. Grout: A ma connaissance, ce point ne faisait pas partie des mesures coopératives.

L'hon. M. Hugessen: Je désire faire allusion à un sujet analogue en ce qui a trait à Montréal. A-t-on étudié la question de désaffecter la gare des voyageurs de la rue Moreau et d'amener les trains à la gare Viger? Il semble à un profane que ce projet serait d'une exécution très facile.

M. Walton: Le comité des vice-présidents n'a pas étudié cette question.

L'hon. M. Calder: Qui décide ce sur quoi porteront les investigations de votre comité?

M. Walton: Nous avons étudié de notre propre chef les diverses questions énumérées sur la présente liste.

L'hon. M. Calder: Pourquoi, alors, ne vous occupez-vous pas de ce qui existe à Vancouver?

M. Walton: Il est probable que nous y viendrons en temps et lieu, mais une année ne suffit pas pour tout étudier en plus de toutes les questions que comporte la présente liste.

L'hon. M. McRae: L'espérance reste toujours vivace.

M. Biggar: Peut-être vaudrait-il mieux repasser séparément les quatre articles qui suivent. On les trouve à la Pièce 100, chapitre D, droits de circulation et transport des marchandises sans abandon de lignes. Le premier de ces articles concerne la ligne St-Johns-White-River-Jct. A la Pièce 101, il est proposé que le Pacifique-Canadien jouisse d'un droit de passage sur la voie ferrée du Vermont-Central et sous la rubrique "Mesures prises" on voit que "l'étude de cette proposition par le Pacifique-Canadien indique que nulle économie appréciable ne peut être réalisée."

L'article suivant du rapport du Pacifique-Canadien concerne une question analogue quant à Sherbrooke et aux raccordements avec le *Boston and Maine* et le *Maine Central*. Ce rapport a pour but de donner au Pacifique-Canadien le

droit de circulation sur les voies du National-Canadien pour remplacer son trajet actuel par voie de St-Johnsbury, Vermont. Le Pacifique-Canadien dit qu'après avoir étudié ce projet, il en est venu à la conclusion qu'il n'offrait pas de perspectives d'économies appréciables.

Vient ensuite une autre proposition de même nature quant à la ligne de Kamloops-Hope. Il est question que le trafic-voyageurs entre ces deux points emprunte les voies du Pacifique-Canadien et que le trafic-marchandises circule sur les voies du National-Canadien. On a déjà disposé de ce projet.

Puis vient un projet de même nature quant à la ligne de Calgary et d'Edmonton à Vancouver. Il s'agit d'étendre au transport de toutes les marchandises l'accord coopératif existant déjà quant au transport du grain, et d'établir à Vancouver, au lieu ou en sus de Kamloops, un centre des échanges de wagons. Le comité local mixte de coopération s'est prononcé le 7 février 1939 contre l'extension de l'entente actuelle et le comité mixte de coopération a été saisi de la chose.

L'hon. M. McRAE: Colonel Biggar, ce dernier projet se rapporte-t-il au transport des marchandises par voie du National-Canadien?

M. WALTON: Non, c'est une entente réciproque concernant le transport du grain récolté dans la région d'Edmonton et empruntant la ligne courte du Pacifique-Canadien pour se rendre à Vancouver.

L'hon. M. McRAE: Je suppose que pour cette répartition vous tenez compte des rampes de la voie du Pacifique-Canadien.

M. WALTON: Non, il s'agit d'un échange wagon pour wagon.

L'hon. M. McRAE: Vous ne tenez aucun compte des rampes de la voie du Pacifique-Canadien et de la pente douce des voies du National-Canadien.

M. WALTON: Non, le raccourci compense cela.

L'hon. M. McRAE: Cela se peut jusqu'à un certain point, mais il me semble que le transport des marchandises se ferait plus économiquement pour une plus grande région en empruntant les voies à faible rampe du National-Canadien plutôt que les voies à fortes rampes du Pacifique-Canadien. Vous ne tenez pas compte de cela?

M. WALTON: Non, l'entente réciproque comportait un échange wagon pour wagon.

L'hon. M. McRAE: On ne peut appeler cela tirer parti de tous les avantages, n'est-ce pas?

M. WALTON: Cela dépend.

L'hon. M. McRAE: Comment cela?

M. WALTON: Je crois que si nous pouvons faire un échange de service sur une base de wagon pour wagon et nous servir du raccourci, c'est déjà un grand avantage.

L'hon. M. McRAE: C'est possible, mais il me semble que vous pourriez faire plus encore et considérer que le blé produit dans une région étendue pourrait être expédiée plus économiquement par la voie à faible rampe du National-Canadien que par les voies du Pacifique-Canadien, ce qui serait à l'avantage mutuel des deux réseaux.

M. WALTON: Ce transport s'effectue d'Edmonton à Kamloops, de Calgary à Munson, de Calgary à Mirror et d'Edmonton jusqu'à environ mi-chemin de Calgary.

L'hon. M. McRAE: Vous ne tenez pas compte de la facilité de remorquage?

M. WALTON: Oui.

L'hon. M. HORSEY: Quel est le comité qui lance ces initiatives de coopération?

M. WALTON: Nous y travaillons de concert.

[M. N. B. Walton.]
[M. H. C. Grout.]

L'hon. M. HORSEY: Tenez-vous des réunions mixtes?

M. WALTON: Oui.

L'hon. M. HORSEY: Quel but se proposait-on en instituant ce comité mixte de vice-présidents?

M. WALTON: On a cru qu'il pourrait donner plus d'essor à la coopération et je crois que ce résultat a été atteint.

L'hon. M. HORSEY: C'est multiplier les organismes qui étudient les mesures à prendre.

M. WALTON: Oui, mais je ne crois pas qu'il y ait eu de délai de ce chef.

L'hon. M. HORSEY: Lorsque ce comité des vice-présidents se réunit, convoque-t-il le comité de coopération?

M. WALTON: Nous ne l'avons pas encore fait. Jusqu'à présent nous avons étudié les questions au fur et à mesure qu'elles se présentaient dans notre ordre du jour.

L'hon. M. HUGESSEN: Monsieur Walton, avez-vous une estimation des économies possibles au sujet de ces 700 milles?

M. WALTON: Le sénateur Robinson voulait savoir quel était le montant des économies possibles au sujet des 750 milles qui constituent le total global contenu au mémoire dont j'ai donné lecture. En argent, cela équivaudrait à $674,047 par année.

L'hon. M. SINCLAIR: Les deux chemins de fer se partagent-ils ce montant?

M. WALTON: Oui, ils se le partagent également.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Si j'ai bien compris, monsieur Walton, on établissait à $1,700,000 les économies réalisables du fait de l'abandon des lignes. Est-ce bien cela?

L'hon. M. MURDOCK: Ce montant concernait la mise en commun des trains.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Non, il s'agissait des abandons de lignes.

M. BIGGAR: Ce montant concernait tous les accords coopératifs.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Cette somme de $600,000 vient-elle s'ajouter aux $1,700,000 ou ce dernier montant la comprend-il?

M. WALTON: Une certaine proportion serait comprise dans le dernier montant parce que certaines ententes remontent à 1933, mais la majorité de ces projets importants vient s'ajouter à ceux qui ont déjà été étudiés.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Pouvez-vous nous donner une idée du montant qui viendra s'ajouter à celui qui a déjà été établi?

M. WALTON: Les seules voies ferrées qui ne sont pas comprises dans les 750 milles ont 39 et 30 milles de long, soit en tout 69 milles.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ainsi, la totalité de ces $600,000 viendrait s'ajouter au montant déjà cité.

M. WALTON: Oui.

L'hon. M. MURDOCK: Non, ce n'est pas exact.

L'hon. M. PARENT: Elucidez le point.

L'hon. M. MURDOCK: Le total serait d'environ $2,000,000 n'est-ce pas? C'est-à-dire $1,700,000 plus environ $300,000.

M. WALTON: Parlez-vous du total de ce qui a été accompli jusqu'à maintenant?

L'hon. M. MURDOCK: En vertu des accords coopératifs.

M. BIGGAR: Ou en vertu de ce qui a été convenu.

L'hon. M. MURDOCK: Oui.

L'hon. M. ROBINSON: Appliquez-vous cette économie aux deux chemins de fer?

L'hon. M. MURDOCK: Oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Aux deux chemins de fer.

L'hon. M. BLACK: Divisez-la également. Elle s'établit à $900,000 environ pour le National-Canadien et à $900,000 environ pour le Pacifique-Canadien. Ainsi que je les calcule, ces montants constituent les économies réalisées à ce jour.

M. BIGGAR: $2,000,000 en chiffres ronds.

L'hon. M. BLACK: Oui. Cette somme comprend tout ce qui a été convenu.

M. WALTON: J'allais dire que je pensais que nous pourrions prendre le chiffre de $2,000,000 environ, si nous prenions la liste à même laquelle j'ai lue. Il va sans dire que cette liste est encore sujette à l'approbation de la Commission des transports.

L'hon. M. BLACK: Le montant ne s'élève pas tout à fait à $2,000,000. L'économie répartie également se chiffre à $900,000 pour chaque chemin de fer.

M. WALTON: Oui.

L'hon. M. BLACK: C'est tout ce que vous avez accompli dans l'espace de cinq ans.

M. GROUT: Cet état se rapporte seulement aux abandons de lignes. Il ne comprend pas les autres projets de coopération.

L'hon. M. BLACK: Je veux poser une question en ce sens. Nous n'avons pas entendu beaucoup parler ce soir de la mise en commun additionnelle des convois.

L'hon. M. DANDURAND: Il a été formulé une proposition en faveur de la mise en commun de convois de voyageurs dits de concurrence de l'Atlantique au Pacifique.

L'hon. M. BLACK: Vous avez mentionné tout ce que vous avez étudié relativement à la mise en commun de vos convois de voyageurs?

M. WALTON: Oui. Vous vous rendez compte monsieur que le premier poste est très important. Il n'embrasse que deux ou trois lignes de l'Etat, mais il est très étendu.

L'hon. M. DANDURAND: Qu'est-ce à dire?

M. WALTON: Mise en commun générale projetée des convois de voyageurs dits de concurrence.

L'hon. M. DANDURAND: Avez-vous quelque idée de ce que le projet comporterait? Le Pacifique-Canadien nous donne plus de détails à ce sujet.

M. BIGGAR: C'est le projet dont j'ai donné lecture. L'enquête est décrite en ces termes:

> Le Comité mixte de coopération a reçu des instructions d'entreprendre immédiatement une étude des économies réalisables et de formuler des recommandations relativement à la mise en commun des revenus et des services de voyageurs qui se font concurrence par l'élimination de services de concurrence faisant double emploi, y compris des gares et des bureaux de billets hors gare de ville.

Cela provient de la Pièce nº 101.

L'hon. M. ROBINSON: En général, ces économies seraient-elles réalisées surtout sur les salaires?

M. WALTON: Une grosse proportion sera réalisée forcément sur les salaires.

L'hon. M. ROBINSON: Le chômage.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Soixante p. 100?

M. WALTON: Je serais porté à croire que 60 p. 100 constituerait une estimation loyale.

[M. N. B. Walton.]
[M. H. C. Grout.]

L'hon. M. BLACK: On nous a dit que nous ne pourrions effectuer d'économies par la centralisation des termini à Montréal, Edmonton, Vancouver ou Winnipeg. Aux yeux d'un profane il semblerait que nous avons à Montréal tous les termini de chemins de fer que la situation ferroviaire actuelle justifierait. Quand nous avons discuté cette question l'an dernier, il n'y avait rien qui indiquait que d'autres installations seraient requises. Or, je constate qu'une somme variant de $12,000,000 à $15,000,000 va être dépensée à Montréal, non pas pour réduire mais bien pour augmenter les installations. Je voudrais que quelqu'un justifie cela.

L'hon. M. DANDURAND: Justifie quoi?

L'hon. M. BLACK: Un déboursé variant de $12,000,000 à $15,000,000 pour l'amélioration des termini à Montréal.

L'hon. M. DANDURAND: Nous discutons des questions que les chemins de fer ont étudiées de concert depuis le mois de juillet dernier, et la question des termini à Montréal n'a pas été comprise dans cette étude.

L'hon. M. BLACK: Elle a dû ressortir à un certain groupe d'administrateurs de chemins de fer, autrement ils n'eussent pas entrepris ce déboursé.

L'hon. M. DANDURAND: Mais j'affirme que la question qui nous occupe en ce moment est d'établir quelle a été l'action coopérative entre ces deux chemins de fer depuis le 1er juillet dernier.

L'hon. M. BLACK: Alors, pourquoi ne pas coopérer quant aux termini à Montréal?

L'hon. M. DANDURAND: Parce que le Parlement en a décidé autrement, et vous et moi sommes liés par des lois du Parlement sur cette question. Ainsi, en 1929...

L'hon. M. BLACK: Cela ne constitue pas une réponse à ma question.

L'hon. M. DANDURAND: Un instant. Je dis qu'il ne l'ont pas étudiée; ce n'est pas une question dont ils ont été saisis, et elle n'influe pas sur le Pacifique-Canadien aujourd'hui. Le Parlement canadien s'est prononcé sur la question des termini du National-Canadien à Montréal; $17,000,000 ont été déboursés à cette fin sous le régime de la loi. Ils furent autorisés par arrêté du conseil à donner suite à ce projet qui a rallié l'appui du *Board of Trade,* du conseil municipal et d'autres organismes de Montréal. Les travaux furent arrêtés en raison de la crise, et nantis des pouvoirs que confère un autre arrêté du conseil ils sont en train de donner une certaine valeur au déboursé de $17,000,000. Cela n'a rien à voir au Pacifique-Canadien. Il s'agit de l'établissement de la gare centrale du National-Canadien, et le Parlement s'est prononcé à ce sujet.

L'hon. M. BLACK: Des arrêtés du conseil ont parfois été abrogés.

L'hon. M. PARENT: Pas après que l'argent a été dépensé.

L'hon. M. BLACK: Le gouvernement d'office n'était pas tenu de dépenser l'argent. Vous relatez les faits. Je veux connaître la nécessité de l'entreprise. On a mis cinq ans à économiser quelques millions de dollars, et nous dépensons maintenant je ne sais combien de millions de dollars sur un terminus à Montréal.

L'hon. M. DANDURAND: Si vous voulez vous enquérir à ce sujet, je demanderai à M. Fairweather qui parla pendant une heure ou deux devant le comité de la Chambre de nous soumettre l'exposé qu'il présenta.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ce Comité a été constitué dans le but d'établir si nous pouvions effectuer des économies par rapport à l'exploitation du National-Canadien. Si nous ne pouvons aborder le déboursé qui a été fait et qui a été autorisé par la loi, à quoi sert-il de faire enquête? Toutes ces lignes dont nous nous occupons ont été autorisées par la loi. Toutes les erreurs que nous avons commises dans le passé ont été sanctionnées par des lois. Allons-nous nous arrêter net maintenant parce que la loi a sanctionné le projet du terminus de Montréal?

L'hon. M. DANDURAND: Mais on a dépensé $17,000,000 qui sont improductifs, et on a décidé de prendre des mesures pour donner suite à la politique du National-Canadien. Les autorités ont décidé de tirer profit du fait que 40 p. 100, je crois, du crédit de secours, sera imputé à cette entreprise.

L'hon. M. BLACK: Alors la justification d'un déboursé additionnel de $17,000,000 tient au fait que $17,000,000 ont déjà été dépensés.

L'hon. M. DANDURAND: Le président, je crois, ainsi que M. Fairweather et M. Walton ont comparu au cours de la semaine dernière devant le comité spécial de la Chambre des communes traitant de la régie du National-Canadien, et ils peuvent facilement répéter leurs déclarations ou apporter le procès-verbal de ce qu'ils ont dit au comité de l'autre Chambre.

L'hon. M. MURDOCK: Est-ce que l'ordre de renvoi de ce Comité nous autorise à faire enquête sur les erreurs de politique du gouvernement d'office en autorisant des déboursés, si cette action a été jugée une méthode légitime de remettre en valeur le déboursé précédent de $17,000,000?

L'hon. M. BLACK: Nous sommes ici pour faire enquête sur la situation ferroviaire et établir par quels moyens nous pouvons réaliser certaines économies pour le compte des contribuables de ce pays relativement à l'exploitation du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada. Cela constitue en premier lieu l'objet de ce Comité. Or, si le gouvernement, ou un membre quelconque du gouvernement ou quelque membre de l'administration du National-Canadien, peut démontrer au Comité que les chemins de fer Nationaux en dépensant une somme de $15,000,000 ou $18,000,000 à Montréal seront par ce déboursé mis en mesure de réaliser de plus gros revenus, je serai satisfait. Est-ce que la construction de ce terminus va rapporter plus de trafic au National-Canadien ou au Pacifique-Canadien? Est-ce que cette entreprise va rapporter plus de commerce à Montréal? Est-ce qu'elle va contribuer à une expansion industrielle à Montréal? Allez-vous augmenter le trafic des chemins de fer Nationaux par le déboursé de $17,000,000?

L'hon. M. MURDOCK: $12,000,000.

L'hon. M. BLACK: Avez-vous jamais eu connaissance que l'on s'en soit tenu à une estimation du gouvernement?

La réalisation de plus gros revenus est tout ce qui justifie le déboursé, et si le déboursé ne produit pas ce résultat on ne peut convaincre le pays qu'il est justifié. Tout ce qui justifie des déboursés pour le compte du chemin de fer du peuple c'est la certitude qu'il rapportera quelque chose de valeur au peuple, et tout ce que vous pouvez rapporter de valeur au peuple, c'est un accroissement du trafic et de l'embauchage. On dit que 40 p. 100 de la somme sera affecté à l'allégement du chômage, mais vous allez grever les contribuables du fardeau de l'intérêt sur $15,000,000 ou $20,000,000 à perpétuité.

L'hon. M. DANDURAND: Je signale cette situation à l'attention. Les actionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada sont représentés par le Parlement, par les membres de la Chambre des communes plus particulièrement. Le budget et les crédits ainsi que le rapport annuel des chemins de fer Nationaux ont été soumis au comité spécial de la Chambre des communes, à titre de représentant des citoyens du Canada qui sont les actionnaires des chemins de fer Nationaux. Les dirigeants des chemins de fer Nationaux ont présenté leur rapport et ont expliqué pourquoi on va continuer la construction du terminus. Conséquemment, je me demande s'il sied au Comité de commencer une enquête sur ce rapport dont le comité de la Chambre des communes a été saisi et de faire du chevauchement dans ce domaine. Je serai heureux de soumettre au Comité tous les exposés que tous les dirigeants des chemins de fer Nationaux ont présentés au comité spécial de la Chambre des communes, ou les dirigeants eux-mêmes peuvent le faire, si vous le voulez.

L'hon. M. BLACK: Puis-je m'enquérir si ce rapport a indiqué que l'on retirerait quelque revenu de cette entreprise.

L'hon. M. DANDURAND: Mon honorable ami trouvera l'explication et la justification dans le rapport et l'exposé.

L'hon. M. BLACK: Je ne l'ai pas relevé.

L'hon. M. DANDURAND: Ces exposés peuvent être produits ici, ou si le Comité décide qu'il convient de les faire répéter textuellement, on peut procéder de cette façon. Je suis convaincu que les dirigeants avaient des exposés préparés qu'ils ont lus. Ils ont peut-être été interrogés contradictoirement. Je ne suis pas certain.

Il est bien beau de dire que le montant en jeu est élevé. Montréal est une très grande ville, comptant une population de plus de 1,200,000 citoyens, et elle s'est prononcée en faveur de l'exécution de ce projet. J'ai une liste des corps publics et des organismes de Montréal qui approuvent cette entreprise. Assurément, mon honorable ami ne croit pas que l'on a entrepris un déboursé de quelque $30,000,000 ou $40,000,000 sans l'examiner sérieusement au préalable. Il a été étudié, et mon honorable ami vota en faveur de la loi. Les deux Chambres l'adoptèrent. Une somme de $17,000,000 a été dépensée pour le compte de cette entreprise, et le National-Canadien décida en 1937 que la situation paraissait meilleure et qu'il devrait tirer profit de ce déboursé.

Il ne m'appartient pas d'entrer dans les détails, mais si mon honorable ami et le Comité veulent que les employés supérieurs et les administrateurs des chemins de fer Nationaux comparaissent devant lui et soient interrogés quant au déboursé, il n'existe pas d'obstacle sous ce rapport; mais tel que je l'ai dit précédemment, toute cette documentation a été imprimée et peut être produite devant le Comité.

L'hon. M. BLACK: Tout cela répond bien à la question jusqu'à un certain point, mais j'aurai l'occasion de parler de ce déboursé en un autre endroit en temps opportun. Les conditions actuelles sont tout à fait différentes de ce qu'elles étaient quand le projet fut tout d'abord conçu. Elles diffèrent à tel point que dans l'esprit de l'individu ordinaire le déboursé ne semble pas se justifier du tout.

L'hon. M. DANDURAND: Je demande à mon honorable ami de lire ce qui s'est passé à l'autre comité.

L'hon. M. MCRAE: Je ne crois pas que nous voulions aborder la question du terminus de Montréal ici.

L'hon. M. CALDER: Très bien, très bien!

L'hon. M. MCRAE: On s'est dit confiant que des économies étaient possibles sous un régime de coopération. Je n'y ai nullement confiance. On a dit que nous avons traversé la crise. Je crois que nous sommes au milieu de cette crise, et il ne me semble pas que nous fassions un accroc à la coopération en donnant suite au projet du terminus maintenant alors que nous nous préoccupons de trouver une solution au problème ferroviaire.

L'hon. M. DANDURAND: Nous avons adopté toutes ces propositions en 1929.

L'hon. M. MCRAE: En affaires, si nous enfouissons $17,000 dans un trou et constatons que nous nous sommes trompés, nous n'y engageons pas une autre somme de $17,000. Nous abandonnons la partie et nous remplissons le trou. Et c'est une assez sage ligne de conduite à suivre dans le domaine ferroviaire aussi. Nous aurons plusieurs trous à remplir dans ce domaine avant d'en finir avec notre tâche.

L'hon. M. DANDURAND: Avant que vous ne preniez une décision définitive à ce sujet je suggérerais que vous étudiez la question à la lumière des explications fournies à ce sujet au comité de la Chambre des communes.

L'hon. M. McRAE: Votre raisonnement quant au *Board of Trade* et aux autres organismes de Montréal cotoie exactement le raisonnement de mon ami, le sénateur Haig et des autres sénateurs du Manitoba relativement à la centralisation des termini de Winnipeg. C'est une question d'intérêt local. Mais nous ne résoudrons jamais ce problème sur la base de l'intérêt local. Il faudra aborder le problème avec un esprit de plus grande envergure. Il nous faut faire ce que nous concevons être dans l'intérêt du pays, du Canada pris dans l'ensemble. Cela déplaira à beaucoup de gens, mais c'est la ligne de conduite qu'il faudra suivre en définitive. Des *boards of trade* locaux voudront conserver certaines choses, mais ils ne représentent pas tout le Canada. Si on veut bien me permettre de le dire, ce que l'on fait à Montréal constitue un accroc à la coopération, particulièrement à cette époque où nous essayons de créer de la coopération en laquelle, franchement, je n'ai absolument aucune confiance.

L'hon. M. DANDURAND: Je crois que si vous étudiez la question vous constaterez que la possibilité de coopération à ce sujet, entre le point de vue du Pacifique-Canadien d'une part et les intérêts du National-Canadien de l'autre, s'est évanouie il y a longtemps.

L'hon. M. McRAE: Alors, vous abandonnez la coopération, en tant qu'il s'agit de Montréal?

L'hon. M. DANDURAND: Je parle des besoins de Montréal auxquels nous comptons suppléer, et que le National-Canadien peut justifier et justifiera à vos yeux, j'en suis bien persuadé.

L'hon. M. McRAE: Envisageant la situation de Montréal tout comme j'envisage celle de ma propre ville de Vancouver, il m'a semblé naturellement que la gare du National-Canadien n'était plus convenable, mais j'estimais que la gare du Pacifique-Canadien suffisait pour les besoins des deux chemins de fer.

L'hon. M. DANDURAND: Mais cette proposition a été rejetée absolument.

L'hon. M. McRAE: Nous n'en avons pas encore fini avec la coopération?

L'hon. M. DANDURAND: Le rapport Palmer rejeta cette proposition, et le Parlement y donna suite. Quelques $17,000,000 ont été déboursés.

L'hon. M. McRAE: Et vous allez jeter une autre somme de $17,000,000 à l'eau. Voyons si nous ne pouvons pas trouver de solution à ce problème.

L'hon. M. DANDURAND: Cette question est réglée, et ce n'est pas le temps de dire que la gare de la rue Windsor constituera un terminus commun. Nous ne ravivrons pas cette question en 1939, assurément...

L'hon. M. CALDER: En fait, nous donnons tout simplement des coups d'épée dans l'eau. Ainsi que le sénateur Dandurand l'a déclaré, le gouvernement du pays a pris une certaine attitude et il a décidé de donner suite à cette entreprise. L'argent requis est inclus dans les crédits et le gouvernement a une majorité dans l'autre Chambre. Le déboursé y sera approuvé, et le Sénat n'y changera rien.

L'hon. M. MURDOCK: Et nous n'avons rien à voir aux déboursés.

L'hon. M. CALDER: A quoi sert-il de discuter? Nous ferions aussi bien d'accepter cet aspect de la situation comme ligne de conduite arrêtée, du moins pour l'heure. On ne peut rien faire à ce sujet. Mais nous avons deux témoins ici. En tout cas, ils ont entendu une discussion fort intéressante. Il nous appartient de leur demander s'ils ont étudié cette question au point de vue de la coopération et s'ils ont fait quelque chose à ce sujet. C'est tout ce qu'ils peuvent discuter.

L'hon. M. MURDOCK: Qu'on nous donne ces renseignements.

L'hon. M. DANDURAND: Nous traitons de projets de coopération qui ont été discutés depuis le 1er juillet. Cette question du terminus de Montréal n'a pas surgi depuis le 1er juillet, parce que le Parlement la discuta et la régla en 1929.

[M. N. B. Walton.]
[M. H. C. Grout.]

L'hon. M. CALDER: D'autre part, si je comprends bien la situation, les deux compagnies de chemins de fer ont abordé la question d'un terminus commun à Montréal.

L'hon. M. DANDURAND: Ah, non.

L'hon. M. CALDER: Je pensais qu'elles avaient dressé des estimations.

L'hon. M. BLACK: Cette question fut discutée l'an dernier dans l'enceinte même de ce Comité, sénateur Dandurand.

L'hon. M. CALDER: Je vais poser la question aux témoins. Votre comité de coopération a-t-il jamais mis à l'étude la question d'un terminus commun à Montréal?

M. WALTON: Non, monsieur. Nous ne l'avons pas étudiée, et elle ne figure pas sur cette liste pour cette raison.

L'hon. M. CALDER: Répondez-vous dans le même sens, monsieur Grout?

M. GROUT: Le Pacifique-Canadien n'a jamais participé à une étude quelconque concernant la nouvelle gare terminus du tunnel. Le comité mixte de coopération a considéré l'usage de la gare Windsor pour le trafic des voyageurs des deux lignes, et je crois qu'un rapport fut présenté à ce sujet au Comité, l'an dernier.

L'hon. M. BLACK: Oui, la question de l'utilisation de la gare Windsor a été étudiée.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): La résolution constituant le Comité a une grande portée. Je n'ai pas besoin de la lire. On nous a demandé d'essayer de trouver des moyens d'alléger le fardeau du pays en remédiant à une situation ferroviaire très sérieuse, c'est tout. Je crois que nous avons examiné virtuellement toute l'histoire de nos chemins de fer depuis 1919. Cela remonte très loin. Nous avons discuté la situation de toute une série de lignes que le Parlement a approuvées pendant une période d'années. Je me souviens d'une session au cours de laquelle on présenta un projet de loi portant sur 25 lignes. Nous l'avons bloqué au Sénat, mais tous ces projets de lois sont revenus dans la suite et nous avons approuvé la construction de ces lignes.

L'hon. M. DANDURAND: Et plusieurs d'entre elles figurent sur la carte.

L'hon. M. HAIG: En rouge.

L'hon. M. DANDURAND: Elles constituent peut-être de bons alimentateurs.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Nous n'avons pas hésité à nous enquérir si ces lignes sont efficaces ou non, si nous pouvons trouver des moyens d'effectuer des économies quant à leur exploitation. Nous envisageons maintenant la question du terminus de Montréal, et l'on nous dit que nous ne pouvons la discuter parce que l'on a légiféré à ce sujet, parce que le gouvernement a décidé de faire telle et telle chose. Si nous nous basons sur ce principe nous ferions aussi bien d'ignorer tout le travail que nous avons fait jusqu'à présent, parce que toutes les entreprises que nous avons discutées ont été approuvées par la loi. Nous avons passé deux heures et demie ici ce soir à essayer de réaliser des économies possibles de l'ordre de $600,000 ou de la moitié de ce montant, mais quand nous abordons cette question d'un déboursé de $12,000,000 à Montréal—l'argent n'a pas encore été dépensé, n'a pas encore été perdu—on nous dit que nous ne pouvons nous en enquérir, que nous ne pouvons nous enquérir s'il serait possible d'épargner deux ou trois ou quatre ou cinq millions de ce montant. Quelle est la raison? Est-ce parce que le *Board of Trade* de Montréal approuva ce projet en 1921?

L'hon. M. DANDURAND: En 1929.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Tout ce que les chemins de fer ont fait a été approuvé. Regardez la carte.

L'hon. M. MURDOCK: Voilà un autre aspect important...

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je finirai mes observations, et je ne permettrai pas qu'il y ait des interruptions.

L'hon. M. ROBINSON: Je pensais que vous étiez président.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je suis président, mais malheureusement mon ami m'a posé une question qui a déclenché une attaque. Je vais finir. Il me semble qu'il serait très difficile pour nous de justifier une telle attitude auprès du public, un refus de faire enquête sur cette question. Je crois qu'il serait très injuste d'entendre le représentant du Pacifique-Canadien seulement sur ce point et de ne pas permettre au National-Canadien de dire un mot pour justifier sa conduite.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne permettrais pas au Pacifique-Canadien de s'ingérer dans le terminus du National-Canadien à Montréal. C'est une question qui concerne les intérêts du réseau des chemins de fer Nationaux et non pas le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ce ne sera pas le Pacifique-Canadien qui s'ingérera dans cette affaire; ce sera le Comité représentant la nation qui s'occupera de ses propres affaires.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur le président, ce sont assurément des règlements tout à fait nouveaux qu'établit le président du Comité qui, depuis deux ans, n'a cessé de plaider la cause de l'unification des chemins de fer.

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

L'hon. M. MURDOCK: Or, le terminus de Montréal ne tient pas seulement à une résolution du *Board of Trade* de Montréal. Il se rattache à un système de gouvernement en vigueur depuis la Confédération, système en vertu duquel les représentants du peuple ont le droit d'autoriser des déboursés, et les règlements du Sénat stipulent effectivement que cela ne nous regarde pas. Mais mon honorable ami...

L'hon. M. HAIG: Sur quoi vous basez-vous pour faire cette dernière affirmation?

L'hon. M. MURDOCK: Lisez les règles et règlements et voyez quelle autorité nous avons en ce qui regarde les lois de subsides.

L'hon. M. HAIG: Nous pouvons les rejeter, si nous le voulons.

L'hon. M. MURDOCK: Oui, nous pouvons les rejeter. Mais quand une loi de subsides est passée, ce sont les représentants élus du peuple qui en portent le blâme ou en acquièrent le mérite.

L'hon. M. SINCLAIR: Et ils sont les initiateurs des projets.

L'hon. M. MURDOCK: Oui, je me rends compte que mon honorable ami, un des présidents du Comité, qui n'a cessé de préconiser l'unification, serait heureux d'entendre le gouvernement dire: "Ah! oui, faites du terminus de la rue Windsor le terminus commun de Montréal." Si mon honorable ami connaissait mieux les caractéristiques de Montréal et l'impossibilité de faire de la gare Windsor un terminus commun, il ne plaiderait pas comme il le fait. Je dis qu'il est physiquement impossible de faire de la gare Windsor une gare commune sans un déboursé et un parcours additionnel considérable pour permettre à des convois du National-Canadien d'arriver à cette gare.

Mon ami le sénateur Black demande: Allons-nous toucher des revenus additionnels? Est-ce tout ce qui est en jeu aujourd'hui? Mon honorable ami n'est-il pas prêt à convenir que les lignes à bas niveau du National-Canadien traversant une partie importante de Montréal sont démodées, qu'il faut les élever, et que le relèvement de ces voies constituerait sous plusieurs rapports une épargne? Il faut les placer sur des tréteaux au-dessus de ce viaduc que l'on est en train de construire.

[M. N. B. Walton.]
[M. H. C. Grout.]

Mon ami le président insiste pour que nous fassions entrer cela en ligne de compte et que nous arrêtions les travaux. Pourquoi? Il me semble que c'est dans l'unique but de réaliser l'unification, d'en favoriser la réalisation. Quant à moi, je crois que notre ami le président est allé un peu loin en formulant fortement quelques-unes de ses opinions devant le Comité, et en insistant que nous fassions ceci, cela.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Eh! bien, messieurs, je ne tiens à dire qu'une chose...

L'hon. M. McRAE: Monsieur le président, je propose que nous poursuivions nos travaux.

L'hon. M. BALLANTYNE: Monsieur le président, je ne fais pas partie du Comité, mais puis-je poser une question au sénateur Dandurand? Je l'ai entendu dire que le *Board of Trade* de Montréal a approuvé cette entreprise. Je crois qu'il parlait de 1929.

L'hon. M. DANDURAND: Oui.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne crois pas qu'il ait approuvé ce dernier projet.

L'hon. M. DANDURAND: Il ne lui a pas été soumis de nouveau.

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

L'hon. M. DANDURAND: Mais s'il étudiait ce qui s'était passé en 1929 il constaterait que le projet de la gare Windsor fut abandonné parce qu'on le jugeait impraticable. Un très éminent ingénieur de Londres qui est venu ici à la demande du gouvernement fit une étude fouillée du projet et jugea que le projet de la gare Windsor était impossible.

L'hon. M. HAIG: Puis-je poser une question au sénateur Dandurand, monsieur le président?

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

L'hon. M. HAIG: Dois-je conclure que $17,000,000 ont été dépensés à jour?

L'hon. M. DANDURAND: Oui.

L'hon. M. HAIG: Et il s'agit de dépenser une somme variant de $12,000,000 à $15,000,000?

L'hon. M. DANDURAND: Oui. Pas demain, mais pendant une période de deux ou trois ans.

L'hon. M. HAIG: Ce déboursé assurerait-il le parachèvement de l'entreprise?

L'hon. M. DANDURAND: C'est un projet limité ou réduit, je crois, fondé sur le projet général.

L'hon. M. HAIG: Je ne veux pas aborder ce que le comité de la Chambre des communes a étudié. Je voudrais que des représentants du National-Canadien, disons les ingénieurs et le président, nous disent que si nous dépensons $12,500,000 pour l'exécution de ce projet nous aurons une gare complète à Montréal. Je ne veux pas voir se répéter ici ce qui arriva à Saskatoon. Ils dépensèrent à cet endroit $3,000,000 environ pour un hôtel qui n'acquitte pas les frais du service des ascenseurs.

L'hon. M. DANDURAND: Qui parmi les employés supérieurs du National-Canadien qui sont présents peut expliquer la situation et le projet qui sera mis à exécution grâce à l'emploi du crédit de $12,500,000?

L'hon. M. McRAE: Je crois que M. Fairweather devrait expliquer cela. C'est lui qui donna des précisions devant le Comité.

L'hon. M. HAIG: La difficulté tient au fait que toutes ses données sont des estimations. Il brosse un magnifique tableau. Je veux un homme qui soit un ingénieur et qui risquerait sa réputation sur le fait que le déboursé de $12,500,000 nous vaudra une gare complète à Montréal.

L'hon. M. PARENT: Nul homme ne peut prendre cet engagement.

L'hon. M. DANDURAND: Pouvez-vous répondre, monsieur Fairweather?

M. FAIRWEATHER: Je puis parler à ce sujet. En agissant ainsi, je ne donne pas mon estimation mais l'estimation de l'ingénieur en chef des chemins de fer Nationaux.

L'hon. M. HAIG: Qu'il vienne ici faire cet exposé.

M. FAIRWEATHER: Malheureusement, M. C. B. Brown est malade.

L'ingénieur en chef estime que $12,600,000 suffiront à assurer les facilités pour voyageurs dans la zone du terminus central, le viaduc conduisant au pont Victoria, le raccordement de ce viaduc au parc Turcotte, l'électricité nécessaire pour l'utilisation de la gare, et les locomotives électriques qui sont aussi nécessaires à cette fin, et en plus le nouveau parc des wagons qu'il faudra établir à la Pointe Saint-Charles. En d'autres termes, les $12,600,000 constituent le coût total estimatif des changements qu'il faudra apporter pour pourvoir aux facilités des voyageurs et à tous les autres services accessoires au regard du trafic actuel et du trafic prévu dans un avenir assez rapproché. Si le trafic se relève sensiblement il faudrait nécessairement faire d'autres déboursés.

L'hon. M. MURDOCK: Que faites-vous de la gare de la rue Moreau dans la partie est?

M. FAIRWEATHER: La gare de la rue Moreau demeurerait à titre de gare.

L'hon. M. PARENT: Si vous pouvez appeler cet immeuble une gare. Elle ne vaut rien aujourd'hui.

M. FAIRWEATHER: Les trains qui utilisent actuellement la gare de la rue Moreau pourraient tout aussi bien utiliser la nouvelle gare.

L'hon. M. HAIG: Qu'est-ce que l'estimation de $50,000,000 couvre?

M. FAIRWEATHER: La différence entre les deux estimations s'explique par le fait que le plan actuel résulte de modifications importantes et répond aux besoins de l'heure présente. L'estimation de $50,000,000 comportait des travaux de plus grande envergure et des installations dont on peut se dispenser dans les circonstances actuelles. La gare n'est pas aussi grande, elle ne comporte pas autant de voies d'arrivée et elle est d'une architecture plus simple que celle que prévoyait le premier plan. De plus, certaines lignes de ceinture ont été omises dans le plan revisé.

L'hon. M. DANDURAND: Qui est venu donner des éclaircissements sur ce point au Comité spécial de la Chambre des communes?

M. FAIRWEATHER: J'ai accompagné le président en cette circonstance et c'est moi qui ai fourni les détails concernant le terminus de Montréal.

L'hon. M. DANDURAND: Est-ce que tous ces renseignements ont été imprimés?

M. FAIRWEATHER: Oui.

L'hon. M. HUGESSEN: J'ai vu à ce propos d'excellentes cartes dans la salle du Comité des chemins de fer de la Chambre des communes.

M. FAIRWEATHER: Oui. Le président m'a autorisé à vous dire que si le Comité désire ces cartes, elles lui seront fournies.

L'hon. M. CALDER: Monsieur le président, si nous devons étudier cette affaire, il me semble que nous devrions procéder méthodiquement. Je ne veux pas dire qu'il faudrait ignorer cette question, mais je déclarerai ceci, par exemple. Quelles que soient l'étude que nous ferons de la question ou les conclusions que nous en tirerons, les déboursés s'effectueront quand même, car c'est le Parlement qui s'occupe de la chose et je sais très bien quel sera le résultat du vote sur ce point. D'autre part, j'incline à adopter l'attitude que le président et le sénateur Black ont déjà prise. L'objectif de notre Comité consiste à déterminer, dans la mesure du possible, de quelle façon on peut réaliser certaines

économies. Je ne vois donc, pour ma part, rien qui puisse nous empêcher de considérer cette question, bien qu'il ne semble pas possible à l'heure actuelle de faire quoi que ce soit pour mettre un terme à cette dépense. Mais nous devons nous rappeler que si le Gouvernement peut faire partager sa manière de voir au Parlement, il lui faut répondre de ses actes devant le peuple.

L'hon. M. DANDURAND: Il le sait bien.

L'hon. M. CALDER: Il le sait, oui et nous devrions le savoir aussi. Nous devons au public de nous enquérir de ce point et savoir si, oui ou non, cette dépense aurait dû être évitée. Je soutiens que c'est là le devoir du Comité. Maintenant, si nous devons faire une étude particulière de cette question, j'aimerais que M. Meighen soit ici. Je suis sûr que cela l'intéresserait au plus haut point. Si nous devons aborder les détails concernant le terminus de Montréal, il faudrait que nous procédions avec méthode et que nous convoquions les témoins voulus afin d'être en mesure de considérer tous les détails, quel que soit le temps qu'il faille y consacrer.

L'hon. M. DANDURAND: Proposez-vous de revenir sur tout ce qui a été décidé en 1929 à propos...

L'hon. M. CALDER: Cet argument me laisse absolument froid. Les conditions actuelles diffèrent totalement de celles de 1929. A cette époque, la prospérité avait atteint son point culminant et nous ne nous faisions pas scrupule de dépenser des millions. Il n'en va plus ainsi aujourd'hui. Quand bien même le Parlement aurait décidé, en 1929, alors que la prospérité battait son plein, de faire construire ce terminus et quand bien même, incidemment, le *Board of Trade* aurait appuyé cette mesure, il ne s'ensuit pas que nous ne puissions changer d'idée sur ce qu'il convient de faire à l'heure présente, quand les conditions économiques ont subi des modifications radicales. Ne vous y trompez pas. Si la guerre éclate en Europe—et nous surveillons tous les événements avec anxiété—en face de quelle situation nous trouverons-nous dans trois ou cinq ans d'ici? Je pense que nous nous faisons tous un peu l'idée de ce que sera cette situation, non seulement dans notre pays mais dans tous les pays du monde. Il ne sera plus du tout question d'effectuer de telles dépenses.

Je répète que si nous devons étudier cette question du terminus montréalais et considérer l'à-propos d'une telle dépense, il conviendrait de procéder avec méthode et de convoquer les témoins voulus pour qu'ils nous donnent les renseignements dont nous aurons besoin; je tiendrais aussi à ce que le sénateur Meighen assiste à ces séances-là.

L'hon. M. BLACK: Je suggérerais de revenir plus tard sur ce point. Peut-être qu'à l'article suivant...

L'hon. M. HAIG: Il me semble qu'il vaudrait mieux lever la séance. Il se fait tard.

L'hon. M. BLACK: Peut-être serait-il possible de compenser les $15,000,000 consacrés au terminus de Montréal par la suppression du double emploi dans les services télégraphiques et autres. Il y a peut-être moyen de démontrer cela.

L'hon. M. MCRAE: Je crois que nous pouvons vider la question en quelques minutes. Je voudrais poser certaines questions au sujet des bureaux de messageries et de télégraphe et ceci compléterait les témoignages.

M. BIGGAR: Les deux seuls articles de la Pièce 101 auxquels nous n'avons pas touché sont les deux derniers qu'on trouve sous la rubrique "Divers". Le premier vise les services télégraphiques. A ce propos, il est dit qu'on a étudié la possibilité pour une compagnie de se retirer du territoire où existent déjà d'autres bureaux télégraphiques ou encore, en guise d'alternative, d'établir un service commun de télégraphe. Je cite le texte de la pièce.

L'hon. M. MCRAE: Voilà cinq ans que cette question est à l'étude. Où en êtes-vous rendus?

M. WALTON: En ce qui regarde le projet général de fusion des deux compagnies de télégraphe, nous n'avons pu arriver à une solution à cause des questions juridiques et autres en jeu. Ces dernières sont tout simplement hors de notre compétence.

L'hon. M. MCRAE: Vous devez admettre que vous n'avez pas fait de progrès.

M. WALTON: En effet.

L'hon. M. MCRAE: Avez-vous atteint quelque résultat quant aux messageries?

M. WALTON: Non.

L'hon. M. MCRAE: Parlons maintenant des bureaux de ville pour la vente des billets. Y a-t-il eu quelque chose de fait à ce sujet?

M. WALTON: Cette question se trouve comprise dans l'étude de la mise en commun des trains, le premier article de cette liste.

L'hon. M. MCRAE: Ce n'est pas encore réglé. Voilà trois ans que cela dure et rien n'a encore été fait.

M. WALTON: C'est vrai.

L'hon. M. MCRAE: Maintenez-vous encore votre bureau luxueux de la Cinquième avenue, à New-York?

M. WALTON: Oui.

M. BIGGAR: L'article qui reste concerne l'hôtel de Vancouver et c'est un simple rapport. D'après l'entente conclue entre les deux réseaux le 28 juillet 1938, le Pacifique-Canadien fermera son hôtel quand celui du National-Canadien sera terminé et les deux chemins de fer exploiteront ce dernier établissement par l'entremise d'une nouvelle compagnie.

L'hon. M. MCRAE: Cet hôtel sera exploité en commun à partir du 25 mai.

L'hon. M. BLACK: Les deux témoins peuvent-ils nous indiquer ce que pourrait faire économiser la suppression du double emploi dans les services télégraphiques? Nous admettons qu'il y ait des difficultés d'ordre juridique, mais elles ne sont pas insurmontables si on se met résolument à l'œuvre. Pouvons-nous obtenir quelques renseignements là-dessus?

M. BIGGAR: Il s'agit d'un million de dollars.

L'hon. M. BLACK: A-t-on pris quelques mesures effectives pour atteindre ce résultat?

M. WALTON: Non, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: Avez-vous autre chose à dire, monsieur Walton?

M. WALTON: Non, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: Et vous, monsieur Grout?

M. GROUT: Non, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: Je me suis entretenu avec notre avocat, M. Biggar, et lui ai dit que, notre Comité de la banque et du commerce, siégeant demain, nous serions occupés toute la matinée. Comme il est lui-même pris ailleurs, nous avons convenu de nous ajourner mardi prochain.

L'hon. M. HORSEY: Mardi matin ou mardi soir?

L'hon. M. DANDURAND: Le Sénat doit siéger lundi soir, alors nous serons en mesure de convoquer une réunion du Comité mardi.

Maintenant, nous n'avons pas encore décidé si nous demanderions aux fonctionnaires du National-Canadien de nous donner, soit oralement, soit par écrit, l'exposé qu'ils ont déjà soumis au comité spécial de la Chambre des communes au sujet du bilan annuel de leur compagnie; ce bilan comprend les sommes qui sont

[M. N. B. Walton.]
[M. H. C. Grout.]

consacrées à la poursuite des travaux du terminus de Montréal. Demanderons-nous aux fonctionnaires qui ont déjà comparu devant le comité de la Chambre de venir ici mardi, ou nous contenterons-nous de faire insérer au compte rendu ce qui a déjà été exposé au comité de la Chambre des communes?

L'hon. M. BLACK: Je suppose qu'ils ne pourraient rien nous dire de plus. Ont-ils d'autres renseignements à donner?

L'hon. M. DANDURAND: Je n'en sais rien.

L'hon. M. MCRAE: Monsieur le président, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de convoquer ces fonctionnaires. Si leur déposition a déjà été imprimée, cela devrait nous suffire amplement.

L'hon. M. DANDURAND: Ainsi, nous pourrions demander à nos secrétaires de se procurer des exemplaires de ces dépositions pour les distribuer aux membres du Comité.

L'hon. M. MCRAE: Ce serait très bien.

L'hon. M. DANDURAND: Nous verrons alors s'il nous faut d'autres renseignements.

L'hon. M. BLACK: S'il nous faut d'autres détails, nous pourrons toujours les demander.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Il s'agit seulement de savoir si l'établissement d'une gare commune permettra d'épargner de l'argent. Nos investigations ont pour but de découvrir s'il est possible de réaliser des économies.

L'hon. M. DANDURAND: Quand mon honorable ami prendra connaissance de l'exposé en question, il verra que ce projet a été définitivement mis de côté, —j'entends le projet d'une gare commune...

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Vous contenterez-vous d'une seule version sur ce point?

L'hon. M. DANDURAND: Si mon honorable ami croit que nous devrions aborder cette question avec le concours d'experts et étudier la possibilité de convertir la gare Windsor en gare centrale, je crains que nous soyons encore ici longtemps après le départ de Leurs Majestés.

L'hon. M. HAIG: A mon avis, on a bien fait de suggérer que nous nous procurions les dépositions en question. Si après en avoir pris connaissance, nous n'en sommes pas satisfaits, nous pourrons le dire et entendre d'autres témoignages.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): De la part du Pacifique-Canadien?

L'hon. M. DANDURAND: Nous ferions alors renaître le différend qui a mis les deux réseaux aux prises quant à l'opportunité d'utiliser la gare Windsor ou tout autre emplacement.

L'hon. M. BLACK: Je ne suis pas de cet avis. Je n'avais pas l'intention de préconiser l'utilisation de la gare Windsor comme terminus. Il s'agit tout simplement de savoir si la dépense projetée est justifiée à l'heure actuelle. A mon sens nous ne pouvons faire plus. Le Gouvernement a décidé de dépenser cet argent et nous ne pouvons ni l'en empêcher, ni le faire changer d'avis. Je désire tout simplement énoncer mon opinion sur l'utilité ou l'inutilité de cette dépense.

L'hon. M. DANDURAND: Ce que vous venez de dire n'est pas tout à fait exact. C'est le conseil d'administration du National-Canadien qui a décidé de poursuivre la construction de ce terminus et il a soumis sa décision au ministre des Chemins de fer.

L'hon. M. BLACK: Quand j'ai dit que le gouvernement avait pris une décision à ce sujet, je me suis tout simplement servi de vos propres termes.

L'hon. M. DANDURAND: Le gouvernement a accédé à la demande du conseil d'administration du National-Canadien et il a dit qu'il contribuerait à la poursuite des travaux en payant les montants requis pour les frais de main-d'œuvre. Tout le monde admettra que s'il nous faut dépenser de l'argent en travaux publics pour remédier au chômage, nous devrions au moins consacrer ces sommes à ces travaux qui avantageront le pays.

Le Comité s'ajourne au mardi 25 avril à 10 h. 30 du matin.

PIÈCE N° 99

LE CONGRÈS PANCANADIEN DU TRAVAIL,
230, avenue Laurier ouest, Ottawa, Canada,
OTTAWA, le 13 avril 1939.

Le colonel O. M. Biggar, K.C.,
Immeuble Victoria,
Ottawa, Ontario.

CHER COLONEL BIGGAR,—L'observation que vous avez faite au cours de votre interrogatoire de M. Burford devant le Comité le 30 mars et rapporté à la page 172 du procès-verbal, à l'effet que j'avais indiqué clairement dans mon témoignage que le Congrès pancanadien du Travail "était quelque peu en faveur du communisme" donnera peut-être lieu, je crains, à un malentendu que je voudrais dissiper.

L'expression "communisme" est employée fréquemment pour désigner une action révolutionnaire violente et une dictature telles qu'elles existent en Russie. Le Congrès est formellement opposé à toute chose de cette nature, comme je l'ai bien indiqué dans mon témoignage. Les propositions effectives formulées par le Congrès sont énumérées exactement et pleinement dans l'exposé que j'ai fait au Comité, par exemple, à la page 158.

Votre tout dévoué,

*Le secrétaire-trésorier,*
(Signé) NORMAN S. DOWD.

# PIÈCE N° 100

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

PROJETS DE COOPÉRATION ENTRE LES CHEMINS DE FER NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN—MODIFICATION DES CONDITIONS DEPUIS LE 1ER JUILLET 1938

A—MISE EN COMMUN DES CONVOIS DE VOYAGEURS:

Mémoire soumis par la section du National-Canadien du comité des vice-présidents à la section du Pacifique-Canadien, le 6 octobre 1938, contenant des suggestions quant à la base d'une mise en commun nationale des services de convois de voyageurs dits de concurrence, et le 16 mars 1939, la section du Pacifique-Canadien du comité des vice-présidents accepta la suggestion du National-Canadien à l'effet que la mise en commun nationale des services concurrents de convois de voyageurs soit étudiée par le comité mixte de coopération qui fera rapport à ce sujet.

B—ABANDONS DE LIGNES:

| Province | Entre | Numéro du rapport | Parcours | | Décision | Economie annuelle commune nette Estimation | Estimation du nombre d'employés démis |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | N.-C. | P.-C. | | | |
| Nouvelle-Ecosse | Jonction Middleton-Bridgetown | 34 | 3 | ..... | Demande faite à la Commission des transports le 11 août 1938. Décision en suspens | $16,800 | 8 |
| Québec | Fresnière-Papineau | 60 | 12 | ..... | En raison de l'augmentation du nombre de convois spéciaux pour skieurs, la nécessité de dispositifs additionnels de signaux sur la ligne Fresnière-Papineau est à l'étude | 25,040 | 20 |
| | Joliette-Jonction Montfort | ..... | 32 | ..... | Demandes à la Commission des transports en voie de préparation | | |
| Québec | Ste-Thérèse-St-Eustache | 62 | ..... | 6 | Les données relatives à l'accord révélèrent qu'il serait peut-être préférable que cet abandon soit effectué exclusivement par le Pacifique-Canadien. Le rapport a été retiré | 9,400 | 3 |
| Québec | St-Canut-Jonction Cushing | 47 | 23 | ..... | Une demande à la Commission des Transports relativement à 25 milles est en voie de préparation | 24,000 | 10 |
| Ontario | Arnprior-Eganville | 29A | 38 | ..... | Le rapport N° 29A (21 septembre 1938), en remplacement du rapport n° 29, recommande le retrait du National-Canadien du territoire Arnprior-Eganville. Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | 104,000 | 20 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ontario | Shannonville–Darlington | ..... | ..... | 82 | Le comité mixte de coopération rapporta au comité mixte des vice-présidents que bien qu'une économie sensible puisse être réalisée, le Pacifique-Canadien n'estime pas que l'économie nette soit suffisante pour compenser les désavantages qui en résulteraient. | | |
| Ontario | Dranoel–Medonte | 61 | ..... | 74 | Une demande à la Commission des transports est en préparation | 61,300 | 23 |
| Ontario | Linwood-Listowel | 35 | ..... | 17 | Demande faite à la Commission des transports le 11 août 1938. Approuvée par une ordonnance le 8 mars 1939 | 13,000 | 6 |
| Ontario | St-Marys–Ingersoll-North | ..... | ..... | 25 | Le 13 octobre 1938, la section du National-Canadien du comité mixte de coopération suggéra l'étude. La section du Pacifique-Canadien ne jugea pas le projet réalisable.. | | |
| Ontario | Woodstock–Windsor | ..... | .... | 138 | Le comité local mixte fit un rapport le 28 novembre 1938 que le comité mixte de coopération a mis à l'étude. | | |
| Ontario | North-Bay–Yellek | 55 | 8 | ..... | Ces économies furent fondées sur l'usage des voies actuelles de la ligne T. & N.O. pour raccordements à North-Bay. La T. & N.O. a depuis avisé que ces voies ne peuvent être mises en disponibilité, ce qui réduit conséquemment l'économie. Coût de nouveaux raccordements alternatifs à l'étude | 37,200 | 18 |
| Ontario | Bala-Wanup | 30 | 141 | ..... | Le National-Canadien se prêterait à l'abandon si l'on peut convenir de quelqu'abandon comparable d'une partie de la ligne principale du Pacifique-Canadien. (Voir allusion à Shannonville-Windsor) | 161,900 | 50 |
| Ontario | Nipigon–Jonction Current | ..... | ..... | 63 | Le 6 octobre 1938, la section du National-Canadien du comité des vice-présidents suggéra l'étude de ce projet. Actuellement à l'étude par le comité local mixte. | | |
| Ontario | Twin-City–James | ..... | ..... | 47 | Le 6 octobre 1938, la section du National-Canadien du comité des vice-présidents suggéra que ce projet soit étudié. Actuellement à l'étude par le comité local mixte. | | |
| Manitoba | Winnipeg–Morris | ..... | 33 | ou 34 | Le 6 janvier 1939, la section du Canadien-National du comité local mixte communiqua à la section du Pacifique-Canadien du comité local mixte des rapports portant sur l'abandon des lignes du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien entre Winnipeg et Morris. | | |

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

PROJETS DE COOPÉRATION ENTRE LES CHEMINS DE FER NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN—MODIFICATION DES CONDITIONS DEPUIS LE 1ER JUILLET 1938

| Province | Entre | Numéro du rapport | Parcours | | Décision | Economie annuelle commune nette (Estimation) | Estimation du nombre d'employés démis |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | N.-C. | P.-C. | | | |
| Manitoba | J:nction Beach–E. Selkirk | 36 | 15 | ..... | Le 18 août 1938, le comité mixte des vice-présidents convint de ne pas donner suite à ce projet en raison de conditions modifiées | $ 11,000 | 6 |
| Manitoba | Portage–Delta<br>Oakland–Cawdor<br>Muir–Gladstone | 63 | 36 | ..... | Le rapport n° 63 (21 septembre 1938) recommande ces abandons. Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | 34,500 | 12 |
| Manitoba | McGregor–Varcoe | 64 | ..... | 54 | Le rapport n° 64 (22 septembre 1938) recommande cet abandon. Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | 45,000 | 18 |
| Manitoba | Hamiota–Miniota | 65 | ..... | 20 | Le rapport n° 65 (26 septembre 1938) recommande cet abandon. Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | 15,000 | 16 |
| Manitoba | Hallboro–Beulah | 66 | 75 | ..... | Le rapport n° 66 (26 septembre 1938) recommande cet abandon. Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | 65,000 | 23 |
| Manitoba | Brandon–Maon | ..... | 37 | ..... | La section du National-Canadien du comité local mixte prépare un rapport pour étude par le Pacifique-Canadien. | | |
| Manitoba | Louise–Deloraine | 38 A | 56 | ..... | Demande faite à la Commission des transports le 25 janvier 1939. Décision en suspens | 30,000 | 20 |
| Man. et Sask | Reston–Wolseley | 39 | ..... | 122 | Une demande à la Commission des transport est en voie de préparation | 104,500 | 36 |
| Saskatchewan | Regina–Moose-Jaw | 67 | 40 | ..... | Le rapport n° 67 (4 octobre 1938) désapprouve l'abandon.. | | |
| Saskatchewan | Saskatoon–Unity | ..... | ..... | 90 | Des rapports du comité local mixte comportant sept propositions maintenant entre les mains du comité mixte de coopération qui a demandé aux services de communications de fournir une estimation collective détaillée du coût des remaniements de lignes télégraphiques nécessités. Voir note 2, section E, Divers-Télégraphes. | | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Alberta | Alix–Nevis | 41 | 10 | ..... | Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | 6,100 | 5 |
| Alberta | Langdon–Beiseker | 40 | 10 | 23 | Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | 30,000 | 11 |
| Alberta | Jonction Red-Deer, Red-Deer | ..... | 6 | ..... | Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | 41,400 | 22 |
| | Forth–Rocky Mountain House | 33 | 6 | 53 | | | |
| Alberta | Bruderheim–Edmonton | ..... | 25 | ou 34 | Des rapports du comité local mixte comportant diverses propositions sont étudiés actuellement par le comité mixte de coopération. Voir note 2, section E, Divers-Télégraphes. | | |
| Alberta | Jonction Trelle–Morinville | ..... | 12 N | AR 30 | Le 26 novembre 1938, le N.A.R. et le National-Canadien ont convenu de ces abandons. Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | $ 23,100 | 13 |
| | Carbondale–Egremont | | | | | | |
| Colombie Britannique | Kamloops–Vancouver | ..... | 242 | ou 242 | Le comité mixte de coopération étudie actuellement des rapports du comité local mixte traitant du trafic de chacune des lignes. | | |
| | | 23 A | ..... | ..... | Le 1er mars 1939, le comité mixte des vice-présidents s'est entendu sur une simplification des principes généraux régissant les abandons de lignes là ou la ligne de la compagnie continuant l'exploitation sera utilisée par la compagnie dont la ligne est abandonnée. | | |

C—INSTALLATIONS COMMUNES POUR SERVICES DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ontario | Ottawa | 52 | ..... | ..... | Vu l'opinion du National-Canadien quant à la nécessité d'une plus grande protection en matière de signaux que ne le prévoit le rapport, cette question a été renvoyée au comité local mixte pour nouvelle étude. | $ 38,200 | 23 |
| Ontario | Terminus à la tête des Lacs | ..... | ..... | ..... | Un comité local mixte est à préparer un rapport, y compris une étude distincte du parc Neebing du Pacifique-Canadien. | | |
| Saskatchewan | Saskatoon | ..... | ..... | ..... | A la demande de la section du National-Canadien du comité mixte des vice-présidents, le comité local mixte étudie de nouveau la possibilité d'un terminus commun pour voyageurs. | | |
| Alberta | Edmonton | ..... | ..... | ..... | A la demande de la section du National-Canadien du comité mixte des vice-présidents, le comité local mixte étudie la possibilité d'un terminus commun pour voyageurs. | | |
| Alberta | Calgary | ..... | ..... | ..... | A la demande de la section du National-Canadien du comité mixte des vice-présidents, le comité local mixte étudie la possibilité d'un terminus commun pour voyageurs. | | |

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

PROJETS DE COOPÉRATION ENTRE LES CHEMINS DE FER NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN—MODIFICATION DES CONDITIONS DEPUIS LE 1ER JUILLET 1938

### D—DROITS DE CIRCULATION ET TRANSPORT DE MARCHANDISES SANS ABANDONS DE LIGNES:

| Province | Situation | Description | Décision |
|---|---|---|---|
| Qué. et Vermont..... | St-Johns-Jonction White-River..... | Le Pacifique-Canadien aura des droits de circulation sur le chemin de fer Central Vermont, parcours St-Johns-Jonction White-River, en vue d'une exploitation plus économique en effectuant des raccordements avec le chemin de fer Boston and Maine à White River Jct. plutôt qu'à Wells River. | La section du National-Canadien du comité des vice-présidents suggéra que cette proposition soit étudiée. La section du Pacifique-Canadien du comité des vice-présidents n'estime pas que la chose en vaille la peine. |
| Qué., Vermont et Maine..... | Sherbrooke à raccordements avec B. & M. & Maine Central. | Le Pacifique-Canadien aura des droits de circulation sur les lignes du National-Canadien en vue d'une exploitation plus économique par comparaison à la ligne actuelle du Pacifique-Canadien à St. Johnsbury, Vermont. | La section du National-Canadien du comité des vice-présidents suggéra que ce projet soit étudié. La section du Pacifiue-Canadien du comité des vice-présidents n'estime pas que la chose en vaille la peine. |
| Colombie-Britannique..... | Kamloops-Hope..... | La ligne du Pacifique-Canadien à être utilisée en commun pour le service des voyageurs et la ligne du National-Canadien pour le service des marchandises. | La section du National-Canadien du comité des vice-présidents suggéra que ce projet soit étudié. La section du Pacifique-Canadien du comité des vice-présidents signala à l'attention le fait qu'en autant qu'il s'agit de l'usage de la ligne du National-Canadien pour le transport des marchandises par les deux compagnies, les vice-présidents de l'ouest des deux compagnies ont transmis un rapport en date du 28 février 1935 indiquant qu'il n'y avait pas lieu d'espérer une forte économie sur la base du régime du trafic existant à cette époque. |
| Alberta et Colombie-Britannique. | Edmonton et Calgary à Vancouver.. | L'extension de l'arrangement coopératif actuel quant au transport du grain s'appliquerait à tout le trafic-marchandises et ferait de Vancouver un point de correspondance au lieu ou en plus de Kamloops. | La section du National-Canadien du comité des vice-présidents suggéra que ce projet soit remis à l'étude. Le comité local mixte s'est prononcé contre l'extension, mais la question est actuellement à l'étude parce que la section du National-Canadien du comité mixte de coopération ne juge pas le rapport acceptable. |

| Description | Décision |
|---|---|
| Télégraphes..... | La possibilité du retrait d'installations télégraphiques dans les territoires où elles font double emploi ou l'établissement de bureaux télégraphiques communs sont actuellement à l'étude.<br><br>Le 28 novembre 1938, accord conclu quant aux principes qui régiront la répartition du coût de réorganisation des services télégraphiques en raison de l'abandon de lignes, le coût devant être réparti sur la base des frais tenant des mesures de coopération et des frais exclusifs. Sur la foi cet de accord, on pourra maintenant en venir à une décision relativement à l'abandon de la ligne Saskatoon-Unity et à d'autres abandons qui sont à l'étude. |
| Hôtel de Vancouver..... | Accord conclu le 28 juillet 1938, entre les chemins de fer National-Canadien et Pacifique-Canadien, en vertu duquel dès le parachèvement du nouvel hôtel du National-Canadien, le Pacifique-Canadien fermera son hôtel et les deux compagnies exploiteront le nouvel hôtel par l'entremise d'une nouvelle compagnie. |

Le 21 mars 1939.

74963—9

## PIÈCE N° 101

PACIFIQUE-CANADIEN—EXPOSÉ DE L'ÉTAT DES PROJETS DE COOPÉRATION ABORDÉS PAR LE COMITÉ MIXTE DES VICE-PRÉSIDENTS SUR LES QUESTIONS DE COOPÉRATION

A—MISE EN COMMUN DES CONVOIS DE VOYAGEURS:

Le comité mixte des vice-présidents sur les questions de coopération a, depuis son établissement le 9 août 1938, étudié l'adoption des principes qui régiront la mise en commun des recettes et des services de convois de voyageurs. Bien que les sections particulières de ce comité mixte aient entretenu des vues divergentes relativement à certains aspects de ce problème dont l'examen a pris quelque temps, on en est finalement venu à une entente le 21 mars 1939 quant à l'ordre de renvoi, et le comité mixte de coopération reçut des instructions d'entreprendre immédiatement une étude des économies susceptibles d'être réalisées et de formuler des recommandations relativement à la mise en commun des recettes et des services de convois de voyageurs dits de concurrence par l'élimination de services rivaux faisant double emploi, y compris les bureaux de billets des gares et les bureaux hors gares et hors lignes.

B—ABANDON DE LIGNES:

| Province | Entre | Numéro et date du rapport | Longueur, milles | | Décision | Economie annuelle commune nette (Estimation) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | N.-C. | P.-C. | | |
| Nouvelle-Ecosse | Middleton–Bridgetown | 34<br>2 nov. 1934 | 13·9 | ..... | Demande faite à la Commission des transports le 11 août 1938. Demande agréee le 7 mars 1939 | $16,800 |
| Québec | Fresnière–Papineau | 60<br>14 avril 1936 | 12 | ..... | Cette partie du projet a été remise à l'étude en raison de la modification des conditions depuis la date du rapport | 25,000 |
| Québec | Joliette–Jonction Monfort | 60<br>14 avril 1936 | 32 | ..... | Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation. | 25,000 |
| Québec | Ste-Thérèse–St-Eustache | 62<br>6 avril 1936 | ..... | 6 | Les données relatives à l'accord révélèrent qu'il serait peut-être préférable que cet abandon soit effectué exclusivement par le Pacifique-Canadien. Le rapport a été retiré. | |
| Québec | St-Canut–Jonction Cushing | 47<br>7 juin 1935 | 23 | ..... | Une demande à la Commission des transports relativement à 25 milles est en voie de préparation | 24,000 |
| Ontario | Arnprior–Eganville | 29A<br>21 sept. 1938 | 38 | ..... | Remplace le rapport n° 29. Il recommande que le National-Canadien se retire du territoire Arnprior-Eganville. Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | 104,000 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ontario | Shannonville–Darlington | ..... | ..... | 82 | Le Pacifique-Canadien a déclaré qu'il n'estime pas que l'économie nette soit suffisante pour compenser les désavantages que l'on entrevoit du fait de l'abandon de cette importante ligne directe sous un régime de coopération. | ..... |
| Ontario | Dranoel–Medonte | 61<br>24 juin 1936 | ..... | 74 | Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | ....61,300 |
| Ontario | Linwood–Listowel | 35<br>5 nov. 1934 | ..... | 17 | Une demande a été faite à la Commission des transports le 11 août 1938. La demande a été agréée le 8 mars 1939 | ....13,000 |
| Ontario | St. Mary's–Ingersoll North | ..... | ..... | 25 | L'étude que le Pacifique-Canadien fit de ce projet indique qu'aucune économie appréciable ne peut être effectuée. | |
| Ontario | Woodstock–Windsor | ..... | ..... | 138 | Le comité local mixte a fait rapport sur cinq propositions dont aucune ne produira une économie nette suffisante. Actuellement à l'étude par le comité mixte de coopération | ..... |
| Ontario | North Bay–Yellek | 55<br>10 fév. 1934 | 8 | ..... | Ces économies furent fondées sur l'usage des voies actuelles du T. & N.O. pour raccordement à North-Bay. Le T. & N.O. a depuis avisé que ces voies ne peuvent être mises en disponibilité, ce qui réduit conséquemment l'économie. Le coût de nouveaux raccordements est à l'étude | ..... |
| Ontario | Bala–Wanup | 30<br>10 fév. 1934 | 141 | ..... | Le rapport daté du 10 février 1934 recommandant l'abandon est approuvé par le comité exécutif mixte. Le National-Canadien ne veut donner suite à ce rapport tant que l'on ne conviendra pas d'un abandon comparable d'une partie de la ligne principale du Pacifique-Canadien | 161,900 |
| Ontario | Nipigon–Jonction Current | ..... | ..... | 63 | Actuellement à l'étude par le comité mixte de coopération | ..... |
| Ontario | Twin City–James | ..... | ..... | 47 | Actuellement à l'étude par le comité mixte de coopération | ..... |
| Manitoba | Winnipeg–Morris | ..... | 33 | ou 34 | Le comité mixte de coopération étudie actuellement le rapport du comité local mixte concernant l'abandon de la ligne du Pacifique-Canadien. Le comité local mixte étudie le rapport portant sur la proposition alternative de l'abandon de la ligne du National-Canadien | ..... |
| Manitoba | Jonction Beach–E. Selkirk | 36<br>3 déc. 1934 | 15 | ..... | Le 18 août 1938, le comité mixte des vice-présidents convint de ne pas donner suite à ce projet en raison des conditions modifiées. | |
| | Portage–Delta<br>Oakland–Cawdor<br>Muir–Gladstone | 63<br>21 sept. 1938 | 36 | ..... | Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | 34,500 |
| Manitoba | MacGregor–Varcoe | 64<br>26 sept. 1938 | ..... | 54 | Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | 45,000 |

PACIFIQUE-CANADIEN—EXPOSÉ DE L'ÉTAT DES PROJETS DE COOPÉRATION ABORDÉS PAR LE COMITÉ MIXTE DES VICE-PRÉSIDENTS SUR LES QUESTIONS DE COOPÉRATION

| Province | Entre | Numéro et date du rapport | Longueur, milles | | Décision | Economie annuelle commune nette (Estimation) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | N.-C. | P.-C. | | |
| Manitoba | Hamiota–Miniota | 65<br>26 sept. 1938 | ..... | 20 | Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | 15,000 |
| Manitoba | Hallboro–Beulah | 66<br>26 sept. 1938 | 75 | ..... | Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | 65,000 |
| Manitoba | Brandon–Maon | ..... | 37 | ..... | Actuellement à l'étude par le comité local mixte | ..... |
| Manitoba | Louise–Deloraine | 38A<br>30 août 1937 | 56 | ..... | Une demande a été faite à la Commission des transports le 25 janvier 1939 | 30,000 |
| Man. et Sask | Reston–Wolseley | 39<br>25 janv 1935 | ..... | 122 | Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | 104,500 |
| Saskatchewan | Regina–Moose-Jaw | 67<br>4 oct. 1938 | 40 | ..... | L'abandon n'est pas recommandé | ..... |
| Saskatchewan | Territoire Saskatoon–Unity | ..... | ..... | ..... | Le comité mixte de coopération étudie actuellement les rapports du comité local mixte portant sur sept propositions. Les services de communications sont à préparer des estimations détaillées du coût des remaniements de lignes télégraphiques nécessités. | |
| Alberta | Alix–Nevis | 41<br>30 janv. 1935 | 10 | ..... | Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | 6,100 |
| Alberta | Langdon–Beiseker | 41<br>18 janv. 1935 | 10 | 23 | Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | 30,000 |
| Alberta | Red Deer–Rocky Mountain House | 33<br>25 oct. 1934 | 12 | 53 | Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation | 41,400 |
| Alberta | Territoire Bruderheim–Edmonton | ..... | ..... | ..... | Le comité mixte de coopération étudie actuellement des rapports portant sur diverses propositions | ..... |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Alberta | Jonction Trelle–Morinville<br>Cardondale–Egremont | ..... | 12 NAR 30 | | Le 26 novembre 1938, la N.A.R. et le National-Canadien ont convenu de ces abandons. Une demande à la Commission des transports est en voie de préparation. (Le Pacifique-Canadien n'est pas directement intéressé) | 23,100 |
| Colombie-Britannique | Territoire Kamloops–Vancouver | ..... | ..... | ..... | Le comité mixte de coopération étudie actuellement les rapports du comité local mixte traitant du trafic des lignes dans ce territoire | ..... |
| | | 23A<br>1er fév. 1939 | ..... | ..... | Le 1er mars 1939, le comité mixte des vice-présidents s'est entendu sur une simplification des principes généraux régissant les abandons de lignes là où la ligne de la compagnie continuant l'exploitation sera utilisée par la compagnie dont la ligne est abandonnée. | |

C—INSTALLATIONS COMMUNES RELATIVES AUX MARCHANDISES ET AUX VOYAGEURS:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ontario | Ottawa | 52<br>8 oct. 1935 | ..... | ..... | Le comité exécutif a approuvé le rapport du 8 octobre 1935 recommandant que certaines installations de terminus quant aux locomotives et aux voies de chaque compagnie soient utilisées en commun. Vu l'opinion du National-Canadien quant à la nécessité d'une plus grande protection en matière de signaux que ne le prévoit le rapport, cette question a été renvoyée au comité local mixte pour nouvelle étude et rapport | 38,200 |
| Ontario | Terminus en commun à la tête des Lacs | ..... | ..... | ..... | Actuellement à l'étude par le comité local mixte | ..... |
| Saskatchewan | Gare en commun des voyageurs à Saskatoon | ..... | ..... | ..... | Le comité mixte de coopération étudie actuellement le rapport du comité local mixte du 16 février 1939 comportant une nouvelle étude et l'observation qu'il n'y a pas d'économie à réaliser | ..... |
| Alberta | Gare en commun des voyageurs à Edmonton | ..... | ..... | ..... | Actuellement à l'étude par le comité local mixte | ..... |
| Alberta | Gare en commun des voyageurs à Calgary | ..... | ..... | ..... | Le comité mixte de coopération étudie actuellement le rapport du comité local mixte du 13 février 1939 indiquant qu'il n'y a pas d'économie à réaliser | ..... |

PACIFIQUE-CANADIEN—EXPOSÉ DE L'ÉTAT DES PROJETS DE COOPÉRATION ABORDÉS PAR LE COMITÉ MIXTE DES VICE-PRÉSIDENTS SUR LES QUESTIONS DE COOPÉRATION

D—DROITS DE CIRCULATION ET TRANSPORT DE MARCHANDISES SANS ABANDON DE LIGNES:

| Province | Situation | Description | Décision |
|---|---|---|---|
| Qué. et Vermont | St. Johns-Jonction White River | Le Pacifique-Canadien recevra des droits de circulation sur le chemin de fer Central Vermont. | L'étude de cette proposition par le Pacifique-Canadien indique que nulle économie appréciable ne peut être réalisée. |
| Qué., Vermont et Maine | Sherbrooke à raccordement avec B. et M. et Maine Central. | Le Pacifique-Canadien recevra des droits de circulation sur les voies du National-Canadien comme alternative à son parcours actuel par voie de St. Johnsbury, Vermont. | L'étude de cette proposition par le Pacifique-Canadien indique que nulle économie appréciable ne peut être réalisée. |
| Colombie-Britannique | Kamloops-Hope | La ligne du Pacifique-Canadien à être utilisée en commun pour le service des voyageurs et la ligne du National-Canadien pour le service des marchandises. | Le rapport de l'étude faite en commun en 1934 indiqua que nulles économies appréciables ne seraient réalisées sur la base du régime de trafic existant à cette époque. Les conditions n'ont pas changé dans l'intervalle au point de justifier une nouvelle étude. |
| Alberta et Col.-Britannique | Edmonton et Calgary à Vancouver | L'extension de l'arrangement coopératif actuel quant au transport du grain s'appliquerait à tout le trafic-marchandises et ferait de Vancouver un point de correspondance au lieu ou en plus de Kamloops. | Le comité mixte de coopération étudie le rapport du 7 février 1939 dans lequel le comité local mixte se prononce contre l'extension de l'arrangement existant. |

E—DIVERS:

| Description | Décision |
|---|---|
| Télégraphes | La possibilité du retrait d'installations télégraphiques dans les territoires où elles ont double emploi ou l'établissement de bureaux télégraphiques communs actuellement à l'étude. |
| Hôtel de Vancouver | En vertu d'un accord le 28 juillet 1938 entre les chemins de fer National-Canadien et Pacifique-Canadien, ce dernier fermera son hôtel quand le nouvel hôtel du National-Canadien sera parachevé, et les deux chemins de fer exploiteront ce dernier hôtel par l'entremise d'une nouvelle compagnie. |

Chemin de fer Pacifique-Canadien,
Montréal, Qué.,
le 27 mars 1939.

1939

SÉNAT DU CANADA

# TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

## COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

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

---

N° 6

---

Présidents conjoints:

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

---

SOMMAIRE:

Discussion sur le terminus de Montréal.

TÉMOINS:

M. E. P. Flintoft, K. C., avocat général du chemin de fer Pacifique-Canadien.

M. H. B. Chase, grand ingénieur en chef adjoint et représentant législatif fédéral de la Fraternité des mécaniciens de locomotives.

M. Harvey H. Black, publiciste financier, de Montréal.

PIÈCE:

N° 102. Témoignage rendu devant le Comité d'enquête de la Chambre des communes sur les chemins de fer et la marine marchande le 18 avril 1939, relativement au rapport annuel du National-Canadien et de l'attitude de ce dernier quant aux termini de Montréal.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1940

## ORDRE D'INSTITUTION

*(Extrait des Procès-verbaux du Sénat, 7 mars 1939)*

*Résolu:*—Que, en vue de compléter l'enquête poursuivie au cours de la dernière session par le comité spécial du Sénat sur les chemins de fer, et de préparer et présenter un rapport suffisant de cette enquête, ce comité spécial soit institué de nouveau pour s'enquérir et faire rapport sur les meilleurs moyens de soulager le pays de la situation extrêmement grave des chemins de fer, ainsi que du fardeau financier qui en résulte; que ce comité ait le pouvoir d'assigner des personnes, de faire produire des pièces et documents, qu'il se compose du même personnel et soit par conséquent formé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hardy, Horsey, Hugessen, Jones, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

# TÉMOIGNAGES

Le Sénat,

Mardi 25 avril 1939.

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

Présidents conjoints: Le très hon. George P. Graham et l'hon. C.-P. Beaubien.

L'hon. M. Dandurand: Monsieur le président, à l'ajournement du Comité, la semaine dernière, il fut résolu que les témoignages rendus devant le Comité des chemins de fer de la Chambre des communes seraient communiqués aux membres de ce Comité, vu qu'ils touchaient à l'ensemble du problème du terminus du National-Canadien à Montréal. Quant à moi, j'avais ajouté que si l'on devait poser d'autres questions sur ce sujet, les employés supérieurs du National-Canadien seraient mis à notre disposition.

Or, ces témoignages furent envoyés samedi mais ne sont parvenus qu'hier à plusieurs des membres du Comité. J'ignore s'ils ont eu le temps de les parcourir. Si non, nous pourrions remettre à demain ou après-demain les délibérations sur cette question; en effet, il importe, si l'on désire abréger le travail et permettre d'en arriver à une conclusion, que le Comité connaisse bien l'attitude du National-Canadien dans ses délibérations sur le terminus de Montréal.

J'ai, en sus, reçu de M. Biggar copie d'une lettre adressée aux deux coprésidents les priant de l'excuser pour aujourd'hui tout en leur suggérant d'entendre à sa place les deux représentants des cheminots. Ils ont demandé l'autorisation de répondre aux allégations du professeur McDougall de l'Université Queen's. M. Black est présent, aussi. On l'a prié de donner son avis sur la question des chemins de fer. J'ai parcouru son mémoire et l'ai trouvé très riche en renseignements sur les causes de la situation actuelle du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

J'accepterai ce que le Comité décidera sur ce qu'il compte faire. Si tous les membres du Comité n'ont pas encore lu les témoignages rendus devant le comité de la Chambre des communes, il me semblerait opportun, pour éviter toute répétition, que les membres de ce Comité lussent les témoignages avant de décider s'il est à propos de poursuivre notre enquête sur le problème des termini à Montréal.

L'hon. M. Haig: Monsieur le président, j'ai reçu samedi le mémoire et l'ai parcouru. Il semble qu'il y ait eu une carte du pays sous les yeux du comité de la Chambre des communes; or, sans cette carte il est fort difficile de bien interpréter les témoignages. Sans doute, le premier venu domicilié à Montréal et au courant de la situation dans cette région pourrait les interpréter, mais il est fort difficile à un étranger à cette région d'interpréter les témoignages sans carte. Il semble exister un désir général d'amener cette question devant notre Comité. Si ce dernier décide de poursuivre l'enquête sur le terminus, le National-Canadien fournira sûrement la carte que l'autre comité avait sous les yeux.

L'hon. M. Calder: Monsieur le président, j'ai reçu le document en question et en ai parcouru une bonne partie. Je dois en toute sincérité avouer que de nombreuses pages ont un caractère absolument technique.

L'hon. M. DANDURAND: Je le reconnais.

L'hon. M. CALDER: A mon avis, c'est trop demander à ce Comité de profanes que de vérifier l'exactitude de toute la documentation contenue dans ces témoignages.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne vous le demande pas.

L'hon. M. CALDER: Nous n'avons pas l'outillage nécessaire pour faire ce travail. Tout le monde ici admettra que la question se présente sous deux faces et qu'il n'est possible de l'examiner comme il convient sous ses deux faces qu'en entendant les deux parties au débat parfaitement au courant des aspects techniques de la situation. Nous ne pouvons faire ce travail seuls. A mon avis, les témoignages rendus devant l'autre comité ne riment à rien ou à peu près car je ne suis absolument pas en mesure de suivre les dépositions et les arguments qu'on y a développés. Bref, je dis donc que si nous voulons trancher la question des mérites et des démérites du terminus de Montréal, un unique moyen est à notre disposition, recourir aux experts.

L'hon. M. DANDURAND: Recourir aux experts; où les entendre?

L'hon. M. CALDER: Ici même. Convoquons les témoins du Pacifique-Canadien et faisons-leur analyser la situation à leur point de vue, tout comme ceux du National-Canadien l'ont fait à leur propre point de vue.

L'hon. M. HARDY: Bien; bien.

L'hon. M. DANDURAND: A propos de quoi? Sur l'opportunité d'une gare centrale à Montréal?

L'hon. M. CALDER: Exactement.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne suis pas de votre avis.

L'hon. M. CALDER: En d'autres termes, que nous demande le sénateur Dandurand si ce n'est d'accepter le point de vue soumis par un seul chemin de fer. Je dis qu'il attend cela de nous car, je le répète, le Comité manque d'expérience et est mal documenté pour dire si oui ou non les arguments développés ailleurs sont exacts ou non.

L'hon. M. HARDY: Vous voulez dire, sénateur, que les membres du Comité n'ont pas qualité pour exprimer une opinion sur cette question?

L'hon. M. CALDER: Ils n'ont pas qualité, non.

L'hon. M. HARDY: Sans doute que non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le sénateur Dandurand prétend que nous serions mieux qualifiés en n'entendant qu'un son de cloche.

L'hon. M. DANDURAND: Je vais tâcher de m'expliquer clairement. On nous a demandé de nous mettre à une étude d'un caractère particulier. Pendant que nous étions à l'œuvre, et ces tout derniers mois, le conseil des chemins de fer Nationaux du Canada a décidé d'entreprendre la construction de ses propres termini à Montréal. Il a adopté une résolution à cet effet et a demandé à l'Etat s'il serait disposé à contribuer à cette entreprise dans une certaine mesure en y affectant une partie de l'argent destiné à secourir les chômeurs. L'Etat décida de contribuer, à même les sommes votées pour le secours direct, 40 p. 100 des dépenses qu'entraînerait ce terminus. Ainsi appuyé, le National-Canadien se mit à l'œuvre et reprit les travaux suspendus quelques années. Ne pas oublier que le terminus du National-Canadien et le tunnel existent, que le tunnel fut utilisé et l'est encore par le National-Canadien.

Je réponds maintenant à mon honorable ami le sénateur Calder. Ce terminus doit servir le National-Canadien, et nous n'entreprenons pas de construire ce qu'on pourrait appeler une gare centrale si ce n'est dans le sens suggéré par sir Frederick Palmer, à savoir: qu'elle doit être aménagée de façon à servir de gare centrale le jour où le Pacifique-Canadien désirera l'utiliser. L'idée d'une gare centrale fut combattue en 1927, 1928 et 1929. Le National-Canadien a dressé

des plans conçus par ses propres ingénieurs. De son côté, le Pacifique-Canadien fit venir des Etats-Unis deux experts pour étudier l'idée qu'il avait lui-même conçue de faire de la gare Windsor une gare centrale. L'honorable M. Dunning, alors ministre des Chemins de fer, mis en face de deux conceptions différentes, fit venir de Grande-Bretagne un expert renommé appelé à se prononcer comme arbitre sur les deux plans. Après un examen minutieux, l'expert britannique mit absolument de côté la gare de la rue Windsor et déclara que si l'on devait jamais construire une gare centrale, cette dernière devait constituer une gare-terminus que le Pacifique-Canadien utiliserait le jour où il jugerait de son intérêt de le faire. M. Smith, expert américain appelé par le Pacifique-Canadien, étudia la question et conclut à la possibilité d'utiliser la gare de la rue Windsor en consacrant quelque $20,000,000 pour pouvoir y amener les trains de la gare Bonaventure au niveau plus élevé de la gare Windsor. L'autre expert qui étudia le problème pour le compte du Pacifique-Canadien était, sauf erreur, M. Earl Stuart; il en vint à la conclusion qu'on ne devrait pas établir de gare centrale à Montréal, que le Pacifique-Canadien était parfaitement outillé à ses termini de la gare Windsor et de la gare Viger, et que le National-Canadien pourrait élever ses rails par un pont et les amener ainsi jusqu'à une gare-terminus à construire par lui sur l'emplacement actuel de la gare Bonaventure. L'expert étudia à fond la situation et se déclara absolument opposé à l'idée d'utiliser la gare Windsor comme terminus central à cause de sa situation géographique et parce qu'elle ne pouvait servir que les intérêts de l'ouest et non ceux du nord, de l'est et du sud.

L'hon. M. CALDER: Après ce que je viens d'entendre, je ne puis arriver à comprendre pourquoi on devrait s'arrêter un seul instant à la possibilité de construire une gare centrale à Montréal. Si tout cela est exact, pourquoi le Pacifique-Canadien vient-il maintenant prétendre que nous faisons fausse route.

L'hon. M. DANDURAND: Je tire une ligne entre le besoin absolu actuel du National-Canadien de construire son propre terminus et l'idée de ramener sur le tapis l'ancienne idée du Pacifique-Canadien basée sur l'utilisation de la gare Windsor. Le Pacifique-Canadien veut nous faire remonter à 1928. En 1929, sir Frederick Palmer a déclaré que la gare Windsor ne pouvait servir de terminus central.

L'hon. M. CALDER: Ce fut aussi l'avis de l'expert du Pacifique-Caandien, avez-vous dit?

L'hon. M. DANDURAND: Oui. Je dis donc que le moment est mal choisi pour aborder la question d'une gare centrale à Montréal. L'idée en fut mise de côté, et nous marchons présentement sur un plan exclusif du National-Canadien en vue de satisfaire au besoin du National-Canadien dans la ville de Montréal. Le National-Canadien a pendant des années utilisé la vieille baraque qui a nom gare Bonaventure et autour de laquelle sont dispersées les gares voyageurs. En 1929, les deux Chambres du Parlement décidèrent après examen approfondi de la question d'adopter les conclusions de sir Frederick Palmer et d'autoriser le National-Canadien à entreprendre la construction de ses termini. Or, le National-Canadien est présentement à l'œuvre à cet effet. On a lancé devant le public la somme de $12,000,000, or les dépenses représentent environ $4,000,000 par année dont l'Etat verse 40 p. 100, soit $1,600,000. Le National-Canadien devra donc immobiliser $2,400,000 par année ces trois prochaines années.

Le très hon. M. MEIGHEN: Puis-je poser une question à l'honorable sénateur? A quelle conclusion veut-il en venir?

L'hon. M. DANDURAND: A celle-ci que nous pouvons à discrétion étudier, je n'oserai pas même dire l'idée mais seulement l'opportunité à l'heure actuelle de poursuivre l'entreprise du National-Canadien. Je prétends qu'il faut absolument le faire et le plus tôt possible; toutefois je rejette de toutes mes forces et mets de côté l'idée de charger le comité d'ouvrir une enquête sur l'opportunité d'établir

une gare centrale à la rue Windsor ou au terminus du National-Canadien. Ce n'est pas là la question à débattre présentement. Quand le président Hungerford a témoigné devant le comité de l'autre Chambre, on lui demanda s'il favoriserait l'idée d'une gare centrale. Sa réponse fut très claire et très prompte: Oui, à la gare-terminus. Mais et tout naturellement, sir Edward Beatty dont j'ai la lettre sous les yeux dit: Non, à la gare Windsor. Nous ne rouvrirons certainement pas cette querelle. Le terminus est en voie de construction mais de façon à permettre au Pacifique-Canadien, le jour où il le jugera à propos, de rejoindre ce terminus devenu de ce fait une gare centrale. Le Pacifique-Canadien ne sera nullement pressé de le faire. Il a sa gare Windsor, la station de l'avenue du Parc en direction du nord; il a aussi la gare de la Place Viger en direction du sud-est. Personne ne presse le Pacifique-Canadien de se joindre au terminus. Mais sir Frederick Palmer a déclaré que si jamais il devait y avoir une gare centrale, ce ne peut être à la gare Windsor mais bien au terminus parce que ce dernier est en mesure de desservir à la fois l'est, l'ouest, le nord et le sud. Il est ouvert à l'est et à l'ouest, au nord et au sud, ce que ne peut faire la gare Windsor.

Or allons-nous rouvrir présentement le débat sur cette question et décider qu'il existe des raisons de se prononcer en faveur de la gare Windsor, alors que nous avons déjà dépensé $16,000,000 au terminus du National-Canadien et que nous nous proposons d'y dépenser encore $12,000,000 dans les trois prochaines années, les contrats relatifs aux dépenses annuelles étant octroyés et les travaux se poursuivant présentement? N'oublions pas que le Comité n'a pas devant soi le problème d'une gare centrale mais bien de la gare du chemin de fer National-Canadien. Il ne s'agit que d'un terminus central du National-Canadien, mais si le Pacifique-Canadien désire un jour ou l'autre l'utiliser comme gare centrale, libre à lui. Voilà la question et voilà la ligne de démarcation.

Je dirai en réponse à la question de mon très honorable ami que le problème d'une gare centrale ne se pose pas devant nous. Nonobstant la loi de 1929 entérinée par l'approbation de la Commission des chemins de fer du plan conçu et par tout ce qui est survenu depuis, allons-nous prendre sur nous de dire: "Nous devrions renier nos résolutions antérieures, oublier les $16,000,000 déjà dépensés et cesser les travaux à ce terminus?"

Je prétends que le terminus est une entreprise exclusive du National-Canadien; je l'ai déclaré brièvement la semaine dernière. Nous étudions présentement les besoins du National-Canadien. Nous ne cherchons pas à nuire aux intérêts du P.-C. Souvenons-nous que le Pacifique-Canadien est une entreprise particulière et que ses actionnaires se réunissent annuellement. J'aimerais à voir le conseil d'administration du Pacifique-Canadien se faire passer au crible à la réunion annuelle de cette compagnie comme le conseil d'administration du National-Canadien l'est par le Comité des chemins de fer de la Chambre des communes qui représente en l'occurrence les actionnaires, je veux dire la population du Canada. La situation du National-Canadien s'étale au grand jour. Les administrateurs se voient forcés de répondre aux questions posées sur leur rapport annuel. Je sais qu'aucun conseil d'administration du Pacifique-Canadien ne consentirait à se laisser questionner sur le même ton à la réunion annuelle de la compagnie.

Le rapport annuel du National-Canadien pour 1938 est devant la Chambre des communes. Le Comité spécial des chemins de fer de cette Chambre l'a approuvé, et personne n'a émis l'idée que nous devrions ouvrir une enquête sur les avantages relatifs de la gare de la rue Windsor et du terminus du National-Canadien.

Ne pas oublier que la gare-terminus est un fait, qu'elle existe. Elle satisfait à un besoin, mais ce besoin est celui du National-Canadien. Le Pacifique-Canadien n'en est nullement gêné ni dans ses propres besoins ni pour sa protection. Sir Edward Beatty le reconnaît dans sa lettre. Et pour cette raison je me

demande pourquoi nous décidérions présentement de rouvrir la question de l'opportunité de faire de la gare de la rue Windsor une gare centrale. Voilà ma réponse à mon très honorable ami, le sénateur Meighen.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si l'honorale sénateur en a fini de son discours long et quelque peu passionné, je dirai quelques mots.

L'hon. M. DANDURAND: Non; j'écoute mon très honorable ami.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je me vois absolument embarrassé pour suivre le représentant du gouvernement.

L'hon. M. DANDURAND: Pour le suivre en quoi?

L'hon. M. CALDER: Pour suivre son argumentation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne s'agit pas de suivre l'argumentation de l'honorable sénateur. C'est chose impossible. Le représentant du Gouvernement nous dit que le Comité n'a pas à décider sur ce qu'il convient de faire à Montréal, que ce débat est clos. Or, il a déclaré plus d'une fois devant ce Comité, et à ce propos je vais le citer, que la question du terminus de Montréal serait déposée devant le Comité. Il l'a dit et redit.

L' hon. M. DANDURAND: Je ne mets pas la question de côté, je me contente de la délimiter.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est exactement ce qu'il fait et c'est pourquoi je ne puis le suivre. Le problème nous est soumis ou il ne l'est pas. Si oui, nous devons en étudier tous les aspects, n'est-ce pas? Ne devons-nous en examiner qu'une face? Si le problème est posé, nous devons en examiner toutes les faces dont celle qui comporte la meilleure solution.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne l'admets pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Impossible d'examiner une autre solution? Nous pouvons examiner les avantages du terminus de Montréal en tant que nous ne chercherons pas à savoir si oui ou non il est possible de faire mieux?

L'hon. M. DANDURAND: Trop tard.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement a barré la route? C'est donc que le Gouvernement peut bâillonner le Comité et en arrêter les délibérations par le seul fait qu'il dépense l'argent public. Voilà son argumentation. Si le Gouvernement peut nous damer le pion de cette façon, nous n'avons pas à intervenir; tout ce que nous pouvons faire est de nous demander si ce terminus va avoir belle apparence et constituer un terminus convenable pour le National-Canadien. Nous ne pouvons nous demander si c'est là une bonne affaire pour le Canada.

L'hon. M. DANDURAND: Cette question est réglée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement l'a réglée?

L'hon. M. DANDURAND: La Chambre des communes l'a réglée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas l'affaire était entendue bien avant que l'honorable représentant du Gouvernement eût déclaré devant ce Comité qu'elle restait ouverte.

L'hon. M. DANDURAND: Elle reste ouverte sur l'opportunité de poursuivre les travaux, mais sur le principe même de l'entreprise, je la prétends close.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sur l'opportunité de poursuivre les travaux? Cela ne comporterait-il pas l'examen d'une alternative plus profitable?

L'hon. M. DANDURAND: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais alors sur quoi avons-nous à délibérer?

L'hon. M. DANDURAND: Le Comité pourrait peut-être décider de ne pas poursuivre présentement les travaux à cause de la situation financière du pays.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais non parce qu'il est possible de faire mieux et à meilleur compte?

L'hon. M. DANDURAND: Cette question fut discutée et réglée en 1929.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable représentant du Gouvernement n'essaiera certainement pas de faire accepter une telle déclaration par le Comité? Cette affaire nous est soumise sous tous ses aspects ou elle ne l'est pas du tout. Quel nonsens que de venir prétendre que nous sommes libres de nous demander si le pays est assez riche pour entreprendre ces dépenses mais non si ces dépenses sont sages ou extravagantes. La question nous dépasse; c'est ce que prétend le représentant du Gouvernement.

L'hon. M. DANDURAND: Oui, comme point de départ des dépenses.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comme point de départ? Ce point est un trou dans le sol.

L'hon. M. DANDURAND: Je désirerais fort voir ce trou; malheureusement il est rempli.

Le très hon. M. MEIGHEN: Libre à nous de nous demander si oui ou non nous pouvons emprunter l'argent nécessaire; si oui ou non nous avons des chances d'emprunter assez pour construire ce terminus de Montréal, mais le représentant du Gouvernement vient nous dire: il est trop tard pour examiner l'opportunité de la dépense; vous ne pouvez discuter ce point.

L'hon. M. DANDURAND: Oui, et parce que nous avons décidé dans un certain sens d'aller de l'avant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Après avoir lui-même ouvert la discussion et fait entendre un témoin armé d'un long mémoire favorisant cette entreprise, l'honorable leader, après avoir présenté un aspect de la question, déclare: "Je n'ai rien à ajouter. Voilà tout ce que nous pouvons faire". Voilà dans quelles conditions il nous faut discuter la question des termini de Montréal. Est-il surprenant après cela que je ne puisse le suivre? Je n'ai jamais auparavant vu le représentant du Gouvernement prendre une attitude semblable.

L'hon. M. DANDURAND: Mon honorable ami a l'habitude des déclarations catégoriques. Il vient maintenant nous dire n'avoir jamais rien entendu de la sorte.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai entendu d'autres personnes, mais jamais mon honorable ami, dire que tout ce que nous sommes autorisés à discuter sur les termini de Montréal, après nous avoir affirmé maintes et maintes fois que la question était de la compétence du Comité, c'est la possibilité de trouver l'argent pour poursuivre les travaux. Voilà ce qu'il affirme devant le Comité.

L'hon. M. DANDURAND: Non, pas exactement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voudra-t-il nous désigner autre chose à discuter? Nous ne pouvons savoir si oui ou non il existe une alternative préférable?

L'hon. M. DANDURAND: Cette alternative est chose du passé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous ne pouvons discuter si oui ou non le National-Canadien a besoin de ce terminus. La chose est réglée?

L'hon. M. DANDURAND: En effet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce qu'il s'agit de savoir est si oui ou non nous pouvons réussir à emprunter l'argent nécessaire pour construire le terminus?

L'hon. M. DANDURAND: Et cela ne nous regarde pas.

Quelques hon. MEMBRES: Oh! Oh!

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas nous ne pouvons rien examiner. Nous devons nous contenter d'entendre un unique son de cloche suivi du discours du représentant du Gouvernement, sans plus. Dans ce cas, j'abandonne la partie.

L'hon. M. DANDURAND: L'"unique son de cloche" est celui des chemins de fer Nationaux. Il ne comprend pas l'avis du Pacifique-Canadien; voilà pourquoi je refuse de m'engager dans une discussion sur les avantages relatifs du terminus ou de la gare de la rue Windsor.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous n'eussiez pas dû alors ouvrir cette discussion.

L'hon. M. DANDURAND: Mon très honorable ami était absent la semaine dernière et n'a pas pris connaissance du rapport.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh! oui, j'étais présent quand il fut décidé de prendre connaissance du mémoire.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai dit alors: "Si vous désirez connaître le sentiment des hauts fonctionnaires des chemins de fer Nationaux sur une question qui intéresse le réseau du National-Canadien, et lui seulement, je puis vous obtenir le rapport du Comité des chemins de fer de la Chambre des communes."

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous pouvons entendre un son de cloche aussi longtemps que nous le désirerons?

L'hon. M. DANDURAND: Ne pas oublier que nous nous occupons présentement de notre propre chemin de fer, le chemin de fer National-Canadien; que nous étudions son exploitation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien. Supprimez la discussion et attendez la fin.

L'hon. M. CALDER: Monsieur le président, je n'ai qu'un mot à ajouter. Je suis tenté de croire que le représentant du Gouvernement oublie la raison d'être du Comité. Il ne fut pas institué pour décider si oui ou non il doit y avoir un terminus commun à Montréal.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sans doute que non.

L'hon. M. DANDURAND: C'est ce que je prétends.

L'hon. M. CALDER: Nous n'avons pas mission de décider s'il doit y avoir un terminus ou un autre. Nous avons une mission très spéciale à remplir et qui n'est pas de servir les intérêts de membres du Parlement mais bien ceux de la population du pays. Le Canada se trouve en face d'un problème fort épineux, l'un des plus graves qu'il ait jamais eu à résoudre, celui des chemins de fer.

Or mon honorable ami remonte à ce qui s'est produit en 1929, année très infortunée sous plus d'un rapport. Elle a marqué le sommet de la prospérité, et plusieurs personnalités très en vue au Canada et hors du Canada ont alors adopté une attitude sur la situation économique et financière absolument différente de celle qu'elles adopteraient aujourd'hui. Et cette situation ne se confine pas au Canada mais, comme je me suis efforcé de le démontrer l'autre soir, la situation des chemins de fer est mauvaise par le monde entier. Il s'est produit par le monde des pertes d'argent énormes par suite des événements survenus sur toute la surface du globe. La concurrence devient de plus en plus vive et le deviendra encore davantage.

Quel est le mandat de notre Comité? En résumé, c'est de savoir si oui ou non il peut d'une ou d'autre façon, après avoir étudié la situation des chemins de fer au Canada, déterminer s'il est possible d'effectuer des économies.

Voilà notre mandat, et le seul qu'on nous a confié. Pas un seul moment au cours de nos séances avons-nous cherché à conclure s'il fallait abandonner ceci ou cela ou s'il fallait unir ceci à cela, ou s'il importe d'économiser ici ou là. Ce n'est pas du tout là ce que nous avons cherché à faire. Ce que, en notre qualité de Comité, nous avons cherché, ce sont les faits sur quoi nous baser pour conclure sur ce qu'il importe de faire pour nous tirer au mieux de la situation actuelle qui empire graduellement. De sorte que quand l'honorable sénateur suggère que le Comité émette le vœu d'entendre des témoignages pour conclure sur ce qu'il importe de faire dans la ville de Montréal, il s'éloigne de la question. Par ailleurs, quand il cherche à limiter le débat sur les faits qui doivent nous servir à conclure comme il convient, il se place sur un terrain assez dangereux.

L'hon. M. DANDURAND: Cependant mon honorable ami vient justement de dire que nous n'avons pas mission de nous prononcer sur une gare centrale, à choisir entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous ne pouvons décider de ce point. Seuls, le Parlement et le Gouvernement peuvent le faire.

L'hon. M. DANDURAND: C'est tout décidé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et nous ne pouvons prendre aucune autre décision. Tout ce que nous pouvons c'est de formuler des recommandations.

L'hon. M. DANDURAND: La question est celle-ci: allons-nous interroger les experts et les techniciens pour revenir à la question du choix de la gare Windsor comme gare centrale? Ce n'est pas notre mandat.

L'hon. M. CALDER: Permettez-moi de mettre les choses au point. La mission de notre Comité est de se mettre en face des faits afin de permettre à la population de juger si oui ou non le Gouvernement agit bien ou mal. Voilà notre mission et rien d'autre. Il ne nous appartient pas de décider là-dessus. Mais je prétends que la population du Canada a le droit d'être renseignée sur la situation. Voilà mon avis. J'ajouterai que nous ne devons pas être bâillonnées dans l'étude de cette question. Mon unique crainte est que nous retombions dans la même situation que l'an dernier, à savoir: que nous n'ayons pas le temps de mener cette enquête à bonne fin. D'ailleurs la chose est évidente, à l'heure présente. Nous avons des comptes à rendre non pas au Parlement même, et encore moins au Gouvernement, mais bien à la population du Canada qui surveille constamment les délibérations du Comité.

L'hon. M. DANDURAND: Je tiens à rappeler à mon honorable ami que le rapport du National-Canadien fut déposé devant le comité de la Chambre des communes, que tous les partis politiques en ont eu connaissance et l'ont approuvé à l'unanimité.

L'hon. M. CALDER: Naturellement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils ont été trop loin en ce faisant.

L'hon. M. DANDURAND: Naturellement. Et que conclurait mon très honorable ami si nous faisions partie de ce comité?

L'hon. M. CALDER: Il y a une élection à l'horizon.

L'hon. M. DANDURAND: En effet, et il y a même des membres du Sénat qui le savent.

J'attire l'attention de mon honorable ami sur le fait qu'après enquête approfondie de la part du comité de la Chambre des communes sur cette question même, il en est sorti un rapport adopté à l'unanimité. Non seulement il y eut un rapport adopté à l'unanimité mais on s'est plaint au comité, plainte appuyée par tous, que le National-Canadien n'obtenait pas justice devant le public à cause de la propagande qui s'exerçait. Je me propose de retenir votre attention sur cette propagande avant la fin de cette enquête. On a traité le National-Canadien comme ballon d'essai en vue d'atteindre certaines fins. Mon honorable ami connaît ces fins.

L'hon. M. CALDER: Non.

L'hon. M. DANDURAND: Dans ce cas, je vais renseigner mon honorable ami. Le comité de la Chambre des communes—comité composé de conservateurs et de libéraux—a adopté à l'unanimité un rapport à l'effet de féliciter le conseil d'administration du National-Canadien de la façon brillante dont il remplissait son mandat. Ce rapport est présentement devant la Chambre des communes et je me demande si ce comité n'est pas plus justifiable de se prononcer au nom de la population que mon honorable ami.

L'hon. M. CALDER: Je ne me fais pas le porte-parole de la population.

L'hon. M. DANDURAND: Et pourtant mon honorable ami affirme que la population nous écoute.

L'hon. M. CALDER: Elle le fait sûrement.

L'hon. M. DANDURAND: Cependant il existe des voies par lesquelles les renseignements à recueillir en cette enceinte peuvent parvenir à la population. Je connais la splendide organisation de ceux qui supportent le projet chéri, comme il avait coutume de l'appeler, de sir Edward Beatty. Je ne récrimine pas contre la campagne lancée par sir Edward Beatty. Ce dernier défend les intérêts de ses actionnaires, comme il l'a déclaré dans une lettre adressée au premier ministre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si nous ne pouvons rien étudier de ce que la Chambre des communes a décidé, nous n'avons pas de raison d'exister.

L'hon. M. DANDURAND: Bien au contraire. Je reconnais volontiers que nous sommes une Chambre libre, mais nous ne sommes pas des représentants directs de la population.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que pouvons-nous faire s'il nous est défendu d'examiner rien de ce qui fut décidé?

L'hon. M. DANDURAND: Je vous rappellerai qu'en 1929 nous avons à l'unanimité adopté une loi autorisant le National-Canadien à construire son terminus. Il s'y est mis et a dépensé à cette fin $16,000,000. Il aura à dépenser quelques autres millions, après quoi les trains se rendront directement du pont Victoria à la gare-terminus. C'est son entreprise à lui et non celle du Pacifique-Canadien. Voilà pourquoi je refuse de consentir à ce que le Pacifique-Canadien entre en jeu et vienne dire: "Oh! mais nous avons la gare Windsor. Faisons-en une gare centrale." Voilà où je tire la ligne. Je refuse au Pacifique-Canadien de s'immiscer en cette affaire pour faire obstacle à la décision de 1929 approuvée par tous les partis politiques jusqu'à présent.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'a-t-on pas changé d'avis depuis. On a par la suite absolument abandonné cette attitude.

L'hon. M. DANDURAND: Oh! non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh! oui; absolument.

L'hon. M. DANDURAND: Pas un seul instant.

L'hon. M. MURDOCK: Puis-je poser une question à mon honorable ami, le sénateur Calder? Dois-je déduire de ses paroles qu'à son avis nous devrions étudier sérieusement l'opportunité de dépenser encore $12,000,000 pour récupérer, si possible, les $16,000,000 déjà dépensés sur la gare-terminus de Montréal, et comparer cette éventualité à l'opportunité de dépenser $20,000,000, chiffre désigné nommément, quelques années passées, par un ingénieur très savant, pour adopter la gare Windsor et en faire un terminus commun? Sont-ce là les deux questions que nous devrions étudier?

L'hon. M. CALDER: Non je n'ai rien dit de tel.

L'hon. M. MURDOCK: Reconnaissez-vous qu'un ingénieur très compétent a déclaré qu'il faudrait immobiliser $20,000,000 pour faire de la gare Windsor une gare centrale?

L'hon. M. CALDER: Je ne le reconnais pas, car je n'en sais pas le premier mot.

L'hon. M. MURDOCK: Dans ce cas il est malheureux que vous l'ignoriez car c'est consigné.

L'hon. M. CALDER: Une telle déclaration de moi est consignée?

L'hon. M. MURDOCK: Non; ce renseignement est consigné.

L'hon. M. CALDER: D'où vient-il? De qui est-il? Quelle autorité possède son auteur?

L'hon. M. DANDURAND: Ces paroles sont de l'expert américain du Pacifique-Canadien, M. Smith.

L'hon. M. CALDER: Je ne plaide en aucune façon la cause du Pacifique-Canadien, et je ne l'ai jamais fait. Je n'ai aucune accointance avec le Pacifi-

que-Canadien. Je ne prétends pas me faire l'avocat de l'unification immédiate. Qu'on le sache bien. Je n'ai poursuivi qu'un unique but en assistant cette année et l'an dernier à ces réunions; et si quelqu'un croit que je me fais le champion de qui que ce soit dans cette discussion, je lui déclare franchement et carrément qu'il se trompe absolument. Personne n'a de prise sur moi. Mais je crois que le Comité à une mission à remplir non envers le Gouvernement du jour ni envers le Parlement tel qu'il est présentement composé; absolument pas. Le Comité fut institué et existe depuis deux ans en vue d'un seul objet, à savoir: s'enquérir de la situation générale des chemins de fer au Canada, et ce dans un unique but, économiser.

L'hon. M. MURDOCK: Non, ce n'est pas là l'objet du Comité, d'après ce que je constate.

L'hon. M. CALDER: Probablement pas le vôtre. Je vois autour de cette table des hommes qui ont poursuivi ce but sans relâche, et ce but fut la principale raison de la résolution à la suite de laquelle le Comité a été institué, à savoir, s'enquérir de la situation actuelle en vue d'économiser.

L'hon. M. MURDOCK: Mais il y a aussi un autre objet à en juger par l'insistance à faire intervenir le Comité.

L'hon. M. CALDER: En quoi?

L'hon. M. MURDOCK: En quoi? L'intention cachée fut d'amener l'unification, la fusion.

L'hon. M. CALDER: Quelle raison vous fait parler ainsi?

L'hon. M. MURDOCK: Chaque mot et chaque argument de certaines personnes prouvent à l'évidence à quiconque possède une intelligence ordinaire que c'est là l'intention.

L'hon. M. CALDER: Je suis d'un avis tout à fait contraire, et je crois pourtant avoir tout autant d'intelligence que l'honorable sénateur.

L'hon. M. MURDOCK: Je ne parle pas de vous.

L'hon. M. CALDER: A mon avis, la grande majorité des membres du Comité ont siégé en cette enceinte dans un but, un but unique, celui de se renseigner sur la situation réelle. L'honorable préopinant n'est nullement justifié de faire cette insinuation. Je crois que la grande majorité des personnes qui siègent ici le font pour s'acquitter franchement et honnêtement de la mission que la Chambre leur a confiée.

L'hon. M. MURDOCK: Et cependant certains d'entre eux prétendent ignorer ce désir de favoriser l'unification.

L'hon. M. HAIG: Nommez-en. Pas d'insinuations.

L'hon. M. ROBINSON: Je vais en nommer. L'un des présidents du Comité a fait un long discours en Chambre en faveur de l'unification le jour où il a proposé l'institution du Comité.

Le PRÉSIDENT (L'hon. M. Beaubien): Exact.

L'hon. M. CALDER: Il ne l'a pas fait ici même. Il peut ne pas favoriser l'unification.

L'hon. M. ROBINSON; Si ce discours ne visait pas à créeer chez nous l'impression que le but du Comité était de favoriser l'unification, je me demande ce qui pourrait la créer. Je crois cependant que les membres du Comité ne sont pas disposés à adopter le principe de l'unification sans se mettre bien au courant de tous les faits. Je crois que ses membres ne sont pas entichés du principe de l'unification. A mon avis, chacun des membres du Comité est sincère et désire une enquête complète. Je ne puis cependant nonobstant les paroles du sénateur Calder ou du sénateur Meighen, écarter l'idée que le Comité fut institué en vue de faire accepter l'unification.

L'hon. M. BLACK: Monsieur le président, je désire récuser les paroles de mon honorable ami le sénateur Robinson, et je suis surpris de l'entendre parler ainsi.

L'hon. M. ROBINSON: J'exprime mon sentiment.

L'hon. M. BLACK: C'est moi qui ai proposé l'institution du Comité, et je n'ai jamais conféré avec le sénateur Beaubien à ce sujet, jamais ni nulle part, avant de proposer cette motion. Il n'en a jamais suggéré l'idée. Je désire que les honorables messieurs sachent bien que je n'ai pas proposé ma motion dans l'intention de favoriser l'unification et que j'ignorais ce que pût être le sentiment du sénateur Beaubien, tout comme j'ignorais ce que pût être celui du sénateur Murdock, malgré le soupçon que j'aie pu entretenir.

L'hon. M. DANDURAND: Sur le compte des deux.

L'hon. M. BLACK: Sur le compte des deux. J'ai agi dans une intention, et une seule, celle d'en arriver à la pratique de l'économie dans l'exploitation des chemins de fer. Je n'ai pas, ni ici ni nulle part ailleurs, prêché l'unification des chemins de fer car, à parler franc, j'ignore si l'unification serait opportune ou non. Je n'ai entendu aucun témoignage du Comité qui m'ait en rien assuré que l'unification soit la meilleure solution.

L'hon. M. CALDER: Parfait.

L'hon. M. BLACK: Je suis disposé à faire tout en mon pouvoir pour aider le Comité à en arriver à la meilleure solution. J'admire fort l'énergie de mon honorable ami de Parkdale, le sénateur Murdock. Cependant il accuse d'autres personnes et même le président du Comité de s'être prononcés. Les honorables membres du Comité ont droit à leur opinion. J'ajouterai que nul membre du Comité n'émet ses vues et les vues de son groupe plus énergiquement que ne le fait le sénateur de Parkdale. Il n'est que juste d'affirmer qu'il siège au Comité comme au Sénat pour représenter l'opinion d'un certain groupe. N'ai-je pas raison en ceci?

L'hon. M. MURDOCK: Non; c'est une fausseté inqualifiable.

L'hon. M. BLACK: Nierez-vous qu'il y a deux ans vous avez siégé au Sénat en qualité de membre d'une certaine organisation?

L'hon. M. MURDOCK: En effet, j'avoue être membre d'une organisation de travailleurs, mais je n'ai pas représenté d'organisation de travailleurs ni accepté un sou d'une telle organisation depuis nombre d'années.

L'hon. M. HARDY: Sommes-nous ici pour examiner la situation des chemins de fer ou les prédilections des membres du Comité?

L'hon. M. BLACK: Je ne voudrais pas laisser croire à mon honorable ami ni à aucun membre du Sénat que j'aie voulu insinuer qu'il était à la solde d'aucun groupe.

L'hon. M. MURDOCK: Je veux dire que je ne touche pas de salaire.

L'hon. M. BLACK: Les sentiments de l'honorable sénateur de Parkdale sont cependant très favorables à un certain groupe. Je l'en admire. Je n'ai encore entendu qu'un seul sénateur se prononcer en faveur de l'unification. Je n'ai rien entendu de la bouche du très honorable leader de ce côté-ci du Sénat qui ne favorise aucune sorte d'unification ou de fusion. Je l'ai entendu cependant exprimer le désir d'éviter à la population du Canada des dépenses injustifiées. Le sénateur Dandurand a perdu son sang froid une couple de fois, chose qui lui arrive très rarement.

L'hon. M. DANDURAND: Mais je ne perds pas de vue la voie à suivre. Ne vous y trompez pas.

L'hon. M. BLACK: J'ai déjà soulevé la question et j'y reviens. On suggère une dépense de $12,600,000 de l'argent public. Il importe peu que cette fraction des dépenses soit portée au compte d'un ministère ou des chemins de fer; c'est le

peuple qui paye la note. Il fut apparemment décidé d'effectuer cette dépense à cause de la dépression financière actuelle et du marasme des chemins de fer, et je me suis senti profondément découragé. Je le suis encore. J'ai lu ailleurs une partie du témoignage rendu par M. Fairweather devant le Comité des chemins de fer et j'en ai lu le reste depuis. Or, ce témoignage ne me satisfait pas. Je sais que le Gouvernement a décidé, pour quelque raison, de dépenser beaucoup à Montréal.

L'hon. M. DANDURAND: C'est-à-dire qu'il a adopté le projet soumis par le National-Canadien.

L'hon. M. BLACK: Je prends vos propres mots de l'autre soir. Le Gouvernement a décidé de faire certaines dépenses.

L'hon. M. PARENT: Cette décision change la face des choses.

L'hon. M. BLACK: Non. Voici ce que cela veut dire:. je déclare que c'est malheureux; en effet, si l'on se reporte à 1921 ou à 1927, on se trouve à invoquer une situation absolument différente de la situation actuelle. Il existait alors des revenus assurés, comme l'a déclaré le sénateur Calder, du chef du trafic que le Canada fournissait de toutes parts. Puis la question de ces dépenses a surgi et nous avons pu les éviter pendant ces années maigres. Mais voilà qu'en 1938-1939, alors que le revenu ferroviaire provenant du transport des voyageurs et des marchandises est à son plus bas depuis 1921, on découvre soudain que les gares de Montréal ne répondent plus aux besoins et qu'il nous faut commencer à dépenser des millions.

L'hon. M. DANDURAND: Vous avez dit: soudain; or, la question se pose depuis vingt-cinq ans.

L'hon. M. BLACK: Ces douze dernières années, nous n'avons pas dépensé un sou à ce terminus. Parce que l'on a englouti de l'argent dans le passé, cela ne nous justifie pas d'en dépenser davantage maintenant. Si je place et perds dans une entreprise commerciale $1,000 ou $1,000,000, mon argent s'en est allé. Je ne place plus d'argent dans cette affaire à moins d'entrevoir le moyen de recouvrer ma première mise. Dans les témoignages rendus devant le Comité des chemins de fer de la Chambre des communes, il ne s'est pas dit un seul mot pour indiquer que le National-Canadien ou l'Etat compte retirer quelque avantage pécuniaire de cette dépense. On a dépensé pour donner au public un meilleur service.

L'hon. M. DANDURAND: Je prierais mon honorable ami de relire ce document.

L'hon. M. BLACK: Je vais le faire. Je parle sans rien connaître de l'aspect technique de la situation. Cependant après avoir tout lu ce document une fois, puis après en avoir relu une partie, j'ai l'impression que dans certains quartiers on désirait justifier cette dépense, et les chemins de fer ont apporté le plaidoyer le plus habile possible dans les circonstances. Qu'il soit très agréable d'avoir un terminus à Montréal si nous avons l'argent suffisant pour le faire et si nos revenus doivent augmenter, j'y consens volontiers.

L'hon. M. DANDURAND: Et vous n'ajoutez pas que ce terminus sera utile?

L'hon. M. BLACK: N'importe quel terminus sera utile, mais ce terminus-là ne le sera pas assez pour justifier la dépense énorme que nous allons faire.

L'hon. M. DANDURAND: C'est donc une question d'argent?

L'hon. M. BLACK: Rien ne s'est dit devant le Comité à l'effet que le revenu doive en être augmenté. Tout le monde reconnaît que le revenu des chemins de fer est à la baisse.

L'hon. M. DANDURAND: Je vais communiquer ce document à mon honorable ami. Je l'ai sous la main.

L'hon. M. BLACK: Parfait.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais vous refusez à tous autres de rédiger un autre document.

L'hon. M. BLACK: L'honorable leader de la Chambre fait manifestement erreur. Nous devrions prier les employés du National-Canadien de venir nous donner les raisons de ce terminus. L'honorable sénateur a déclaré l'autre soir qu'il n'a jamais été question d'un terminus commun. Je sais cependant qu'il y a eu discussion à ce sujet et qu'il a été institué un comité mixte pour étudier l'affaire.

L'hon. M. DANDURAND: Oh! certainement, la question fut étudiée de 1927 à 1929.

L'hon. M. BLACK: Je n'ai pas soulevé ce point. J'ignore si oui ou non un terminus commun serait avantageux, mais je regrette que le leader du Gouvernement dise que le Gouvernement ayant décidé de dépenser encore $12,600,000, nous ne puissions en aucune façon examiner cette décision.

L'hon. M. DANDURAND: Mon honorable ami me permettra-t-il de le mieux renseigner?

L'hon. M. BLACK: Certainement.

L'hon. M. DANDURAND: Si j'ai bien suivi son argumentation, il prétend à l'inopportunité de faire cette dépense présentement à cause de la situation financière du pays.

L'hon. M. BLACK: A cause aussi de la situation des chemins de fer.

L'hon. M. DANDURAND: Et de la situation financière des chemins de fer. Est-il alors disposé, en face de ce document, à entreprendre une enquête approfondie pour s'assurer si nous devrions choisir la gare de la rue Windsor comme gare centrale en lieu et place du terminus?

L'hon. M. BLACK: Je n'ai jamais proposé que nous fassions cette enquête.

L'hon. M. DANDURAND: J'en suis convaincu, parce que le Comité doit décider s'il va étudier la réclamation du P.-C. en vue de transformer la gare Windsor en gare commune?

L'hon. M. BLACK: Vous ne m'avez pas entendu dire un mot d'une gare commune à Montréal dans mes dernières remarques. Mais j'affirme que si nous devons étudier la question de la justification des frais d'aménagement d'un terminus, alors nous avons parfaitement le droit de faire venir des témoins du P.-C. à l'encontre. Je ne veux aucunement étudier cela. Je crois que nous perdons notre temps.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai un mot à dire vu certaines remarques précédentes et cela en justice pour le coprésident, le sénateur Beaubien. Je n'ai fait aucune déclaration sur la conclusion à laquelle j'en suis venu comme résultat des témoignages entendus jusqu'ici. Je n'ai pas l'habitude de faire une déclaration sur une question sur laquelle je dois me prononcer avant que tous les témoignages ne soient recueillis. Dans son discours au Sénat le sénateur Beaubien a recommandé une enquête pour constater la possibilité de produire des économies pour le peuple canadien. Il a fait la revue des arguments à l'appui de l'unification. Il discute cela au Comité afin d'obtenir des témoignages sur ce point et demander au Comité de peser tous les aspects de la question. Le sénateur Beaubien est dans une situation aussi honorable que n'importe quel membre du Comité qui croit que l'unification n'offre aucun avantage et je nie à tout sénateur le droit d'attaquer un partisan de l'unification, de qualifier d'ennemi du National-Canadien. Si à la suite de tous les témoignages soumis au Comité sur tous les aspects du sujet, j'estime que l'unification constitue la solution de notre problème ferroviaire, alors je suis aussi libre de l'appuyer qu'un autre membre du Comité puisse l'être de la combattre et je refuse à quiconque le droit d'attaquer les motifs qui m'animent. Personne au Canada ne se réjouirait de la réussite du National-Canadien plus que moi-même, personne ne saurait avoir plus de raison de s'en réjouir—je doute si quelqu'un pourrait en avoir autant.

L'hon. M. DANDURAND: Très bien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne suis pas opposé au National-Canadien parce que je cherche un meilleur moyen de résoudre la problème ferroviaire. J'en suis un chaud partisan, mais je me préoccupe en premier lieu du contribuable canadien.

L'hon. M. CALDER: Très bien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je m'estime libre d'appuyer tout ce qui avantagera raisonnablement le peuple canadien dans les questions ferroviaires et épargnera de l'argent au contribuable. Ce serai commettre une lâcheté et se montrer indigne de faire partie du Comité que de manifester du mépris et imputer des motifs de servilité à l'égard des entreprises privées à celui qui croit pouvoir offrir une solution pratique.

L'hon. M. ROBINSON: Monsieur le président, si je suis visé...

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas du tout. Je n'avais pas pensé à l'honorable sénateur.

L'hon. M. ROBINSON: Je ne me suis pas proposé d'attribuer des motifs à aucun membre du Comité, si telle est la conclusion tirée par l'honorable sénateur de mes observations. J'ai simplement énoncé ce qui s'est passé.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable sénateur a dit que le Comité avait été institué afin d'imposer l'unification. Je ne crois pas qu'il aurait dû faire cette affirmation. Il s'est exposé à la critique.

L'hon. M. MURDOCK: Il a dit que cela s'appliquait à vous aussi. C'est aussi mon avis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suis surpris de ce qu'avance le sénateur de Parkdale.

L'hon. M. ROBINSON: Je veux qu'on me cite exactement. Je n'ai pas dit que le Comité avait été institué afin d'imposer l'unification, mais que j'avais l'impression qu'on voulait l'imposer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien; j'accepte cela.

L'hon. M. ROBINSON: Très bien. Le président du Comité lorsqu'il a proposé un vœu à la Chambre pour l'institution du Comité a fait un discours très long et très convaincant à l'appui de l'unification.

L'hon. M. BLACK: Il n'a pas proposé l'institution du Comité, sénateur Robinson.

L'hon. M. ROBINSON: Qui l'a fait?

L'hon. M. BLACK: Moi-même.

L'hon. M. PARENT: Mais quelqu'un l'avait inspirée.

L'hon. M. BLACK: Je n'ai jamais discuté la question avant de proposer l'institution du Comité.

L'hon. M. ROBINSON: Je vous demande pardon. Je croyais que le sénateur Beaubien avait proposé l'institution du Comité.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Vous allez être obligé de vous rétracter.

L'hon. M. ROBINSON: J'ai certainement quelque chose à rétracter à ce sujet.

L'hon. M. DANDURAND: Je crois qu'il y a eu deux motionnaires.

L'hon. M. MURDOCK: Non. Le sénateur Black à la fin de la dernière session a laissé entendre qu'il ferait ce qu'on a fait à la session actuelle.

L'hon. M. ROBINSON: Je suis dans l'erreur selon les faits. Ce ne fut pas le sénateur Beaubien qui proposa l'institution du Comité. J'allais dire qu'il en eut l'idée. Je ne veux pas entrer dans une discussion entachée de trop de politique sur la question, bien que j'en aie parfois envie, parce qu'il y a certaines attitudes et discussions au Comité qui donnent à croire qu'elles en sont inspirées.

L'hon. M. CALDER: Pas du tout. Les deux chefs de l'autre Chambre s'opposent à tout ce qui ressemble à l'unification.

L'hon. M. ROBINSON: Qui l'a dit?

L'hon. M. CALDER: Les deux.

L'hon. M. PARENT: C'est peut-être une tactique.

L'hon. M. CALDER: Oui, dans une grande mesure.

L'hon. M. ROBINSON: Je ne suis pas convaincu que l'unification soit la bonne solution, mais je ne veux pas fermer les yeux sur ce qui se passe. Il faut admettre les signes des temps. J'en ai le droit autant que quiconque, et je ne crois pas faire preuve de lâcheté en ce faisant. J'ignore jusqu'où nous voulons pousser l'étude de cette question. Nous reconnaissons tous que c'est un problème grave. Je crois que tous les membres du Comité aimeraient contribuer à la solution de ce problème. Il n'y a pas de mal à ce que les membres du Comité aient une préférence dans un sens ou dans l'autre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nullement.

L'hon. M. ROBINSON: C'est parfaitement naturel et juste. Certains peuvent pencher vers l'unification, d'autres y être opposés. Il peut être difficile de convaincre les gens qui ont une idée préconçue. Toutefois, nous pouvons tous nous appliquer à l'étude des diverses questions en jeu en nous inspirant de l'intérêt du pays plutôt que d'un parti politique. Je suppose que c'est ce que nous nous efforçons tous de faire. Nous avons tous peut-être des préférences politiques, bien que nous nous efforçions de nous en débarrasser lorsque nous devenons sénateurs. Nous nous appliquons à nous dépouiller de l'esprit de parti et je crois que les sénateurs méritent des éloges sous ce rapport.

Je puis dire, messieurs les présidents, que j'ai toujours cru qu'on était enclin au pays à se trop plaindre chaque fois que les dirigeants du National-Canadien tentent d'exposer leur point de vue au public. Il m'a toujours paru exister une campagne soutenue en faveur du programme d'unification du Pacifique-Canadien. J'ai longtemps cru que ceux qui sont particulièrement bien disposés envers ce dernier l'ont aidé de toutes les façons possibles et qu'il était à regretter que les dirigeants du National-Canadien n'étaient pas censés répondre aux arguments répétés en faveur du Pacifique-Canadien. On a irradié des discours dans tout le pays et publié diverses communications, mais j'ai toujours estimé que cette campagne était partiale. Le fait que les dirigeants du National-Canadien sont des fonctionnaires les a empêchés jusqu'à un certain point d'exposer leur version. On peut dire qu'ils n'ont pu le faire qu'au Comité. Je ne crois pas que les gens intelligents du pays veuillent s'en laisser imposer dans un sens ou l'autre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous ne les avons pas muselés, monsieur le sénateur.

L'hon. M. ROBINSON: Non; nous leur avons accordé assez de latitude.

Le très hon. M. MEIGHEN: Deux fois.

L'hon. M. ROBINSON: C'est ce que nous voulons faire. Nous voulons accorder aux deux parties toute latitude à ce sujet. J'aimerais me débarrasser de tout parti pris et être prêt à voter sur cette question selon ce qui me paraîtra conforme aux meilleurs intérêts du pays, non pas de ceux de quelque association ou d'un groupe de propagandistes. Nous avons discuté toute la matinée la question des termini...

L'hon. M. DANDURAND: D'une gare commune.

L'hon. M. ROBINSON:...à Montréal. J'ignore jusqu'à quel point nous devrions étudier cette question. Si nous l'abordons, je suppose que nous devrons l'étudier à fond, comme l'a dit le sénateur Calder, et appeler des témoins. Je ne sache pas que ce point soit une partie importante de la question.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ne l'avons-nous pas déjà approfondi?

L'hon. M. ROBINSON: Je sais à quoi vous pensez.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comment pouvez-vous soutenir que nous devrions entendre un aspect de la question et non pas l'autre?

L'hon. M. DANDURAND: Mais quel est l'autre aspect?

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous le saurons lorsque nous l'entendrons.

L'hon. M. DANDURAND: C'est le projet de la gare Windsor.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce parce que cet aspect est celui du Pacifique-Canadien que vous ne voulez pas l'entendre?

L'hon. M. ROBINSON: Je n'ai pas prétendu cela.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non et je ne crois pas que vous le feriez. Mais le leader du Sénat l'a fait.

L'hon. M. ROBINSON: Je me demande uniquement si nous devrions nous en occuper le moindrement, si nous ne perdons pas notre temps là-dessus.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est un peu tard pour le dire après avoir entendu une version.

L'hon. M. DANDURAND: Nous avons entendu nos gens les représentants du National-Canadien expliquer la situation.

L'hon. M. ROBINSON: C'est une question importante. Je pourrais continuer sur ce thème longtemps, mais peut-être ai-je déjà pris trop de temps. J'ai été plus ou moins entraîné dans la discussion par les observations d'autres sénateurs et j'ai exposé franchement mon attitude sur l'unification. Mais je ne veux pas blâmer qui que ce soit, je ne voudrais pas pour tout au monde blâmer un membre du Comité. J'ai le plus grand respect pour les deux présidents et tous les autres membres du Comité. Même si l'un des présidents est partisan de l'unification, cela ne doit pas lui être reproché.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

L'hon. M. ROBINSON: Cela n'en atténue pas notre respect pour lui. Chaque membre du Comité a droit à ses préférences. J'espère avoir été bien compris.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur le président, je crois avoir droit de dire un mot ou deux. J'ai compris que mon ami le sénateur Meighen avait laissé entendre qu'on pouvait être lâche en faisant certaines déclarations dans certaines circonstances. On ne m'a jamais accusé de lâcheté et, par conséquent, je ne me sens pas visé par cette accusation maintenant. Je veux attirer votre attention sur au moins une chose à propos du sentiment dominant, tel que je l'entrevois, de certaines personnes en faveur de l'unification. Au début de l'année on a fait des représentations ici en faveur de la comparution d'un Canadien très éminent et très distingué de l'Alberta afin qu'il exposât certaines opinions. Pour la première et l'unique fois depuis le début des séances du Comité à la dernière session mon très honorable vis-à-vis (le très hon. M. Meighen) a insisté pour que ses dépenses de voyage lui fussent payées. Nous savons tous ce qu'il a déclaré—nous avons le compte rendu des délibérations du 29 mars—nous savons tous qu'il a fait un plaidoyer vigoureux à l'appui de l'unification des chemins de fer. Il a fait des avancés complètement faux ainsi que je pourrai l'établir un peu plus tard. Et qui représentait-il? Il a dit à la page 8, du compte rendu: "Je ne représente que moi-même". Il n'en a pas moins fait un exposé très long et très complet et a allégué à tous les points de vue possibles que l'unique espoir pour le contribuable canadien ignoré reposait dans l'unification. Voilà le résumé de son plaidoyer. Et on lui a remboursé ses frais de déplacement pour nous exposer cet exposé très long et très complet. Il s'est arrêté à Toronto en venant et il a vu les dirigeants du *Citizens' Group for Railway Action*, que l'on devrait appeler à meilleur droit le *Citizens' Group of Canadian Pacific Shareholders*. Deux ou trois jours plus tard nous reçûmes du *Citizens' Group* un exemplaire imprimé des arguments avancés au Comité.

L'hon. M. PARENT: De qui parlez-vous?

L'hon. M. MURDOCK: De M. Peterson. C'est un homme éminent et expérimenté. Mais va-t-on me demander de me rendre ridicule et admettre que certains personnages distingués ignoraient ce que M. Peterson devait prôner devant le Comité? Cela m'est impossible. Je suis convaincu qu'on savait généralement...

L'hon. M. HAIG: Qu'est-ce?

L'hon. M. MURDOCK: Je ne m'adresse pas à mon honorable ami. Ne soyez pas trop susceptible.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vous montrerai tout ce que vous voulez savoir.

L'hon. M. MURDOCK: Je crois qu'on savait généralement ce qu'il devait exposer au Comité et que c'est surtout pour cette raison qu'on a insisté pour qu'il comparût. Sans en venir au vote, parce que la question n'en vint pas là, nous décidâmes de lui rembourser ses frais de voyages de Calgary à Ottawa et retour, je suppose.

Je m'intéresse autant que quiconque au sort du contribuable oublié, dont notre distingué président et quelques autres membres du Comité nous ont entretenus si longuement. D'abord et toujours je voudrais soustraire le contribuable oublié à ce que comporte à mon sens les propositions de certains hommes distingués, à savoir, l'imposition d'une charge bien plus lourde sur ses épaules—les quelque $32,000,000 plus ou moins que les actionnaires recevaient les années dernières. C'est mon attitude et je n'en changerai pas. On nous a certainement imposé assez d'obligations en 1921 et en d'autres années sans nous faire assumer celle de faire face à un autre $32,000,000.

L'hon. M. CALDER: Sur quoi vous appuyez-vous pour faire ce dernier avancé?

L'hon. M. MURDOCK: Seul le jugement...

L'hon. M. CALDER: Un soupçon?

L'hon. M. MURDOCK: Rien que sur mon jugement. Je ne critique pas le fait que nous ayons assumé les obligations du *Canadian Northern,* du Grand-Tronc-Pacifique et autres valeurs en 1921. Je crois que nous avons bien agi alors et qu'il eût été déshonorant pour le Canada d'agir autrement. Mais étant donné ce que nous avons fait alors, je me demande si on pourrait s'attendre à ce que nous nous dérobions à nos obligations, si nous nous trouvions de nouveau dans une situation semblable.

L'hon. M. CALDER: Les témoignages sont contre vous.

L'hon. M. MURDOCK: A votre point de vue.

L'hon. M. CALDER: Non, les témoignages eux-mêmes, non pas à mon point de vue.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur le président, je suppose que nous devrions mettre un terme à cette discussion. J'aimerais que les membres du Comité réfléchissent à la question et à cette fin je propose de suspendre la discussion sur-le-champ. Nous y reviendrons peut-être après la levée de la séance du Sénat cet après-midi ou ce soir. Il semble y avoir divergence d'opinion entre moi-même et certains autres membres du Comité quant à l'étude de cette dépense de $12,000,000 et quant au choix de la gare Windsor ou de la gare-terminus du National-Canadien comme gare commune. Je me propose de demander au Comité de ne pas aborder cela. J'estime que nous ne devrions pas étudier un projet réglé par acte du Parlement en 1929, projet déjà en voie d'exécution. Je prétends que nous ne devrions pas faire venir des experts et des ingénieurs du Pacifique-Canadien pour parler en faveur de la gare Windsor et des ingénieurs du National-Canadien pour prôner leur plan. Quels progrès le Comité réaliserait-il s'il passait des jours et des jours à débattre cette question qui est très technique? Je prétends que le Comité n'a pas la compétence ni les

connaissances nécessaires pour en arriver à une décision. En outre, je dis qu'il est trop tard pour se prononcer sur la question, le National-Canadian construisant et aménageant ce terminus pour lui-même, et cela n'intéresse aucunement le Pacifique-Canadien. Je m'en tiens à cette attitude et j'aimerais que le Comité pesât la question jusqu'à ce qu'il se réunisse, cet après-midi ou ce soir.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est moi qui ai vivement insisté pour faire venir M. Peterson et je n'ai pas à m'en excuser. Son témoignage justifie pleinement sa comparution devant le Comité. M. Peterson m'a écrit qu'il aimerait à être entendu. Je lui a accusé réception de sa lettre et lui ai conseillé d'écrire au président. Il y a quelques mois de cela. Ma mémoire peut faire défaut après ce laps de temps, mais je vais vous dire ce que je me rappelle de sa lettre. De cette dernière j'ai déduit qu'il voulait témoigner sur une question tout à fait différente: l'effet dans l'Ouest de certaines attitudes prises par les chemins de fer. Ma mémoire est parfois fidèle et dans ce cas, je ne me souviens pas qu'il ait jamais dit un mot de l'unification. Mais s'il en eût parlé et qu'il m'eût exposé son attitude à ce sujet, j'aurais été aussi désireux de le faire comparaître et je n'aurais aucune excuse à présenter au sénateur de Parkdale. Je connais M. Peterson et je sais quelle est sa réputation dans l'Ouest. Ce n'est pas lui qui viendrait dire qu'il est le représentant des cultivateurs de l'Ouest. Il ne représente aucune association. Tous les autres qui ont comparu devant nous représentaient quelque association. Mais étant donné sa réputation au pays—j'en appelle à tous les cultivateurs de l'Ouest de la véracité de mes paroles—M. Peterson était très compétent pour témoigner. Personne ne peut exposer les sentiments et les opinions des cultivateurs de l'Ouest mieux que lui et alors ils l'appuient.

L'hon. M. DANDURAND: Mais je crois qu'il a dit ne pas connaître les sentiments des cultivateurs.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne dirait pas qu'il parle au nom de telle ou telle personne, mais vu le rang qu'il occupe il est le porte-parole des cultivateurs de l'Ouest et c'est pourquoi j'ai insisté afin qu'on le fît venir. Je ne crois pas que quelque membre du Comité regrette d'avoir entendu M. Peterson, quelles qu'aient été les vues de celui-ci, et je ne crois pas que quelque membre du Comité regrette que nous ayons défrayé ses dépenses. Avons-nous entendu un témoin qui ne représentait pas des intérêts particuliers? Pas du tout. Certains les représentaient très directement. Après tout, était-ce juste que M. Peterson défrayât ses frais de déplacement? Pourquoi rabâcherions-nous cela? Son témoignage a été très utile au Comité.

Je ne discuterai pas plus longtemps. On a proposé que nous y réfléchissions. Si lorsque nous en serons à la moitié des témoignages et aurons entendu une version, le leader du Sénat veut proposer de ne pas entendre les opposants et si la motion est adoptée, nous devrons nous incliner. Je l'invite à le faire.

L'hon. M. DANDURAND: Je m'explique. Je proposerais que nous n'entendions pas l'autre version dans l'affaire de la gare Windsor.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle version entendriez-vous?

L'hon. M. DANDURAND: Je ne veux pas faire descendre maintenant dans l'arène le Pacifique-Canadien pour combattre en faveur de la gare Windsor comme gare commune.

L'hon. M. CALDER: Je trouve sage la suggestion du leader du Sénat de réfléchir un peu plus longuement sur la question. Je ne puis m'empêcher de penser que l'étude approfondie de la situation des termini à Montréal serait très longue et nécessiterait les témoignages d'experts que nous entendrions pendant des jours et des jours. Comme quelqu'un l'a dit de l'autre côté, lorsqu'ils auraient fini nous serions plus ou moins dans le vague nous-mêmes, car il s'agit d'une question très technique. J'avance simplement cette suggestion pour l'instant. On nous a exposé la situation telle qu'elle était en 1929. Evidemment le P.-C. avait certains experts, l'Etat avait les siens, entre autres sir Frederick Palmer d'Angle-

terre. Ce dernier soumit finalement son rapport auquel on donna suite. On nous a signalé que l'un des experts du P.-C. à l'époque s'opposait à ce que la gare Windsor fût transformée en gare commune. Ai-je raison sur ce point?

L'hon. M. DANDURAND: Je n'ai en main l'exposé de M. Stewart, mais je me rappelle assez bien qu'il dit que le Pacifique-Canadien avait ses propres gares et devait les conserver.

L'hon. M. CALDER: Si nous décidons en définitive de ne pas entendre de témoignages détaillés concernant cette situation, même au point de vue du présent, je crois que le Comité devrait avoir au moins l'occasion d'obtenir un exposé, disons, de vingt minutes ou d'une demi-heure au plus, du clan adverse quant à leur changement d'opinion, c'est-à-dire, quant aux principes ou motifs de leur changement d'attitude depuis 1929.

L'hon. M. DANDURAND: Vous parlez du P.-C.?

L'hon. M. CALDER: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Il ne s'est jamais ravisé; il a toujours été en faveur de la gare Windsor.

L'hon. M. CALDER: J'avais compris que c'était l'un de ses experts.

L'hon. M. DANDURAND: L'un de ses experts s'était prononcé en ce sens.

L'hon. M. CALDER: Ne pourrions-nous pas limiter l'enquête à un bref exposé, de disons, une demi-heure, sans entrer dans les détails, sur les motifs pour lesquels on croit qu'il serait possible d'avoir un autre terminus à Montréal que celui qu'on y construit actuellement?

L'hon. M. DANDURAND: Je ne suis pas disposé à accepter cette proposition, parce que si on ouvre la discussion sur cette question d'une gare commune, soit à la gare Windsor ou au terminus du National-Canadien, on l'ouvre complètement.

Le très hon. M. MEIGHEN: La discussion est ouverte maintenant.

L'hon. M. DANDURAND: Non, elle ne l'est pas et je me propose dans la mesure du possible de ne pas l'ouvrir. C'est pourquoi je dis: que les membres du Comité décident l'attitude qu'ils prendront, car je me propose, tant que je le pourrai, d'empêcher la discussion sur la gare Windsor ou le terminus à Montréal. Mon attitude est claire. La semaine dernière—je ne fais que répéter ce que j'ai dit alors—le président, M. Hungerford, a dit qu'il favorisait l'étude d'une gare commune et que le terminus était aménagé pour répondre aux besoins d'une gare commune lorsque le P.-C. jugerait à propos de l'utiliser. On lui demanda: "Etes-vous en faveur d'une gare commune"? Il a répondu "Oui, au terminus et rien que là". Sir Edward Beatty a dit au nom du Pacifique-Canadien: "Oui, je suis en faveur d'une gare commune à la gare Windsor". La scission est claire. Pourquoi essayer de faire venir des témoins devant le Comité afin de tenter de justifier l'une de ces deux thèses?

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous l'avez fait passablement jusqu'ici.

L'hon. M. DANDURAND: Je n'ai pas l'intention, si je peux l'empêcher, de faire venir des experts des parties adverses pour revenir sur la question réglée en 1929 et au sujet de laquelle nous avons pris des mesures. Rappelez-vous que cette question fut réglée par une loi du Parlement autorisant au moyen d'un arrêté du conseil, la Commission des chemins de fer à approuver les plans et la construction du terminus. On l'a commencé. Telle est la situation. Cependant, sir Edward Beatty n'est pas encore satisfait. Et il dit au National-Canadien de revenir à l'ancienne situation et d'utiliser sa gare. Le National-Canadien lui répond: Vous pouvez utiliser notre gare si vous le voulez, mais nous n'insistons pas.

L'hon. M. HAIG: Je voudrais poser une question au sénateur Dandurand. Le public est troublé par la perte de $53,000,000 subie l'an dernier par le National-Canadien, par suite de ses obligations, non compris celles déjà directe-

ment contractées par l'Etat. Il est aussi troublé par le fait qu'après cinq ans de coordination, le plus que les chemins de fer peuvent réaliser, avec l'appui entier de la Commission des transports, c'est une économie de $2,000,000. Cela est établi. Malgré cette seule économie possible de $2,000,000 par la coopération, l'Etat ou le N.-C., ou les deux ensemble, se proposent de dépenser quelque $12,000,000 à Montréal. Au mieux les experts qui ont comparu devant le Comité des chemins de fer de la Chambre des communes n'ont pu indiquer que de très faibles avantages dans la recette ou l'exploitation comme résultat d'une telle entreprise.

Voici ce que le public veut savoir: y a-t-il quelque moyen pour les chemins de fer de réaliser des économies vraiment importantes? Après cinq ans les chemins de fer peuvent seulement économiser $2,000,000, et néanmoins, en une seule fois le Parlement vote $12,000,000 pour un entreprise qui, comme je l'ai dit, ne peut accuser que de très faibles économies si elle peut en accuser. Le public ne peut comprendre pourquoi nous, membres du Comité pouvons siéger jour après jour, semaine après semaine et mois après mois et nous fermer les yeux sur ce fait, au lieu d'examiner le motif de cette nouvelle dépense. Il y a dix ans qu'on n'a fait de dépenses pour le terminus de Montréal. Je crois que le public s'attend à ce que le National-Canadien tienne bon pendant cinq ou dix ans, ou peut-être seulement une année, jusqu'à ce que les circonstances justifient la croyance que le trafic ferroviaire est à la hausse. Le public s'attend qu'on lui justifie de quelque façon ce lourd accroissement de dépenses.

L'hon. M. CALDER: Il n'y a qu'une justification possible; le chômage à Montréal.

L'hon. M. HAIG: Seulement 40 p. 100 de la dépense lui est imputable.

L'hon. M. ROBINSON: Il y a d'autres motifs.

L'hon. M. DANDURAND: Voici la question posée par M. Deachman à M. Fairweather au Comité des chemins de fer de la Chambre et la réponse de M. Fairweather:

> M. DEACHMAN: Pouvez-vous nous donner une idée des économies réalisables, et ce que seraient réellement les avantages?
>
> M. FAIRWEATHER: J'ai touché cette question dans mon mémoire; j'ai dit que le trafic-marchandises était engorgé et que le nouvel arrangement améliorerait la situation. Mais vous ne pouvez réorganiser le trafic-marchandises sans vous débarrasser du trafic-voyageurs; le tout est trop mêlé; et, donc, si vous réglez le problème que présente le trafic-voyageurs en établissant un nouveau terminus vous pourrez alors vous occuper du trafic-marchandises; et quand vous aurez fait cela vous réaliserez des économies importantes.

Mon honorable ami dit que le public est troublé par le fait d'un déficit de quelque $50,000,000 provenant de l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada. On nous a soumis la semaine dernière un exposé indiquant là où ces déficits s'étaient produits.

L'hon. M. HAIG: Ne vous méprenez pas sur le sens de ma question, sénateur Dandurand. Le peuple est troublé par ce déficit annuel de $50,000,000 ou $40,000,000. Mais le point est qu'il l'est encore bien plus par le fait que l'Etat va de l'avant de propos délibéré et dépense encore $12,000,000 au terminus de Montréal. Il est vrai que M. Fairweather a dit que cette dépense est susceptible de produire quelques économies, mais il n'a jamais osé la justifier pour des motifs d'économie, à l'effet que par exemple, il serait possible d'épargner l'intérêt sur le placement. Pourquoi ne lui demanderions-nous pas ainsi qu'aux experts de la partie adverse la justification de l'accroissement de la dépense.

L'hon. M. DANDURAND: A quelle partie adverse?

L'hon. M. HAIG: Je n'en connais pas.

L'hon. M. DANDURAND: Alors vous faites venir le Pacifique-Canadien et il s'ingérera dans les affaires du National-Canadien.

L'hon. M. HAIG: Je ne veux aucunement avoir affaire au Pacifique-Canadien, mais que quelqu'un me dise ainsi qu'au public: "En dépensant $12,600,000 nous pouvons non seulement épargner l'intérêt sur cet argent, mais encore une autre somme qui justifiera la dépense accrue". Je crois, avec le sénateur Black, que nous dépenserons non seulement les quelque $12,600,000, mais qu'avant la fin des travaux, la dépense sera au moins du double.

La difficulté est que depuis 1921 les employés du National-Canadien ont appuyé d'habitude un certain parti presque à chaque élection sinon à toutes. C'est le point troublant qui exige une enquête. C'est pourquoi le pays s'inquiète vivement de la situation ferroviaire. Il voit quelque $12,000,000 enfouis à Montréal et d'après l'expérience du passé il est convaincu que cette somme ne suffira pas à terminer les travaux.

Je veux que les experts du National-Canadien se présentent au Comité et, forts de leur réputation, qu'ils nous disent: "Nous pouvons non seulement épargner l'intérêt sur les $12,600,000, mais cette somme suffira à terminer les travaux et il ne nous en faudra pas davantage". J'ai lu les témoignages donnés au Comité des chemins de fer de la Chambre. Ils ne contiennent pas cette assurance. On a insisté sur ce point auprès de M. Fairweather. Il a dit: pour ce que nous projetons cette somme suffira, mais il y aura plus de travail à faire lorsque les affaires s'accroîtront. Je veux que la dépense des $12,600,000 soit justifiée, mais non pas par le Pacifique-Canadien. Peu importe l'avis du Pacifique-Canadien sur cette question. Je ne dépenserais pas $12,000,000 de mes propres fonds à moins d'entrevoir une perspective raisonnable d'obtenir l'intérêt sur mon placement pour me justifier de faire cette dépense.

L'hon. M. DANDURAND: Voici l'exposé fait au Comité des chemins de fer et de la marine marchande de la Chambre de la part du National-Canadien:

## ÉNONCÉ DE LA SITUATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA CONCERNANT LES TÊTES DE LIGNE DE MONTRÉAL

Après une étude attentive de tous les facteurs, le conseil de régie des chemins de fer Nationaux du Canada a décidé de reprendre les travaux du projet de Montréal concernant les chemins de fer, mais d'après un plan modifié. L'étude faite a révélé que bien que les épargnes réalisées sur le trafic-voyageurs ne donneraient pas sur-le-champ des bénéfices suffisants sur la mise de fonds, la séparation des termini des trains à voyageurs et des parcs à wagons permettrait de prévoir des facilités de manutention des marchandises, qui justifieraient les dépenses qu'elles entraîneraient. Il fallait y ajouter la nécessité pratique de faire face à une situation aggravée du fait de quatre termini à voyageurs pour un seul réseau, dirigés et exploités presque indépendamment les uns des autres, au service et à la commodité du public, aux passages à niveau et aux difficultés de l'encombrement, à l'avenir de la ville, à l'augmentation de la circulation et à d'autres considérations accessoires importantes.

Il ne peut y avoir de doute sur la nécessité d'entreprendre ces travaux à bref délai. En les entreprenant maintenant on a pu réaliser des économies de près de 40 p. 100 dans leur coût, ces travaux devant être défrayés comme entreprise de chômage non imputable à la compagnie.

Les facteurs étudiés par le conseil d'administration étaient les suivants:

(A) Nécessité d'une coordination rationnelle des têtes de ligne à voyageurs et à marchandises des chemins de fer Nationaux du Canada pour des motifs d'efficience et d'économie.

(B) Effet défavorable, aux points de vue financier et autre, sur l'exploitation par la compagnie de l'utilisation et de l'entretien continuels de facilités de têtes de ligne délabrées et non coordonnées obtenues des compagnies précédentes.

(C) Problème des passages à niveau qui existe depuis longtemps à Montréal.

(D) Effet sur le développement et la croissance de la ville, aux points de vue industriel et autre.

(E) Etablissement d'un service suburbain satisfaisant entre les collectivités de la rive sud et le centre de la ville.

Lorsque vous demanderez à M. Fairweather de vous expliquer cela et qu'il vous dira comment les voyageurs de la rive sud sont traités; qu'on les déverse à la rue McGill, où ils ne sont guère abrités, vous comprendrez ce que cela veut dire. Des milliers de personnes utilisent quotidiennement ce service.

(F) Mise de fonds déjà placée dans des propriétés qui ne servent à rien.

(G) Développements nécessaires à la lumière des conditions et des besoins actuels aussi bien que des besoins futurs, y compris éventuellement, si on s'y décidait, une gare commune.

Naturellement la gare commune ne sera pas établie immédiatement, mais seulement lorsque le Pacifique-Canadien le jugera dans ses intérêts.

(H) Convenance hors pair de l'emplacement de la gare centrale à une tête de ligne commune démontrée par une étude approfondie de la situation faite par les ingénieurs de la compagnie, aussi bien que par une étude indépendante spéciale de sir Frederick Palmer, *M. Inst. C. E., Am. Soc. C. E.*, chargé de ce travail par l'Etat.

Et il ne faut pas oublier que ce fut l'honorable Charles Dunning, alors ministre des Chemins de fer, qui demanda à ce monsieur de faire une étude et d'agir virtuellement comme arbitre. Puis vient dans le rapport du Comité de la Chambre des communes le résumé de l'étude de chacun de ces facteurs par le conseil d'administration du National-Canadien.

L'hon. M. HAIG: C'est le même genre de mémoire que celui donné par le National-Canadien lors de sa construction de l'hôtel Bessborough à Saskatoon et de l'hôtel de Vancouver. Je sais que M. Fairweather est assez intelligent pour justifier ce placement en dollars et en cents, si cela eût été possible. Ce fut parce que ce ne fut pas possible qu'il usa de prolixité.

L'hon. M. DANDURAND: Mon honorable ami sait très bien que lorsqu'il s'agit de démêler les services...

L'hon. M. HAIG: M. Fairweather aurait pu nous citer les chiffres, si cela eût été possible.

L'hon. M. DANDURAND: Je n'ai aucune objection à le mettre sur la sellette afin que vous puissiez lui poser la question.

L'hon. M. HAIG: Vous me demandez d'accepter les témoignages donnés au Comité des chemins de fer de la Chambre des communes. Je les ai lus avec soin et je n'ai pu trouver nulle part que M. Fairweather, les administrateurs ou qui que ce soit aient justifié sur une base pécuniaire la dépense de cette somme. Je crois que nous devrions pouvoir faire venir des experts afin de déterminer ce que produira cette dépense. C'est ce que nous devrions étudier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si leur affaire est aussi bonne, sénateur Dandurand, pourquoi craignez-vous d'entendre la partie adverse?

L'hon. M. DANDURAND: Laquelle?

Le très hon. M. MEIGHEN: Ceux qui s'opposent au National-Canadien.

L'hon. M. DANDURAND: Vous voulez faire venir les experts du Pacifique-Canadien pour qu'ils témoignent sur les besoins du National-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi pas? N'importe quel expert. Vous nous avez dit que nous devions accepter l'avis du National-Canadien sur tout; que si nous n'acceptons pas son avis sur tout vous nous empêcherez de parler. Si quelqu'un est d'une autre opinion, il ne peut la faire connaître, surtout s'il représente le Pacifique-Canadien. Nous n'entendrons pas d'autre opinion que celle qui nous a été soumise.

L'hon. M. DANDURAND: Il s'agit de décider si les représentants du Pacifique-Canadien devraient se présenter ici pour tenter de détourner l'attention du Comité en faveur de l'utilisation de la gare Windsor comme gare commune. Je dis que non. Si vous voulez faire venir des représentants du Pacifique-Canadien afin de discuter les affaires internes du National-Canadien, je m'y oppose.

L'hon. M. HUGESSEN: Honorables sénateurs, je suis le seul sénateur de Montréal qui n'a pas pris part à cette discussion ce matin. Comme la ville que je représente est très intéressée à cette question il m'incombe de dire un mot ou deux. J'ose suggérer au sénateur Haig et aux autres membres du Comité que l'audition des témoignages d'experts du National-Canadien et du Pacifique-Canadien ne serait pas tout ce qu'il nous faudrait afin d'avoir un exposé complet de la situation. Je doute fort que M. Fairweather ou tout autre pourrait justifier la dépense de $12,600,000 simplement sur la base de la recette supplémentaire que le chemin de fer espérerait en retirer. Mais je voudrais vous faire remarquer honorables sénateurs, qu'il y a bien d'autres considérations en jeu. Quarante pour cent de cette dépense figure sous le chef de l'assistance-chômage à Montréal. Allons-nous étudier la ligne de conduite de l'Etat en matière d'assistance-chômage afin de constater s'il est justifiable de dépenser cette somme à Montréal pour l'assistance-chômage? Puis, naturellement, il y a d'autres questions administratives publiques dont l'Etat a dû tenir compte concernant cette question...

Le très hon. M. MEIGHEN: Dites-vous, sénateur, que nous ne devrions jamais étudier la sagesse du projet du National-Canadien tant que l'Etat y consacrera des fonds pour l'assurance-chômage?

L'hon. M. HUGESSEN: Non, je ne le dirais pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que vous soutenez.

L'hon. M. HUGESSEN: Quarante pour cent de cette dépense est pour l'assistance-chômage. Quand plusieurs millions de dollars y sont consacrés chaque année, il vaut bien mieux en dépenser une partie à l'achèvement de travaux tels que ceux en question que de garder des hommes oisifs.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela peut être vrai. Mais voyons l'autre aspect de la question.

L'hon. M. HUGESSEN: En se montrant le plus sarcastique possible le très honorable sénateur nous parle de la nécessité d'entendre l'autre aspect de la question. J'essaie d'en démontrer les nombreux aspects. Il n'y a pas que ceux du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. HAIG: Enumérez-nous les.

L'hon. M. HUGESSEN: Si vous vouliez les entendre, cela ne prendrait pas une demi-heure, mais six mois, comme l'un des membres du Comité l'a déjà fait remarquer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi avons-nous abordé cela?

L'hon. M. HUGESSEN: Veut-on me permettre d'achever mon exposé? J'espère que je n'agace pas mon honorable ami.

L'hon. M. MURDOCK: Certaines gens veulent qu'on prenne le demandeur pour juge.

L'hon. M. HUGESSEN: Il y a le point de vue de Montréal. Notre montagne porte à son flanc depuis des années une plaie béante, d'aspect terrible. Si ce terminus est achevé il en résultera une grande amélioration de la circulation à Montréal, la diminution de l'encombrement dans les rues, etc.

Je répète ce que j'ai essayé de dire: si nous étudions à fond cette question il nous faudra entendre d'autres personnes que les experts du National-Canadien et du Pacifique-Canadien; par exemple les représentants de la ville de Montréal et il nous faudra obtenir de l'Etat une déclaration de politique en matière d'assistance-chômage. Et j'ose dire que non seulement une telle enquête prendrait plusieurs mois, mais que par là le Comité aborderait des questions tout à fait en dehors de ses attributions.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je répondrai seulement à cela que si cette question ne nous intéresse pas nous n'aurions jamais dû l'aborder.

L'hon. M. HUGESSEN: Je n'ai pas dit qu'elle ne nous intéressait pas. Je tentais de démontrer au Comité qui nous devrions entendre si nous voulons faire une enquête complète.

Le très hon. M. MEIGHEN: L'honorable sénateur ne peut échapper à la conclusion à tirer de ses observations et c'est qu'ayant entendu l'exposé de la question par M. Fairweather...

L'hon. M. HUGESSEN: Je ne l'ai pas entendu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui; il nous a fait parvenir son mémoire. Maintenant vous dites que nous devons nous en tenir là, ne pas entendre les opposants, car cela prendrait trop de temps.

L'hon. M. DANDURAND: Je voudrais savoir qui ils sont. Je maintiens encore que sur une question d'administration du National-Canadien il ne serait pas à propos pour le Pacifique-Canadien...

Le très hon. M. MEIGHEN: N'avons-nous pas entendu les opposants à propos de tout?

L'hon. M. DANDURAND: ...il ne conviendrait pas que le Pacifique-Canadien la discutât et tentât de revenir à l'une de ses propositions faite en 1929 et rejetée complètement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a rien qu'on a soumis au Comité qui n'intéresse pas la régie interne du National-Canadien. Il nous est impossible de nous acquitter de notre rôle sans étudier son administration.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne m'y oppose pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et à propos de tout, jusqu'ici nous avons entendu la partie adverse. A propos de tout nous avons entendu les opinions sur ce qu'il vaudrait mieux faire pour épargner de l'argent au pays mais lorsque nous abordons cette question on nous dit que nous ne devons entendre que le National-Canadien et puis nous taire.

L'hon. M. DANDURAND: Nous pouvons étudier la situation du National-Canadien comme l'a fait le Comité de la Chambre des communes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais ne pas entendre la partie adverse?

L'hon. M. DANDURAND: Mais ne pas permettre à son rival, le Pacifique-Canadien de s'ingérer dans les affaires du National-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce que tout ce qui influe sur l'administration du National-Canadien n'intéresse pas le Pacifique-Canadien, comme cela intéresse chaque contribuable, et en vérité bien plus directement? Tout ce qui a trait à l'économie dans le service ferroviaire canadien intéresse le Pacifique-Canadien, que ce soit l'administration du National-Canadien ou non. Le Comité n'aurait jamais dû se réunir s'il doit poursuivre la ligne de conduite proposée.

L'hon. M. DANDURAND: Mon honorable ami voudra-t-il répondre à cette question? En quoi le fait que le National-Canadien améliore son terminus de Montréal intéresse-t-il le Pacifique-Canadien et comment cela influe-t-il sur lui?

Le très hon. M. MEAGHEN: De diverses façons. D'abord, il est le plus fort contribuable au Canada. Cela influe certainement sur lui à cet égard et profondément.

L'hon. M. DANDURAND: Mais il prélève le montant de ses impôts sur le peuple.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comme tout le monde. L'honorable sénateur aurait dû s'abstenir de cette déclaration.

Ensuite, la ligne de conduite adoptée par le National-Canadien depuis bien des années a rendu impossible à tout chemin de fer rival de suivre les voies de l'économie. Par conséquent, le Pacifique-Canadien est intéressé de façon très directe aux principes économiques quant aux questions intéressant le National-Canadien. Il n'existe pas d'institution au Canada qui s'intéresse autant à ce terminus.

L'hon. M. DANDURAND: Sont-ils intéressés à quelque amélioration que les chemins de fer Nationaux du Canada visent à effectuer?

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement. S'il s'agit d'établir une politique de chemin de fer plus économique à laquelle ils peuvent s'associer, ils sont tout aussi intéressés qu'ils peuvent l'être, et le devoir absolu nous incombe de les entendre, car s'ils peuvent démontrer que les citoyens du Canada peuvent économiser de l'argent d'une autre façon, alors la chose leur est non seulement avantageuse en premier lieu, mais...

L'hon. M. DANDURAND: Telle que la gare de la rue Windsor.

Le très hon. M. MEIGHEN: ...elle profite à tout le pays.

L'hon. M. DANDURAND: Nous avons commencé cela en 1929.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous ne pourrions entendre une parcelle de témoignage si l'honorable monsieur introduisait ce principe et l'appliquait dès le commencement.

L'hon. M. DANDURAND: Je dis que cette question du terminus du National-Canadien à Montréal se rattache exclusivement aux intérêts du National-Canadien, et il n'appartient pas au Pacifique-Canadien d'intervenir et de dire, "nous croyons que ces améliorations sont discutables."

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce que le même raisonnement ne s'appliquerait pas relativement à la ligne du National-Canadien de Woodstock à Windsor?

L'hon. M. CALDER: Et à tout terminus au Canada.

L'hon. M. DANDURAND: Il y a l'intérêt commun des deux chemins de fer...

Le très hon. M. MEIGHEN: Assurément. Et il y a l'intérêt commun du peuple.

L'hon. M. DANDURAND: ...au terminus de Montréal?

Le très hon. M. MEIGHEN: Naturellement. Si le National-Canadien abandonnait une ligne, et nous discutions s'il devrait en agir ainsi ou non, c'est une question de régie interne qui concerne le National-Canadien, mais s'il s'agit d'un programme de coopération en matière d'économies, alors cela constitue une chose à laquelle le Pacifique-Canadien est également intéressé.

L'hon. M. MURDOCK: Ce principe s'appliquerait-il aux wagons?

Le très hon. M. MEIGHEN: Si une autre ligne de conduite peut amener la coopération, alors, nous entendons l'autre partie. L'honorable sénateur est prêt à appliquer ce principe à toute autre chose, mais dès que nous envahissons

l'enceinte sacrée du terminus de Montréal, il dit, "arrêtez, vous les autres individus, n'entrez pas! Nous allons entendre les représentants d'une partie." Je m'oppose à ce procédé.

L'hon. M. DANDURAND: La réponse est très simple. Le Pacifique-Canadien possède sa propre gare et en est satisfait.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il a sa propre ligne de Woodstock à Windsor.

L'hon. M. DANDURAND: Quand des économies peuvent être réalisées, c'est une question qui ressortit aux deux chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et nous nous enquerrons si ces économies ne devraient pas être effectuées; mais l'on nous dit ici que nous ne devrions pas nous en enquérir.

L'hon. M. DANDURAND: Nous avons ouvert la porte dès le début pour permettre au Pacifique-Canadien de défendre sa gare de la rue Windsor à titre de gare commune. Ce projet a été mis au rancart, et le National-Canadien dit, "la seule solution est celle que propose sir Frederick Palmer, solution que nous avons incorporée dans la loi de 1929."

Je propose que le Comité s'ajourne maintenant et reprennent ses délibérations après la séance du Sénat cet après-midi.

L'hon. M. ROBINSON: Puis-je m'enquérir si ce document qui nous a été communiqué sera versé au procès-verbal?

Le très hon. M. MEIGHEN: Tout le monde en a une copie et on en a cité des passages.

L'hon. M. DANDURAND: Oui. Je propose qu'il soit consigné au compte rendu.

L'hon. M. BLACK: Je ne crois pas que nous devions le consigner avant de décider ce que nous ferons à ce sujet.

L'hon. M. ROBINSON: Le sénateur Meighen dit qu'il ne fait pas partie du compte rendu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il fait partie du compte rendu en ce sens que nous l'avons lu.

L'hon. M. BLACK: Si nous n'étudions pas le sujet et n'entendons pas de témoignages, je ne crois pas que nous devions le consigner du tout.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous l'avons tous.

L'hon. M. BLACK: Précisément. Mais si le Comité décide de ne pas étudier la question davantage et de ne pas prendre de renseigenments à d'autres sources...

L'hon. M. PARENT: Il fait déjà partie du compte rendu.

L'hon. M. BLACK: Je ne crois pas que nous devions l'étudier maintenant.

L'hon. M. DANDURAND: Je crois que tout ce qui importe est déjà imprimé, et puisque nous avons parlé des terminus à Montréal, nous devrions prendre connaissance de l'explication que le National-Canadien a donnée à l'autre comité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

M. FLINTOFT: Monsieur le président, j'interviens avec beaucoup d'hésitation à ce stade à titre de représentant de l'autre partie—que je pourrais appeler l'une des autres parties. Cette affaire constitue peut-être un problème octogone.

Je ne veux pas plaider la cause du Pacifique-Canadien, mais je voudrais très respectueusement rectifier certaines méprises en cette matière. Je crois que le rapport de sir Frederick Palmer a été mal compris à certains égards. Tout d'abord, on a apparemment mal compris sa position. On peut lui attribuer le titre d'arbitre, mais, ordinairement, les deux parties participent à la nomination d'un arbitre ou si elles ne peuvent s'entendre, c'est le tribunal qui le nomme. Le Pacifique-Canadien n'eut rien à faire à son choix.

Sir Frederick Palmer entrevoyait une gare union dans son rapport et a déclaré incidemment—si je me souviens bien des chiffres—qu'il en coûterait un peu plus de $50,000,000 pour amener le Pacifique-Canadien à cette gare, c'est-à-dire la gare centrale.

L'hon. M. DANDURAND: Combien de millions?

M. FLINTOFT: Non; $28,000,000. Son chiffre global s'établissait à $83,000,000. Il était de l'ordre de $50,000,000 sans cette entreprise particulière.

Tel que le dit le sénateur Dandurand, le rapport fut adopté en 1929.

Vers cette époque, de fait avant même que sir Frederick Palmer ne fut nommé, nous avons déposé un rapport préparé par un ingénieur expert en terminus des Etats-Unis, M. Smith. On a cité ce rapport et on en a tiré un chiffre de $20,000,000. Mais ce chiffre de $20,000,000 se rapportait à une unification complète des terminus des deux compagnies, et il n'est pas juste de le comparer au chiffre de $12,000,000 que l'on discute, car ces $12,000,000, ainsi que j'en juge par le témoignage de M. Fairweather, pourvoit à l'exécution partielle du projet de sir Frederick Palmer pour les fins des chemins de fer nationaux seulement.

Depuis 1929, il est passé bien de l'eau, c'est-à-dire des flots d'argent, sous les ponts. Les conditions financières ont changé à tel point qu'à la suite de l'adoption de la loi de 1933—et je prétends que c'est une modification sensible à laquelle le Comité n'a peut-être pas suffisamment songé—les ingénieurs des deux compagnies s'abouchèrent et firent un rapport collectif qui figure au dossier et dont je me propose de parler.

Ils en vinrent à certaines conclusions dans ce rapport quant à la suffisance de la gare de la rue Windsor pour les besoins du trafic des deux compagnies, et démontrèrent que le projet était tout à fait réalisable.

L'hon. M. CALDER: Qui s'est ingéré le premier dans les affaires de son voisin?

M. FLINTOFT: Je ne saurais dire. Cela se passa sous l'égide du comité de coopération. Il dirigea une enquête et nomma ce sous-comité de deux ingénieurs, un représentant le National-Canadien et l'autre le Pacifique-Canadien. M. Gzowski, ingénieur en chef de construction du National-Canadien et M. Armstrong, à cette époque ingénieur adjoint du Pacifique-Canadien, firent ce rapport collectif.

A notre avis, la circonstance actuelle constitue la plus belle occasion d'effectuer des économies sur une base de coopération qui ait surgi depuis l'adoption de la loi de 1933. Nous ne tenons nullement à nous ingérer dans les problèmes internes du National-Canadien, et nous avons agi sous le régime de cette loi de coopération qui, comme le signala le sénateur Meighen, comporte dans presque tous les cas qui surgissent une certaine ingérence dans la régie interne de l'une ou de l'autre compagnie.

Nous signalons le plus respectueusement que cette question est certainement de celles dont le Comité devrait s'enquérir. Des affirmations unilatérales ont été faites de temps à autre concernant cette question du terminus de Montréal. En tant que je le sache, le Pacifique-Canadien n'a jamais été prié de participer à ces discussions. Nous croyons que le Comité en retirerait un grand avantage s'il avait l'occasion d'entendre actuellement ce qui a été appelé ici ce matin "l'autre aspect de la question." C'est tout ce que nous suggérons. Nous avons préparé un exposé et nous sommes prêts à vous le présenter, et nous croyons être en mesure de vous fournir certains renseignements précieux sur le sujet. Nous estimons que le Comité faillira à sa tâche s'il n'entend pas cet exposé.

Si j'en juge par la lecture de son exposé, l'honorable M. Dandurand a dit à la Chambre que le Comité étudiera toute cette question. Il a déclaré aux premières séances que la question du terminus de Montréal serait certainement amenée sur le tapis quand nous aborderions le sujet de la coopération. Vu ces déclarations, nous avons pris pour acquis que cette question est de celles concernant que le Comité voudrait naturellement examiner. Conséquemment, nous

avons préparé un exposé et sommes prêts à vous le soumettre. Je voulais dissiper certaine fausses notions qui pourraient exister dans les esprits de membres du Comité, et j'espère que vous aurez la bienveillance d'entendre l'exposé que nous sommes prêts à vous présenter.

L'hon. M. DANDURAND: Il va sans dire, monsieur Flintoft, que vous voulez rouvrir la discussion sur l'adoption de la gare de la rue Windsor comme gare commune.

M. FLINTOFT: Tel qu'il a été déclaré, monsieur, et comme vous l'avez dit ce matin, le Comité ne peut ordonner au National-Canadien d'utiliser la gare de la rue Windsor, pas plus qu'il ne peut ordonner au Pacifique-Canadien de se servir de la gare terminus. Cependant, nous avons pensé qu'il serait très utile au Comité de nous permettre d'indiquer pourquoi nous estimons que la gare de la rue Windsor devrait être adoptée pour servir les intérêts communs.

L'hon. M. DANDURAND: Vous voulez rouvrir la question de l'adoption de la gare de la rue Windsor comme gare commune.

M. FLINTOFT: Simplement, monsieur, du point de vue des économies à effectuer pour le compte des deux réseaux de chemins de fer. Nous n'avons nullement l'intention de nous ingérer dans les problèmes de régie interne du National- Canadien. Il s'agit simplement d'établir si nous, les deux compagnies, pouvons réaliser des économies et servir le public convenablement de quelqu'autre manière.

Je pourrais peut-être faire observer, monsieur, que je crois que vous vous êtes peut-être mépris quant au rapport de M. Stewart. Selon mon souvenir, son rapport stipulait qu'on répondrait le mieux à la situation à Montréal avec une gare commune pour l'est à la place Viger, et soit des gares distinctes ou une gare commune dans l'ouest pour le service des deux chemins de fer.

L'hon. M. DANDURAND: Une gare commune ou des gares distinctes, puis l'on aménagerait la gare Bonaventure.

M. FLINTOFT: Mais il ne rejeta pas la proposition d'une gare commune, monsieur. Il a dit effectivement qu'il faudrait deux gares: la place Viger pour la partie est, et soit une combinaison des gares Bonaventure et Windsor pour la partie ouest, ou, si le coût devait être trop élevé, l'aménagement de ces gares distinctement. Mais il ne rejeta pas l'idée d'une gare commune.

L'hon. M. DANDURAND: Mais il déclara que le Pacifique-Canadien était bien pourvu de terminus—la gare de la rue Windsor et la place Viger.

M. FLINTOFT: Nous le croyons aussi. Et j'estime que les dirigeants de chemins de fer se plaisent à reconnaître en général que l'entrée du Pacifique-Canadien à Montréal-ouest constitue une des meilleures entrées naturelles d'aucune ville de sa population sur le continent. Vous voyez, nous arrivons directement à Montréal-ouest sans aucun passage à niveau. Puis, nous avons ces gares suburbaines, Westmount et Montréal-ouest, qui acquièrent plus d'importance d'année en année; et nous avons la gare de l'avenue du Parc dans le nord qui dessert toute la partie nord-est de la ville. Quoi que vous fassiez, vous n'induirez jamais les gens de cette partie de la ville à se rendre au centre de la ville pour prendre un train qui passe à leur porte. Vous savez que pour le trafic des skieurs et tout le trafic à destination du nord et de l'est, la gare populaire est celle de l'avenue du Parc. Nous ne pouvons nous passer de la gare de l'avenue du Parc. Si le terminus du tunnel était adopté comme gare commune, il faudrait abandonner les gares de l'avenue du Parc, de Westmount et de Montréal-ouest, à moins que vous ne dépensiez $28,000,000 pour donner accès au Pacifique-Canadien à Montréal. Si je me souviens bien, monsieur, vous avez dit au Sénat, en parlant du trafic venant du nord, du sud et de l'est, que le Pacifique-Canadien entrera au terminus du tunnel bon gré mal gré. Il va sans dire que je ne puis souscrire à cette opinion.

[M. E. P. Flintoft, C.R.]

L'hon. M. DANDURAND: Je parlais de l'avenir.

M. FLINTOFT: Eh bien, d'un avenir très lointain, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: Oui.

M. FLINTOFT: Je crois que ces gares suburbaines acquièrent de plus en plus d'importance chaque année. La ville se développe vers le nord-est et le nord. Comme vous le savez, monsieur, c'est le nord, la partie du territoire derrière la montagne qui se prête à l'expansion à Montréal. Le public s'insurgerait s'il était question de fermer les gares de l'avenue du Parc, de Montréal-ouest et de Westmount.

L'hon. M. DANDURAND: Le National-Canadien a son terminus du tunnel qu'il utilise actuellement. S'il l'exploite en vue d'unir le pont Victoria au terminus, cela ne nuit en rien aux opérations du Pacifique-Canadien.

M. FLINTOFT: Non, mais nous pensons et nous espérons pouvoir démontrer que le National-Canadien peut être desservi tout aussi bien à la gare de la rue Windsor, en faisont beaucoup moins de déboursés.

L'hon. M. DANDURAND: C'est la proposition qui fut formulée en 1929 et rejetée.

M. FLINTOFT: Il va sans dire que sir Frederick Palmer, comme vous le savez monsieur, envisageait un projet beaucoup plus étendu. L'on proposait à cette époque un plan de gare beaucoup plus étendu, avec une ligne à double voies à partir du tunnel en contournant vers l'ouest, avec raccordement à leur ligne principale à la pointe Claire et un raccordement à cet endroit vers l'est joignant la ligne venant de Joliette. C'était là son grand projet, c'était un magnifique projet si vous aviez des ressources illimitées. Mais la situation a changé grandement depuis 1929, et ce n'est pas le projet dont on propose l'exécution à l'heure actuelle. Le projet actuel comporte virtuellement une gare de tête, tous les convois venant de l'ouest et du sud traversant le canal. Les convois à destination et en provenance de l'ouest doivent traverser le canal deux fois.

L'hon. M. ROBINSON: Tel que je comprends la situation, vous êtes d'avis qu'il devrait y avoir une gare commune, mais vous proposez que ce soit la gare de la rue Windsor. En un mot, vous vous rendez compte du besoin urgent de quelque amélioration à la gare du National-Canadien à Montréal.

M. FLINTOFT: Précisément. Nous ne désirons nullement retenir le National-Canadien à la gare Bonaventure.

L'hon. M. ROBINSON: Il faut faire quelque chose.

M. FLINTOFT: Nous sentons qu'il faut faire quelque chose. Et je pourrais faire observer qu'un autre facteur tient à la mise en commun des services de voyageurs que vous avez abordée. Nous avons besoin d'une gare commune à Montréal pour appliquer effectivement la mise en commun des services de voyageurs. Comme vous le savez, Montréal est le seul centre métropolitain qui n'a pas de gare commune. Il y en a une à Toronto, Ottawa, Québec et Saint-Jean —je parle du territoire de l'est maintenant. Les deux compagnies utilisent la même gare en ces villes. Et il serait très avantageux s'il y avait une gare commune à Montréal pour répondre aux besoins des services de voyageurs mis en commun.

L'hon. M. DANDURAND: Mais vous analysez la mise en commun des convois en regard des conditions actuelles. Quand vous envisagez la question de la mise en commun des convois, soit du point de vue local ou transcontinental, qu'importe-t-il si la gare du National-Canadien est au terminus du tunnel ou à Bonaventure?

M. FLINTOFT: Sir Frederick Palmer proposa une voie double de l'avenue Atwater, tournant circulairement le cœur de Montréal et se raccordant au termi-

nus actuel dans le voisinage des terrains de l'université McGill. Son projet relatif à l'acheminement du trafic du Pacifique-Canadien à cette gare comportait un déboursé de $28,000,000 environ.

L'hon. M. DANDURAND: Mais vous savez parfaitement bien que vous pourriez facilement parvenir au terminus du tunnel à même vos voies à Montréal-ouest.

M. FLINTOFT: Non, monsieur. Je crois qu'il serait difficile d'avoir accès au tunnel en partant de Montréal-ouest à cause de la différence de niveaux. La ligne du National-Canadien, comme vous le savez, traverse un terrain à un niveau beaucoup plus bas. Par ailleurs, ce projet comporterait l'abandon absolu de nos gares de Montréal-ouest et de Westmount, action qui, je crois que vous en conviendrez avec moi, soulèverait de vives protestations à Montréal.

L'hon. M. HORSEY: Combien en coûterait-il, estimez-vous, pour permettre au National-Canadien d'utiliser la gare Windsor comme gare commune d'une manière satisfaisante sous tous rapports?

M. FLINTOFT: Le coût de construction d'un raccordement à partir de Saint-Henri a été estimé à un chiffre variant de $5,000,000 environ, je crois, jusqu'à $9,000,000, suivant le nombre de voies et de niveau utilisés. Le rapport collectif des ingénieurs dont j'ai parlé, le rapport de 1934, disait qu'un déboursé de $6,000,000 permettrait aux deux compagnies d'utiliser la ligne actuelle du Pacifique-Canadien à partir de Montréal-ouest.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai examiné le chiffre et je constate qu'il s'établit à $14,000,000.

M. FLINTOFT: Je crois, monsieur, qu'il y a un chiffre de $13,000,000 qui comporte un réaménagement complet du terminus, y compris un parc à wagons dans le voisinage de Montréal-ouest qui serait assez spacieux pour accommoder les wagons des deux compagnies. Et je crois que ce chiffre a été comparé en certains milieux au montant de $12,000,000 du National-Canadien, mais ce montant se rapporte à une entreprise tout à fait différente, car avec un raccordement à Saint-Henri il y aurait un terminus commun complet. Nous n'avons pas besoin d'envisager ce projet actuellement, car le National-Canadien possède son propre parc à wagons à Turcotte, comme vous le savez. Le raccordement de ce parc de manière à ce qu'on puisse l'utiliser tout en nous servant de notre parc à wagons actuel à Glen comporterait un déboursé variant de cinq ou six à neuf millions de dollars.

L'hon. M. ROBINSON: Ces choses sont très difficiles à comprendre sans carte.

M. FLINTOFT: Je m'en rends compte. Nous avons une carte, monsieur, qui vous ferait voir l'ensemble des projets, si vous jugez qu'il serait possible de nous laisser vous présenter notre exposé.

Je vous remercie beaucoup, messieurs.

Le Comité s'ajourne jusqu'après le séance du Sénat.

La séance est reprise à 4 h. 15 de l'après-midi.

H. B. Chase, grand mécanicien en chef adjoint et représentant fédéral en matière de législation, syndicat des ingénieurs mécaniciens de locomotives, est appelé.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Très bien, monsieur Chase.

M. CHASE: Monsieur le président, comme il n'y a pas été fixé de date, j'ai transmis cette épreuve. Quand j'en aurai fini la lecture je voudrais dire un mot ou deux d'explication.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Très bien.

M. CHASE: Ce document est adressé au Comité spécial du Sénat institué pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement

grave des chemins de fer et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et est rédigé dans les termes suivants:

Honorables messieurs,

Notre demande de comparaître devant votre honorable Comité résulte d'une nouvelle publiée dans le *Star* de Montréal, du 21 mars, comportant des affirmations censées avoir été faites à votre Comité à cette date par le professeur J. L. MacDougall, de l'université Queen. Voici une partie de l'article publié dans le *Star*, de Montréal:

*Conventions ouvrières déclarées surannées*

Des conventions surannées relatives aux salaires conclues il y a des années alors que les chemins de fer étaient prospères ainsi que des règles compliquées régissant les conditions de travail ont empêché les chemins de fer canadiens d'effectuer de fortes économies, le professeur MacDougall a-t-il déclaré au Comité.

Les règlements approuvés par les administrations ferroviaires et les employés de chemins de fer ont produit des conditions anormales. Ils favorisent les catégories supérieures d'employés inscrits sur les listes d'ancienneté au détriment de l'ensemble des employés des catégories inférieures.

Sous le régime de ces règlements, des mécaniciens de trains-voyageurs purent toucher des salaires s'établissant à un peu plus de $4,000 par année, pour un mois de 15 jours de travail. Les salaires des cheminots sont aujourd'hui au niveau de 1929, le plus haut niveau jamais atteint, a dit le professeur MacDougall. Ils ont été maintenus à ce taux nonobstant le fait que tous les rapports révélaient que l'industrie ferroviaire était périclitante.

Il est anormal que le pays garantisse les forts taux de salaires de 1929 à des ouvriers protégés et continuent de les payer à un nombre graduellement déclinant eu égard à la pression exercée sur le marché de la main-d'œuvre, a dit le professeur MacDougall.

*Les salaires élevés causent le chômage*

Répondant au sénateur C. W. Robinson (libéral, Nouveau-Brunswick), M. MacDougall a déclaré que cela démontrait comment "les salaires élevés causent le chômage".

L'hon. M. DANDURAND: Je suggérerais que vous omettiez la lecture de cette coupure de journal, car elle n'est qu'une répétition de ce qui s'est passé ici, et nous sommes au fait.

M. CHASE: Très bien, monsieur, nous irons au bas de la page 3.

L'hon. M. DANDURAND: Au haut de la page 4.

M. CHASE: Je crois, monsieur, qu'il faudrait que je commence à la page 3. C'est là où commencent mes observations.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Très bien.

M. CHASE (il lit):

Tout d'abord, nous tenons à préciser qu'en réfutant les affirmations faites par le professeur MacDougall, nous supposons que l'article publié dans le *Star*, de Montréal, constituait un compte rendu exact.

Relativement à l'affirmation suivante:

Les règlements approuvés par les administrations ferroviaires et les employés ont produit des conditions anormales. Ils favorisent les catégories supérieures d'employés inscrits sur les listes d'ancienneté au détriment de l'ensemble des employés des catégories inférieures.

Sous le régime de ces règlements, des mécaniciens de trains-voyageurs purent toucher des salaires s'établissant à un peu plus de $4,000 par année, pour un mois de 15 jours de travail...

Les faits ne confirment pas les affirmations faites par le professeur MacDougall, pour la raison que les mécaniciens de trains-voyageurs et autres mécaniciens-conducteurs sont, de par les accords avec les chemins de fer, restreints en ce qui concerne le parcours qu'ils sont autorisés à effectuer durant une période ouvrable de 30 jours. De plus, à commencer en 1931, et jusqu'à présent, d'autres règlements ont été appliqués qui ont eu pour effet d'empêcher les mécaniciens d'effectuer le parcours maximum prévu par les conventions générales. Ces restrictions ont contraint les mécaniciens de trains-voyageurs à prendre, à proprement parler, un congé une fois que le parcours pour une période ouvrable de 30 jours a atteint la limite de quarante-cinq à quarante-six cent milles dans le service des trains-voyageurs, et de trente-cinq à trente-six cent milles dans le service des trains-marchandises.

Par l'application de ces règlements additionnels, les anciens employés sont tenus, dans une mesure raisonable, à partager le travail avec les plus jeunes; conséquemment, les règlements ne portent pas préjudice à l'ensemble des jeunes employés.

Le plus bas salaire payé aux mécaniciens sur trains-voyageurs à locomotives moins puissantes est de $6.16 par 100 milles, tandis que le taux le plus élevé moyen au Canada est d'environ $6.48 par 100 milles.

En supposant que chaque mécanicien de train-voyageurs pouvait travailler jusqu'à concurrence de 4,600 milles par mois (ce qui n'est généralement pas le cas) l'année entière, le mécanicien conduisant la locomotive la moins puissante pourrait gagner $3,400.32 par année, tandis qu'un employé conduisant une locomotive au fonctionnement de laquelle le taux de salaire le plus élevé est attribué pourrait gagner $3,486.96 par année.

Nous avons donné jusqu'ici les salaires maximums qui peuvent être gagnés, mais d'autre part il y a les minimums, vu que les règlements pourvoient à ce que le nombre de mécaniciens de trains-voyageurs ne soit pas réduit aussi longtemps qu'ils peuvent gagner le salaire que rapporte un parcours minimum de 4,000 milles par mois. En vertu des règlements régissant le minimum dans le cas d'une locomotive comportant le plus bas taux, un mécanicien de train-voyageurs pourrait gagner $2,956.80 par année, et dans le cas d'une locomotive comportant le taux le plus élevé, les salaire minimum réalisable pourrait être de $3,100.40 par année. On peut également affirmer sans risque de contradiction que certains mécaniciens de trains-voyageurs sont au maximum, tandis que plusieurs sont au minimum, et un autre grand nombre dans la classe moyenne. Ainsi, on notera que l'affirmation du professeur MacDougall à l'effet que des mécaniciens de trains-voyageurs sont en mesure de toucher des salaires qui s'établissent à un peu plus de $4,000 par année est inexacte.

Nous pourrions aussi ajouter que les chiffres précités sont basés sur la supposition que les mécaniciens de trains-voyageurs travaillent régulièrement toute l'année, et il est également vrai de dire que plusieurs d'entre eux ne travaillent pas régulièrement toute l'année.

La professeur MacDougall sait peut-être mieux que quiconque comment il établit son mois de 15 jours ouvrables. Les mécaniciens de trains-voyageurs de concert avec les mécaniciens de trains-marchandises travaillent et sont rémunérés sur la base du parcours et non pas sur une base quotidienne; conséquemment, il est impossible de faire une comparaison loyale entre les hommes qui travaillent et sont payés sur la base du parcours et ceux qui travaillent sur une base strictement quotidienne. Certains trains-voyageurs circulent en grande vitesse tandis que d'autres circulent en petite vitesse, et la longueur de temps prise à franchir 100 milles ou plus varie suivant la vitesse établie du convoi. Plusieurs des méca-

niciens sont tenus de suivre leurs courses virtuellement tous les jours du mois, tandis que dans d'autres cas ils peuvent doubler le trajet une journée et être au repos le lendemain. La façon dont ces hommes travaillent est établie au plus grand avantage à la fois des chemins de fer et des employés.

Pour autre preuve, nous prenons sur nous de signaler à votre attention la statistique des chemins de fer à vapeur du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1937, pages 34 et 35, où vous relèverez ce qui suit:

| Mécaniciens et contrôleurs de trains - voyageurs ..... | Nombre moyen employé | Total des heures en faction | Total des traitements et salaires | Heures moyennes de travail | Traitements et salaires à l'heure | Traitements et salaires à l'année |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 866 | 1,774,774 | $2,775,746 | 2,049 | $1.564 | $3,205.25 |

En prenant les heures moyennes de travail, i.e.: 2,049, et en les divisant par douze, on constatera que ces mécaniciens de trains-voyageurs travaillent en moyenne 170 heures $\frac{2}{3}$ par mois, et en calculant le nombre d'heures de travail par mois, on arrive à une moyenne approximative de 21 jours de 8 heures. Le salaire moyen de $3,205.25, compte tenu de la statistique précitée, confirme encore une fois notre affirmation que les avancés du professeur MacDougall sont inexacts quand il dit: "des mécaniciens de trains-voyageurs purent toucher des salaires d'un peu plus de $4,000 par année pour un mois de 15 jours ouvrables."

Le professeur MacDougall affirme aussi—"les taux de salaires des cheminots sont aujourd'hui sur la base des taux de 1929, le plus haut niveau jamais atteint." Cette affirmation aussi est inexacte, car les plus hauts taux de salaires furent atteints en 1920 en vertu de la décision McAdoo, et à ce stade nous prenons sur nous de dire que la décision McAdoo fut appliquée aux chemins de fer canadiens à la suite de l'arrêté n° 1768 du Conseil privé en date du 16 juillet 1918, arrêté qui en partie décrète:

> 1. Que les taux de salaires des cheminots tels qu'établis par la décision McAdoo dans le territoire des Etats-Unis, y compris toutes les modifications ou prorogations soient appliquées en territoire canadien, en tant qu'il s'agit de toutes les lignes de chemins de fer possédées, exploitées ou contrôlées par l'Etat.
>
> 2. Que les taux de salaires des compagnies de chemins de fer privées au Canada soient relevés de la même manière.

Les taux de salaires prévus dans la décision McAdoo et l'arrêté du Conseil privé ne restèrent en vigueur que jusqu'en juillet 1921, alors qu'une réduction de salaires de l'ordre de 12½ p. 100 fut décrétée sur les chemins de fer canadiens.

En 1927, les mécaniciens du Canada obtinrent un relèvement de salaire d'environ 5 p. 100, et les taux établis à cette époque sont encore en vigueur; conséquemment, bien que les taux de salaires soient sur la base des taux de 1929, ils ne sont pas au *plus haut niveau jamais atteint.*

Le professeur MacDougall affirme aussi:

> Il est anormal que ce pays garantisse les forts taux de salaires de 1929 à des ouvriers protégés et continue de les payer à un nombre d'employés graduellement déclinant eu égard à la pression exercée sur le marché de la main-d'œuvre.

Le professeur MacDougall n'a évidemment pas tenu compte des causes de la diminution graduelle du nombre d'employés de chemins de fer. Il est facile de se renseigner sur la véritable situation si l'on analyse les changements qui se sont produits depuis, disons, l'année 1920.

En 1920, il y avait 6,030 locomotives en usage sur les chemins de fer canadiens et la force tractive moyenne par locomotive était de 31,112 livres.

En 1937, le nombre des locomotives avait fléchi à 4,667, une diminution d'à peu près 22.6 p. 100 comparé à 1920; la force tractive moyenne par locomotive en 1937 avait, cependant, atteint un nouveau sommet de 38,871 livres, une augmentation de la force tractive moyenne de l'ordre de 25 p. 100 depuis 1920.

L'utilisation de plus puissantes locomotives et de wagons d'acier a indubitablement réduit la main-d'œuvre, non seulement en ce qui concerne les mécaniciens mais aussi pour ce qui regarde les autres catégories d'employés de chemins de fer. D'autre part, cependant, il faut convenir que l'emploi d'une locomotive plus puissante et de convois plus longs a augmenté considérablement la productivité de chaque mécanicien particulier; de fait, dans plusieurs parties du pays, deux mécaniciens donnent maintenant un rendement égal à celui que donnaient anciennement trois mécaniciens, et cela sans augmentation sensible des frais des chemins de fer. Le plus bas taux par 100 milles pour les mécaniciens de trains-voyageurs est de $6.16, tandis que la moyenne la plus élevée, exception faite du terrritoire des montagnes, est de $6.48 par 100 milles. En d'autres termes, les mécaniciens ne sont nullement responsables de la diminution graduelle du nombre d'employés et ils ne touchent pas de salaires plus élevés qu'anciennement, indépendamment du fait que leur productivité par homme a augmenté grandement. La diminution du chiffre de trafic manutenté par les chemins de fer influe aussi sur la diminution du nombre d'employés, et nous nous autorisons à signaler encore une fois que les anciens employés ont essayé d'aider à répartir quelque peu le travail et de pourvoir à quelques-uns des jeunes employés.

L'article en question publié dans le *Star*, de Montréal, contient aussi ce passage:

> Répondant au sénateur C. M. Robinson, (libéral, Nouveau-Brunswick), M. MacDougall a déclaré que cela démontrait comment "les salaires élevés causent le chômage."

Nous répondrons à cela en disant qu'il est généralement reconnu qu'il existe deux écoles quant aux causes du chômage, mais nous sommes d'opinion que les bas salaires causent le chômage, tandis que les salaires élevés créent du travail, comme exemple nous pourrions déclarer qu'en ces dernières années alors que les déductions de salaires s'appliquaient aux chemins de fer canadiens, les employés de chemins de fer ont contribué à même leurs chèques de salaire approximativement $100,000,000.

La déduction de ce montant des chèques de salaire des employés a réduit le pouvoir d'achat des employés de chemins de fer seulement jusqu'à concurrence de $100,000,000, et les coupes et déductions de salaires étant à la mode dans diverses industries du Canada, la contraction de la faculté d'achat a indubitablement influé sur l'embauchage et contribué à créer le chômage. Si les ouvriers touchent de bons salaires, ils peuvent acheter beaucoup de choses dont ils ont besoin. Ces achats doivent nécessairement stimuler l'industrie. Par contre, s'ils sont incapables d'acheter les marchandises et articles produits au pays, toute la vie industrielle s'en ressent, et nos gens grossissent les rangs des chômeurs.

Continuons:

> M. MacDougall indiqua que des mécaniciens de trains-voyageurs continuaient d'être payés à un taux qui leur permettait de gagner plus de $4,000 pour un mois de 15 jours ouvrables, tandis que des conducteurs d'autobus, travaillant régulièrement 10 heures par jour, étaient payés à raison de $1,800 par année.

Avec tout le respect dû aux conducteurs d'autobus, nous jugeons opportun de dire qu'il est impossible d'établir une comparaison loyale entre un mécanicien et un conducteur d'autobus.

En moyenne, moins d'un mécanicien sur dix arrive à se voir confier régulièrement un train-voyageurs, et pour que votre honorable Comité ait quelque idée de ce que l'on pourrait appeler la période de formation qu'un homme doit traverser pour atteindre le stade où on peut lui confier régulièrement la direction d'une locomotive de train-voyageurs, l'explication suivante sera peut-être de quelque utilité.

[M. H. B. Chase.]

Généralement parlant, un homme commence vers l'âge de maturité à nettoyer les locomotives à l'usine, et il atteint éventuellement le rang de chauffeur de locomotive, pourvu qu'il soit en bon état physique et puisse subir avec succès les examens prescrits. Pendant plusieurs années dans la suite il peut travailler seulement quand quelque autre employé chôme ou quand il y a une augmentation de trafic. Après dix années environ de ces hauts et bas, il peut peut-être trouver un emploi régulier comme chauffeur, emploi qu'il occupera probablement pour une autre période approximative de 15 ans. Cependant, avant d'être jugé apte à travailler en qualité de mécanicien, il est tenu de subir avec succès un examen sérieux, écrit et oral, sur la locomotive elle-même, les freins à air comprimé et les dispositifs électriques. Il doit en outre passer un examen très sévère quant à l'acuité visuelle, la perception des couleurs et l'ouïe. Il doit de plus subir un examen écrit et oral sur le livret des règlements de service, et l'on pourrait faire observer ici le livret des règlements du National-Canadien contient 637 règlements, tandis que celui du Pacifique-Canadien en contient 673.

S'il subit ces divers examens avec succès, il commence sa carrière de mécaniciens, et encore une fois affronte les hauts et les bas, obtenant de l'emploi quand d'autres employés chôment ou quand le trafic augmente, et pendant une autre période approximative de 10 ou 15 ans, il conduit et chauffe tour à tour une locomotive.

Sa prochaine étape sera celle d'employé régulier sur un train-marchandise, et quand il atteint l'âge d'environ 60 ans, il devient mécanicien de train-voyageurs, poste qu'il peut occuper pendant environ cinq ans.

Tous les deux ans il est tenu de subir un autre examen sur l'acuité visuelle, la perception des couleurs et l'ouie, et si l'un de ces sens est défectueux, il est, à proprement parler, relégué au service des parcs ou il est mis à pied, suivant le cas.

Il existe aussi un système de mauvaises notes, et s'il a le malheur d'accumuler 60 mauvaises notes, il est passible de renvoi, et ici laissez-moi dire que dès qu'un mécanicien perd son emploi pour cette raison, c'est la fin de sa carrière de mécanicien, car il n'y a pas d'autre endroit au Canada où il puisse se procurer de nouveau un tel emploi.

Quand il est en charge d'un train-voyageurs de première classe, il a entre les mains non seulement une usine d'énergie roulante d'une valeur approximative de $100,000, portant jusqu'à 275 livres de vapeur, mais de plus un train d'une valeur approximative de $1,000,000; en d'autres termes, il est le gérant général d'une affaire de $1,000,000.

Quand il est de faction il doit se souvenir de tous les règlements, non seulement de ceux qui figurent au livret des règlements, mais de ceux qui figurent dans les horaires et les carnets de bulletins, et il doit exécuter tous les ordres que lui donne le chef du mouvement des trains. En effet, à compter du moment où il gravit les marches de la locomotive jusqu'au moment où il en descend, sa course finie, ses nerfs sont tendus au suprême degré, et nous nous permettons d'ajouter que pas un être humain ne possède l'endurance physique qui lui permette de se livrer à ce genre de travail de jour en jour sans sacrifier sa santé.

Le conducteur d'un autobus n'est pas tenu de subir une formation aussi intensive que celle à laquelle un mécanicien est assujetti, et s'il a le malheur de perdre son emploi avec une compagnie, sa carrière de conducteur d'autobus n'est pas nécessairement terminée, comme c'est le cas pour le mécanicien.

Généralement parlant, les mécaniciens sont des citoyens rangés, possèdent leurs demeures et sont des contribuables, et s'intéressent activement aux affaires municipales et autres. Vu les salaires qu'ils peuvent toucher présentement, on peut dire sans risque de contradiction que nuls membres de leurs familles sont sous le régime du secours; au contraire, plusieurs d'entre eux pourvoient aux besoins de leurs fils et fillles et de leurs petits-enfants, et dans plusieurs cas procurent à leurs fils et filles une éducation supérieure afin qu'ils puissent s'engager dans des professions et devenir d'utiles citoyens du Canada.

Les deux principaux chemins de fer ont un système de pension contributoire. D'après le plan du Pacifique-Canadien, les gains du mécanicien durant ses 120 derniers mois de service servent de base à la fixation du montant de sa pension. Le régime du National-Canadien est quelque peu différent, mais dans les deux cas les employés en contribuant à ces caisses de pension garantissent leur avenir après avoir atteint l'âge de 65 ans, et évitent par le fait même la possibilité de tomber à la charge publique.

Dans la plupart des industries un employé qui est envoyé à l'étranger en affaires pour le compte de sa maison se fait payer ses frais de déplacement, mais ce système n'existe pas dans le cas des mécaniciens; conséquemment, les frais contractés quand l'employé est à l'étranger doivent être acquittés à même le salaire touché, et comme dans la plupart des industries ce sont les anciens employés qui sont les mieux rémunérés, nous prétendons qu'il n'y a rien d'extraordinaire aux méthodes actuelles régissant les salaires et les conditions de travail des mécaniciens. Nous vous signalons de nouveau qu'il y avait en 1937 seulement 866 mécaniciens de trains-voyageurs en fonctions au Canada.

Le professeur MacDougall a aussi déclaré:

> Nous croyons, cependant, que la situation pourrait s'arranger par un procédé d'usure. Les gros salariés, a-t-il répété, se trouvent dans les rangs des employés plus âgés. On n'y toucherait pas, mais on ne les remplacerait pas. On pourrait conclure un accord avec les classes de jeunes employés qui manquent souvent de travail, et ainsi la situation s'ajusterait à la longue.

Il est extrêmement difficile de trouver des paroles qui exprimeraient suffisamment bien nos vues relativement à cette affirmation. Quelqu'un peut-il concevoir un patron qui conclurait un accord avec des chômeurs portant réglementation des salaires et des conditions de travail de ceux qui sont employés? A notre avis, un tel régime serait contraire à l'usage général et constituerait une violation directe du principe et de l'esprit de la Loi des Enquêtes sur les différends industriels.

Depuis la rédaction de ce qui précède j'ai reçu un exemplaire du procès-verbal de la séance du mardi, 21 mars, de votre Comité spécial, et je relève que le professeur MacDougall a dit ce qui suit à la page 24:

> Deuxièmement, même le mécanicien de locomotive, l'ouvrier le plus spécialisé du personnel des trains, n'est pas nécessairement un homme d'habileté extraordinaire. On peut, dans une période très courte, entraîner un homme d'intelligence ordinaire à conduire une locomotive. Au cours de la période d'avant-guerre, alors qu'on augmentait rapidement le personnel, il était fréquent de voir des gens prendre des positions de mécaniciens expérimentés à la suite d'une préparation de six mois seulement, etc.

Nous n'avons pas de données indiquant que des employés comptant six mois d'expérience ont été promus au grade de mécanicien, et il intéresserait peut-être votre Comité de savoir que les règlements en vigueur, règlements dont les organismes de mécaniciens et les chemins de fer ont convenu, exigent qu'un employé doit compter au moins trois années d'expérience comme chauffeur avant d'être promu au rang de mécanicien. Nous estimons que les chemins de fer et leurs employés, plutôt que le professeur MacDougall, sont mieux situés pour décider quelle formation un employé doit avoir avant d'assumer la conduite d'une locomotive, et nous nous permettons d'ajouter que la norme ci-haut indiquée était en vigueur bien avant la période de la guerre.

Il y a au bas de la page 27 une note qui se lit comme suit:

> [4]Cf. le cas n° 469, *Gazette du Travail, XXXVIII* (novembre 1938), pages 1215-1216. Ici il fut démontré que dans un cas le parcours fait par

[M. H. B. Chase.]

les mécaniciens a été augmenté de 4,160 à 5,200 milles par mois; dans un autre cas, il fut porté de 4,200 à 5,397 milles en service réparti. A la lumière des faits cités plus haut, les recettes courantes s'élèvent à $299 par mois pour un parcours théorique de 4,680 milles et un parcours réel de 3,276 milles. En plaçant aujourd'hui le parcours à 5,397 milles, les recettes mensuelles monteraient à $345 par mois pour 15 jours d'ouvrage au calendrier.

Encore une fois, dans ce cas, le professeur MacDougall n'avait évidemment pas les données exactes, car la note ferait croire au premier venu que dans ce cas particulier les mécaniciens effectuaient un parcours de 4,800 milles par mois, et dans l'autre cas, un parcours de 4,500 milles par mois.

Les faits révélés lors de l'audition de la cause par le Conseil n° 1 de règlement des conflits ferroviaires établirent que dans un cas les mécaniciens effectuaient un parcours de 4,800 milles par mois, et dans l'autre cas 4,500 milles par mois.

Je relève ce qui suit à la page 37:

*L'hon. M. Murdock:*

D. Qu'arriverait-il s'il survenait à Prescott un arrêt causé par une avarie de route ou un amoncellement de neige occasionnant un retard de quatre ou cinq heures?—R. Après huit heures de travail, le tarif s'accroît de moitié.

D. Et si la voiture à voyageurs était retardée, qu'arriverait-ils?—R. Le temps supplémentaire du mécanicien commencerait après cinq heures et celui du chef de train et du serre-frein après sept heures et quarante minutes.

Le professeur MacDougall donne encore une fois des renseignements erronnés. Les accords entre les mécaniciens et les chemins de fer au Canada ne comportent aucunes dispositions qui pourvoient au paiement de salaire de moitié plus élevé dans le service des trains-voyageurs, et de plus, comme la question précédente l'indique, si la discussion portait sur un train franchissant le parcours entre Montréal et Brockville, soit une distance de 126 milles, le temps supplémentaire du mécanicien ne commencerait pas à compter après cinq heures. La règle régissant le temps supplémentaire des mécaniciens de trains-voyageurs pourvoit au paiement du temps supplémentaire au taux du temps régulier, et l'équipe se fait créditer du temps supplémentaire si le train ne maintient pas une vitesse moyenne de 20 milles à l'heure dans toute la subdivision. Dans ce cas particulier, le temps supplémentaire du mécanicien commencerait à compter six heures et dix-huit minutes après le départ du train de la gare de Montréal.

Vu l'article publié dans le *Financial Post* du 18 mars dernier intitulé "Les salaires élevés entravent les chemins de fer canadiens",—ainsi que les affirmations du professeur MacDougall et un éditorial publié dans la *Gazette*, de Montréal, du 23 mars dernier, il semblerait qu'un mouvement a été lancé en vue de persuader le public à croire que la principale difficulté des chemins de fer tient aux salaires élevés et qu'il faut s'en prendre surtout aux salaires des mécaniciens.

Persuadés que votre Comité tient à se renseigner sur tous les aspects de la question et entretenant l'espoir que la presse se montrera tout aussi empressée à présenter les véritables faits au public qu'elle l'a été à essayer d'induire le public à croire que les salaires des employés de chemins de fer sont trop élevés, nous présentons trois tableaux. Un fait voir l'intérêt de la dette fondée et de la dette non consolidée des chemins de fer au Canada pour les années 1920 à 1937 inclusivement; le deuxième tableau comporte un relevé des divi-

dendes que les chemins de fer canadiens ont payés au cours des années 1920 à 1937 inclusivement, et le troisième montre le nombre total d'employés, les heures totales de travail, et la rémunération totale versée aux employés des chemins de fer canadiens, pour la période de 1920 à 1937 inclusivement. (Note: 1937 constitue la dernière année relativement à laquelle il existe des données complètes.)

Ces tableaux sont soumis simplement dans le but de démontrer ce qui s'est produit à compter de l'année 1920 jusqu'à la fin de 1937, en ce qui regarde le obligataires, les actionnaires et les employés, et nous prétendons que les employés n'ont pas joui et ne jouissent pas d'un avantage injuste.

INTÉRÊT SUR LA DETTE FONDÉE ET LA DETTE NON CONSOLIDÉE DES CHEMINS DE FER À VAPEUR AU CANADA POUR DES ANNÉES SPÉCIFIÉES

TABLEAU N° 1

| Année | Intérêt de la dette fondée et la dette non consolidée | |
|---|---|---|
| | Montant | Chiffre indice 1920 = 100 |
| | $ | |
| 1920 | 59,270,289 | 100·0 |
| 1921 | 74,749,828 | 126·1 |
| 1922 | 78,378,361 | 132·2 |
| 1923 | 84,443,602 | 142·5 |
| 1924 | 89,760,514 | 151·4 |
| 1925 | 91,021,514 | 153·6 |
| 1926 | 90,415,279 | 152·5 |
| 1927 | 93,365,582 | 157·5 |
| 1928 | 96,332,027 | 162·5 |
| 1929 | 101,103,644 | 170·6 |
| 1930 | 108,936,797 | 183·8 |
| 1931 | 112,732,203 | 190·2 |
| 1932 | 117,718,043 | 198·6 |
| 1933 | 118,844,920 | 200·5 |
| 1934 | 118,913,986 | 200·6 |
| 1935 | 116,789,750 | 197·0 |
| 1936 | 112,204,370 | 189·3 |
| 1937 | 77,819,294 | 131·3 |
| Total | 1,742,800,003 | ..... |

Source: Les données des années 1920-1933 inclusivement sont tirées de la Statistique des chemins de fer à vapeur du Canada.

Les chiffres de 1934 proviennent du Bureau fédéral de la statistique, division des Transports et des Utilités Publiques.

Les chiffres de 1935, 1936 et 1937 sont tirés de la Statistique des chemins de fer à vapeur du Canada.

GAINS DES ACTIONNAIRES DE CHEMINS DE FER CANADIENS PENDANT LES ANNÉES INDIQUÉES

TABLEAU N° 2

| Année | Paiements de dividendes | |
|---|---|---|
| | Montant | Chiffre indice 1920 = 100 |
| | $ | |
| 1920 | 29,942,557 | 100·0 |
| 1921 | 30,157,207 | 100·7 |
| 1922 | 30,155,207 | 100·7 |
| 1923 | 30,356,173 | 101·4 |
| 1924 | 30,512,155 | 101·9 |
| 1925 | 30,409,773 | 101·6 |
| 1926 | 30,552,425 | 102·0 |
| 1927 | 30,606,574 | 102·2 |
| 1928 | 33,729,273 | 112·6 |
| 1929 | 35,087,201 | 117·2 |
| 1930 | 38,890,927 | 129·9 |
| 1931 | 27,247,990 | 91·0 |
| 1932 | 2,766,198 | 9·2 |
| 1933 | 21,060 | 00·1 |
| 1934 | ..... | ..... |
| 1935 | 108,300 | 00·4 |
| 1936 | 199,624 | 00·7 |
| 1937 | 2,698,905 | 9·0 |
| Total | 385,441,849 | |

Source: Les données des années 1920-1934 proviennent de la Statistique des chemins de fer à vapeur du Canada. Les chiffres de 1935 proviennent du Bureau fédéral de la statistique, division des Transports et des Utilités Publiques. Les paiements de dividendes et les taux de dividendes en espèces proviennent de "Capital des chemins de fer" (p. 16, rapport de 1931). Les données de 1936 et 1937 proviennent de la Statistique des chemins de fer à vapeur du Canada.

NOMBRE TOTAL D'EMPLOYÉS, HEURES TOTAL DE TRAVAIL, RÉMUNÉRATION TOTALE TOUCHÉE PAR LES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER CANADIENS PENDANT LES ANNÉES INDIQUÉES

TABLEAU N° 3

| Année | Employés | | Heures totales | | Rémunération totale | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre | Chiffre indice 1920–100 | Nombre | Chiffre indice 1020–100 | Montant | Chiffre indice 1020–100 |
| 1920 | 185,177 | 100·0 | 465,466,482 | 100·0 | $ 290,510,518 | 100·0 |
| 1921 | 167,627 | 90·5 | 394,778,197 | 84·8 | 247,756,138 | 85·3 |
| 1922 | 165,635 | 89·4 | 401,995,411 | 86·4 | 233,294,040 | 80·3 |
| 1923 | 178,052 | 96·2 | 442,051,515 | 95·0 | 253,320,005 | 87·2 |
| 1924 | 169,970 | 91·8 | 415,773,205 | 89·3 | 239,864,265 | 82·6 |
| 1925 | 166,027 | 89·7 | 411,209,522 | 88·3 | 237,755,752 | 81·8 |
| 1926 | 174,266 | 94·1 | 437,927,249 | 94·1 | 253,412,424 | 87·2 |
| 1927 | 176,338 | 95·2 | 449,887,049 | 96·7 | 267,067,048 | 91·9 |
| 1928 | 187,710 | 101·4 | 482,685,474 | 103·7 | 287,775,316 | 99·1 |
| 1929 | 187,846 | 101·4 | 478,743,301 | 102·9 | 290,732,501 | 100·0 |
| 1930 | 174,485 | 94·2 | 431,629,401 | 92·7 | 268,347,374 | 92·6 |
| 1931 | 154,569 | 83·3 | 364,211,642 | 78·2 | 229,499,505 | 79·9 |
| 1932 | 132,678 | 71·6 | 303,443,246 | 65·2 | 181,113,588 | 62·3 |
| 1933 | 121,923 | 65·8 | 276,312,787 | 59·4 | 158,326,445 | 54·5 |
| 1934 | 127,326 | 68·8 | 293,563,103 | 63·1 | 163,336,635 | 56·2 |
| 1935 | 127,526 | 68·9 | 296,744,680 | 63·8 | 172,956,218 | 59·5 |
| 1936 | 132,781 | 71·7 | 313,291,604 | 67·3 | 182,638,365 | 62·9 |
| 1937 | 133,467 | 72·1 | 319,191,097 | 68·6 | 193,355,584 | 66·6 |

NOTE.—Les données de 1920 proviennent de la Statistique des chemins de fer pour l'année terminée le 31 décembre 1921, page 2. Le nombre total de jours est multiplié par 8 pour établir le nombre d'heures de travail.

Source: Les données sont tirées de la Statistique des chemins de fer à vapeur du Canada pour la période de 1920-1934 inclusivement, (page 28 du rapport de 1931). Les chiffres portant sur les employés, les heures totales et la rémunération totale représentent des totaux globaux. Les chiffres de 1935 proviennent du Bureau fédéral de la statistique, division des Transports et des Utilités Publiques. Les chiffres de 1936 et 1937 proviennent de la Statistique des chemins de fer à vapeur du Canada pour les années terminées le 31 décembre 1936, et le 31 décembre 1937, pages 32 et 34 respectivement.

Pour appuyer davantage notre affirmation, relativement à la force tractive moyenne d'une locomotive en 1937 comparée à l'année 1920, et au rôle que joue le mécanicien, nous présentons ci-contre les taux de salaires par 100 milles:

| Poids moteur | Train-voyageurs | Train-marchandises direct et tous autres services non autrement dénommés | Chasse-neige et train-omnibus |
|---|---|---|---|
| | Par 100 milles | Par 100 milles | Par 100 milles |
| | $ c. | $ c. | $ c. |
| Moins de 80,000 lbs. | 6 16 | 6 84 | 7 36 |
| 80,000 à 100,000 lbs. | 6 16 | 6 92 | 7 44 |
| 100,000 à 140,000 lbs. | 6 24 | 7 00 | 7 52 |
| 140,000 à 170,000 lbs. | 6 32 | 7 24 | 7 76 |
| 170,000 à 200,000 lbs. | 6 40 | 7 40 | 7 92 |
| 200,000 à 250,000 lbs. | 6 48 | 7 56 | 8 08 |
| 250,000 à 300,000 lbs. | 6 56 | 7 70 | 8 22 |
| 300,000 à 350,000 lbs. | 6 64 | 7 84 | 8 36 |
| 350,000 à 400,000 lbs. | 6 72 | 8 04 | 8 56 |
| 400,000 à 450,000 lbs. | 6 80 | 8 04 | 8 56 |
| 450,000 à 500,000 lbs. | 6 88 | 8 04 | 8 56 |
| 500,000 lbs. et plus. | 6 96 | 8 04 | 8 56 |
| Type mallets, moins de 275,000 lbs. | 7 16 | 8 54 | 9 06 |
| Type mallets 275,000 lbs. et plus. | 7 16 | 8 76 | 9 28 |

Je ferai observer, monsieur le président, que l'échelle des taux est copiée textuellement de l'accord en vigueur avec les chemins de fer.

Nous avons déjà déclaré qu'en 1920 la force tractive moyenne d'une locomotive était de 31,112 livres, et pour aider votre Comité à comprendre comment ces taux de salaires s'appliquent au poids moteur joint à la force tractive, nous ferons observer qu'une locomotive d'une force tractive de 31,112 livres tombe généralement dans le classement du poids moteur de 140,000 à 170,000 livres, et il est à noter que les taux de salaires payés aux conducteurs de ces locomotives sont:

| Train-voyageurs | Train-marchandises direct et tous autres services non autrement dénommés | Chasse-neige et train omnibus |
|---|---|---|
| $ c. | $ c. | $ c. |
| 6 32 | 7 24 | 7 76 |

La locomotive d'une force tractive de 38,871 livres tombe dans le classement du poids moteur de 170,000 à 200,000 livres et de 200,000 à 250,000 livres.

[M. H. B. Chase.]

Bien que la moyenne soit de 38,871, il serait vrai d'affirmer que les locomotives généralement employées sont d'un poids moteur variant de 200,000 à 250,000 livres; les taux de salaires relatifs à ces locomotives étant:

| Train-voyageurs | Train-marchandises direct et tous autres services non autrement dénommés | Chasse-neige et train-marchandises omnibus |
|---|---|---|
| $6.48 | $7.56 | $8.08 |

La force tractive moyenne ayant été augmentée d'environ 25 p. 100, il sera peut-être intéressant de noter que les taux de salaires des mécaniciens dont la productivité en 1937 était de 25 p. 100 plus forte qu'elle ne l'était en 1920 sont relevés seulement jusqu'à concurrence des montants suivants:

| Train-voyageurs | Train-marchandises direct et tous autres services non autrement dénommés | Chasse-neige et train-marchandises omnibus |
|---|---|---|
| .16 cents | .32 cents | .32 cents |

Par contre, si les taux avaient augmenté proportionnément à l'augmentation de la force tractive, ils eussent été relevés jusqu'à concurrence des montants suivants:

| Train-voyageurs | Train-marchandises direct et tous autres services non autrement dénommés | Chasse-neige et train-marchandises omnibus |
|---|---|---|
| $1.58 | $1.81 | $1.94 |

Ces calculs ne tiennent pas compte du fait, tel qu'énoncé dans ce mémoire, que les taux de base des salaires sont actuellement inférieurs d'environ sept et demi (7½) p. 100 à ceux de l'année 1920.

Avec l'introduction de locomotives plus puissantes et de dispositifs modernes, la responsabilité des mécaniciens a augmenté grandement, et ce fait joint à la productivité accrue devrait certainement constituer un argument raisonnable à l'appui d'un relèvement de salaires plutôt que d'une baisse de salaires, baisse que, nous en concluons, le professeur MacDougall estime devoir être instituée maintenant.

Pour conclure, permettez-nous d'exprimer à votre honorable Comité notre appréciation de votre action en nous accordant le privilège de comparaître devant vous.

Soumis respectueusement,

H. B. CHASE,

*Grand ingénieur en chef adjoint et représentant fédéral en matière de législation, syndicat des mécaniciens-conducteurs.*

Maintenant, monsieur le président, je voudrais fournir des explications relativement au cas auquel le professeur MacDougall a fait allusion, un cas qui fut soumis au Conseil n° 1 de règlement des conflits ferroviaires. Je vous ai dit, et je vous l'ai dit correctement, que le parcours moyen par mois que les mécaniciens sont autorisés à effectuer varie de 3,500 à 3,600 dans le cas des trains-marchandises et de 4,500 à 4,600 dans le cas des trains-voyageurs. Il existe peu d'endroits au Canada où des mécaniciens sont encore au maximum établi dans l'accord. Dans un cas particulier, les 4,800 milles que j'ai mentionnés sont bien exacts. C'est ce que démontrent les témoignages. Toutefois, je devrais faire observer qu'au cours de la dépression les employés de cette région, les mécaniciens ont réduit leur parcours au point que chacun des employés affectés au service des trains-voyageurs cédait $40 par mois aux

chômeurs, et après que la situation économique s'améliora quelque peu, ils estimèrent qu'il n'était que juste, après avoir connu ce régime pendant plusieurs années, de retourner à leur ancien arrangement. A l'heure actuelle si l'on prend une moyenne pour tout le pays, les mécaniciens sacrifient environ $30 par mois au secours des chômeurs. En d'autres termes ils en agissent ainsi pour permettre à l'autre individu de travailler. Je voudrais savoir quel autre organisme fait davantage, en dépit de tout ce que l'on dit.

Je voudrais m'en rapporter maintenant à une lettre dont j'ai entendu lecture ici jeudi dernier, signée, je crois, par MM. Black et Whyte.

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

M. CHASE: Je n'ai pas la lettre en ma possession et je ne répète que ce que j'ai entendu lire, mais je crois que les deux messieurs ont déclaré, par exemple, que l'on faisait telle et telle chose au National-Canadien. Je me suis fait un devoir de déterminer s'ils étaient au service du National-Canadien. Or, de fait, ils sont à l'emploi du Pacifique-Canadien. Après avoir abordé le sujet avec le président général des mécaniciens de locomotives de cette région —qui se trouve présentement au milieu de nous—il m'a écrit une lettre que je désirerais verser au dossier. Elle m'est adressée à moi-même de Montréal et porte la date du 24 avril 1939. Elle est ainsi conçue:

> Pour faire suite à notre conversation au cours de laquelle vous m'avez appris que W. H. Whyte et V. J. Black, de London, avaient écrit au Comité spécial du Sénat à l'effet que les mécaniciens de cette région de London effectuaient un service-voyageurs de 48 heures et un service-marchandises de 38 heures par mois.
>
> J'ai vérifié la liste d'ancienneté des chauffeurs de la région d'Ontario du Pacifique-Canadien et constaté que M. Whyte porte le numéro matricule 124 et M. Black, le numéro matricule 147.
>
> Je suis aise de porter à votre connaissance que les mécaniciens de London ont, de leur propre gré, consenti pendant nombre d'années à la réduction du parcours maximum; en fait, bien qu'on ait convenu entre le chemin de fer et les mécaniciens d'un maximum de 4,800 milles par mois dans le service-voyageurs et 3,800 milles par mois dans le service-marchandises, les mécaniciens de London se restreignent de leur propre gré à un maximum de 4,500 milles et de 3,500 milles respectivement dans les services de voyageurs et de marchandises.
>
> Le nombre de milles en excédent, le cas échéant, est reporté à la période suivante.
>
> On peut ajouter que les périodes de travail des mécaniciens ont été réparties de manière à pouvoir disposer d'une réserve de milles tout le long du mois civil. Pour certains, la période de travail correspond au mois civil; pour d'autres elle va du 5 ou du 10 au 4 ou au 9 du mois suivant, et ainsi de suite, selon que les conditions peuvent le justifier.
>
> La réduction volontaire consentie par les mécaniciens semble ne pas être appréciée par ceux dont on pourrait raisonnablement attendre cette appréciation, et il est évident qu'un tel manque d'appréciation n'encourage certainement pas ceux qui consentent un tel sacrifice de leur plein gré.
>
> A vous en Fraternité,
>
> Le président général, div. des M.L.,
> J. B. WARD.

J'ajouterai, monsieur le président, que je me suis entretenu avec le président général des mécaniciens de locomotives du National-Canadien et que j'ai constaté qu'à London même ces employés font un service milliaire de 3,500

milles par mois dans le service-marchandises et de 4,500 milles dans le service-voyageurs. Il ressort donc que les allégations de MM. Black et Whyte sont absolument fausses.

Je suis de ceux qui déplorent une situation comme celle que nous constatons ici depuis quelque temps. M. MacDougall ne vient donner au Comité rien d'autre que des renseignements erronés; vient ensuite une autre personne—mais je me tais à son sujet; d'autres que moi s'en chargeront—qui répète des propos de M. Peterson; enfin, vous avez MM. Black and Whyte qui écrivent d'autres faussetés. Nous voilà donc dans un beau guêpier quand certaines gens viennent témoigner devant le Comité et débiter des mensonges.

Nous, les mécaniciens, n'avons rien à cacher. Je puis vous prouver l'exactitude de chacune de mes assertions qui dévoilent des faits réels, brutaux que nous voulons faire connaître au public. Nous n'avons pas honte de toucher $3,000. A notre avis, le mécanicien devrait toucher au moins $6,000. Il est possible, naturellement, que vous ne soyez pas de notre avis.

Monsieur le président, voilà tout ce que j'avais à dire. Je remercie le Comité de nous avoir autorisé à nous faire entendre devant lui.

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

Au tour de M. Kelly maintenant.

M. BEST: Monsieur le président, puis-je compléter les déclarations de M. Tallon, vu l'absence de M. Kelly? Nous avons rédigé notre mémoire vendredi dernier et nous étions disposés à vous le soumettre ce matin même, mais à la dernière minute, nous avons découvert certaines erreurs au tableau. Nous nous refusons à rien déposer qui ne soit absolument au point, et nous sommes présentement à effectuer les corrections nécessaires au tableau. Nous pourrions témoigner à huit heures ce soir s'il le fallait, mais nous préférons attendre à demain pour vous soumettre notre mémoire.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ne vous suffirait-il pas, monsieur Best, de corroborer les dires de votre préopinant? Ne serait-ce pas suffisant?

M. BEST: Ce serait vraiment insuffisant, monsieur le président. M. Chase, si j'ai bien compris, a demandé d'être entendu tout particulièrement sur ce qui touche les mécaniciens de locomotives parce que, comme il l'a déclaré, on a mené une attaque toute spéciale contre le prétendu haut salaire des mécaniciens. Or, nous désirons toucher la situation générale des employés de chemins de fer au Canada et faire le nécessaire pour chasser de l'esprit des membres du Comité le sentiment que l'échelle des salaires constitue un fardeau pour les chemins de fer. Quand vous nous aurez entendus, vous serez convaincus que tel n'est pas le cas.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Et M. Kelly se propose de nous entretenir de ce que vous venez de signaler?

M. BEST: Oui.

L'hon. M. HORSEY: Monsieur Chase, connaissez-vous l'âge moyen des mécaniciens sur les trains de voyageurs?

M. CHASE: Il est assez élevé.

L'hon. M. HORSEY: Dépassent-ils tous 60 ans? Vous avez parlé de 60 ans.

M. CHASE: Je dépeignais alors la situation à l'heure présente, à savoir: les stages qu'il leur faut parcourir. Il est parfaitement exact qu'il y a quelques années...

L'hon. M. HORSEY: Combien leur faut-il d'années pour devenir chauffeurs?

M. CHASE: Il leur faut être dégraisseurs deux ou trois ans avant de devenir chauffeurs.

L'hon. M. HORSEY: Pas aussi longtemps parfois, peut-être?

M. CHASE: Possible, mais à l'heure actuelle, il leur faut probablement un an ou davantage. En fait, nous en avons aujourd'hui de 50 et 55 ans qui sont encore chauffeurs.

L'hon. M. HORSEY: Il se trouve aussi, j'imagine, des mécaniciens de trains de voyageurs de 50 ans et plus?

M. CHASE: J'oserai dire que pas un seul mécanicien de trains de voyageurs n'a pas atteint 55 ans. Plusieurs années passées, quand le trafic ferroviaire était plus intense que maintenant, l'avancement était naturellement plus rapide; mais aujourd'hui, on ne trouvera pas un mécanicien de moins de 55 ans sur les trains de voyageurs.

Dans un passé lointain, quand le trafic était plus considérable que maintenant, l'avancement était naturellement plus prompt, et vous trouverez de nos jours des mécaniciens qui on fait le service-voyageurs plusieurs années. Toutefois, je me risque à dire que vous n'en trouverez pas beaucoup de moins de 55 ans.

L'hon. M. HARDY: Vous ne paraissez pas avoir 55 ans.

M. CHASE: J'aurai 55 ans le 19 du mois prochain, et cependant je ne suis pas sur un train de voyageurs. Je suis encore à l'emploi du National-Canadien, et mécanicien depuis 1907.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): M. Black est-il présent?

HARVEY H. BLACK est appelé.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Allez-vous nous lire cette vaste documentation que vous nous avez soumise, monsieur Black?

M. BLACK: Non, monsieur. J'ai réduit de beaucoup sa forme première, cependant elle comporte huit ou neuf pages sur la situation en Angleterre, sur les initiatives qu'on y a prises pour régler le problème des chemins de fer, et aussi sur les chemins de fer des Etats-Unis. J'ai cru que dans ces deux pays la situation ressemblait tellement à celle du Canada que je me devais d'en parler. J'ai pensé aussi que peu de ces renseignements, et surtout dans la forme que je leur ai donnée, avaient été dévoilés devant votre Comité. Je me proposais de ne lire que deux ou trois des alinéas de ces huit ou neuf pages au passage, et si vous le jugez à propos, vous pourriez insérer le document entier au dossier, ce qui nous permettrait d'abréger de beaucoup mon témoignage.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Mais tout d'abord, voulez-vous dire au Comité qui vous êtes, quels sont votre profession et vos titres? Et puis, M. Murdock vous demandera peut-être de dire au nom de qui vous parlez.

M. BLACK: Je parle en mon propre nom. Je ne représente même pas l'organisation dont je suis l'éditeur-administrateur. Tout ce que j'ai écrit ici, chaque opinion que j'y exprime est de mon cru. Je crois que 95 p. 100 de mon document fut recueilli par moi-même un peu partout. Le reste comporte des opinions que m'ont communiquées des employés du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. PARENT: Que faites-vous?

M. BLACK: Je suis éditeur-administrateur d'une publication financière de New-York.

L'hon. M. HAIG: Comme on dit, quand une personne parle à la T.S.F., le poste émetteur ni la société radiophonique n'endossent les opinions qu'il exprime; ces dernières lui appartiennent en propre.

M. BLACK: Celles-ci m'appartiennent en propre.

L'hon. M. HAIG: Vous ne parlez pas au nom du National-Canadien.

M. BLACK: Non, ni du Pacifique-Canadien. Nous avons nos bureaux à Montréal et à Toronto.

L'hon. M. CALDER: Vous n'êtes pas le M. Black dont il est question dans le document présenté par Black and Whyte.

M. BLACK: Non; je n'ai jamais entendu parler de ce M. Black avant ce matin. Je ferais peut-être bien de dire au Comité qui je suis.

Après avoir quitté le collège, je suis entré dans le journalisme et j'ai travaillé pour un quotidien de Toronto à peu près à tous les titres. Pendant deux ans je fus à la galerie de la Presse à la Législature d'Ontario, après quoi je fus plusieurs années à la rubrique des affaires à la *Maclean Publishing Company*. Puis on me demanda de devenir à Montréal l'éditeur résident du *Financial Post;* enfin après plusieurs années je devins éditeur du *Financial Times* de Montréal. Il y a environ douze ans, j'ai fondé avec deux associés un journal quotidien de finances et de nouvelles, le *Financial Counsel.* Nos abonnés se recrutent aux banques, aux maisons d'obligations et de placements. Nous faisons un service de placements et comptons parmi nos clients le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Leurs placements furent-ils effectués sur vos conseils?

M. BLACK: Je veux croire que non, sénateur.

J'ai écrit ceci parce qu'il y a dix ou onze ans, quand le Comité du Sénat fut institué, je m'ouvris à une personne qui touche de fort près au Gouvernement d'Ottawa d'une idée que j'ai appelée une "coopération surveillée".

L'hon. M. HAIG: Il s'agit du sénateur Hugessen?

M. BLACK: Non. Après avoir lu le rapport du Sénat et, comme je le dis dans mon mémoire, après avoir pris connaissance de la déclaration du sénateur Meighen sur la faiblesse relative des recettes des chemins de fer et comme il l'a dit, je crois, sur leur état de baisse au regard de la situation générale des affaires au Canada, j'ai conçu l'idée d'un travail pouvant fournir un tableau fidèle de la mesure dans laquelle nos chemins de fer se trouvaient incapables de conserver le trafic que pouvait leur fournir le public expéditeur canadien.

Mes rapports avec les chemins de fer sont ceux-ci: toujours, depuis que M. Neal, présentement vice-président en charge des lignes de l'Ouest du Pacifique-Canadien et qui en 1918 était surintendant et secrétaire de la Commission de guerre des chemins de fer canadiens, a examiné avec moi la question des chemins de fer, je fus en rapports assez étroits avec les employés supérieurs du Pacifique-Canadien et du National-Canadien et j'ai étudié cette question avec eux en toute sincérité—car ces personnes parlent assez ouvertement quand elles vous connaissent et ont confiance en vous—et pour cette raison et vu mon expérience, j'ai trouvé cette solution que l'on m'a prié de communiquer au Comité du Sénat.

Puis-je, monsieur le président, demander l'autorisation de poursuivre mes démonstrations sans avoir à répondre à des questions? La raison en est qu'au cours de mon travail j'ai devancé les objections et les questions.

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

M. BLACK: Je consens parfaitement à répondre aux questions mais je vous fais cette demande.

L'hon. M. CALDER: Un moment, monsieur Black.

M. Black a fait allusion à certains événements et à certaines déclarations; il a dit aussi qu'il nous parlerait de la situation des chemins de fer en Angleterre, aux Etats-Unis aussi, je crois, et de ses rapports avec le problème qui se pose devant nous. J'ai déjà eu l'idée de faire noter au Comité que nous ne possédons aucuns renseignements, que je sache, sur le problème des chemins de fer en Grande-Bretagne, de même pour les Etats-Unis. Pour cette raison il me semble que si M. Black a quelque chose de quelque importance à nous communiquer sur cet aspect de notre enquête, nous devrions entendre tout ce qu'il sait à ce sujet.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Parfait, monsieur Black.

M. BLACK: Je vous parlerai tout d'abord de ce que j'ai appelé la coopération surveillée dans la réduction des frais d'exploitation et donc des économies à effectuer de ce chef: puis je vous dirai comment rendre la concurrence entre le camion et le chemin de fer plus équitable que présentement à l'endroit du chemin de fer.

En vous suggérant un plan de " Coopération surveillée " comme l'une des solutions possibles du problème des chemins de fer au Canada, je suis guidé par l'intérêt que je porte à la gravité de la situation actuelle. Je ne suis pas seul cependant à m'intéresser aux chemins de fer Nationaux du Canada et au contribuable canadien sur qui retombe le fardeau des gros déficits annuels. Le problème des chemins de fer canadiens intéresse aussi la compagnie particulière de chemin de fer tout autant qu'il intéresse la population.

Ce qui importe tout d'abord n'est pas, comme on l'a souvent dit, de réduire l'émargement au trésor public. Le grand danger de recettes ferroviaires insuffisantes vient de l'état d'impuissance chez les deux organisations de remplir la mission excessivement importante d'assurer des moyens de transport à la hauteur des besoins du Canada.

Et puis, le problème des chemins de fer ne se confine pas au Canada, comme je vais le montrer en détail plus loin. La concurrence de l'automobile, de l'autobus et du camion a réduit considérablement le volume du trafic tant voyageurs que marchandises des chemins de fer non seulement au Canada mais aussi en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis et dans presque tous les pays du monde. En Grande-Bretagne et aux Etat-Unis, les chemins de fer ont fait des efforts presque désespérés pour y remédier. Ils ont prêché, soit la disparition de tous les règlements ferroviaires actuels afin d'avoir toute liberté de combattre leurs rivaux de la route, soit de réglementer le camion et l'autobus afin qu'eux aussi soient soumis à un contrôle identique et tenus de fonctionner sur un pied de concurrence équitable avec les chemins de fer. Dans toutes ces requêtes présentées à l'Etat on pose le principe que des conditions raisonnables de fonctionnement et des chances également raisonnables d'encaisser des recettes sont absolument essentielles à la vie des Chemins de fer si l'on veut qu'ils continuent à fournir au public un service de transport convenable.

Notre problème consiste donc à hausser le pouvoir d'encaisser des recettes dans la mesure que permettent les conditions actuelles. L'importance de conserver la puissance et l'efficacité de nos chemins de fer ne pourrait peut-être pas s'illustrer avec plus de force qu'en affirmant que de tous les facteurs physiques essentiels sur lesquels reposent l'expansion ininterrompue et la prospérité du Canada, les deux grands chemins de fer sont dans une classe à soi. J'irai plus loin et dirai que peut-être à aucun autre pays au monde cette maxime ne s'applique avec autant de force, qu'on envisage le passé, le présent ou l'avenir. En effet, le Canada, plus que tout autre pays de nos jours, dépend des moyens suffisants de transport ferroviaire non seulement pour ses besoins actuels mais aussi pour développer les vastes ressources qui existent au nord des limites septentrionales de nos entreprises minières et forestières actuelles et qui constituent la réserve des richesses nationales de demain.

*La coopération n'a pas reçu un essai honnête: deux grandes faiblesses:*

Examinons tout d'abord la nature de l'expérience tentée ces cinq dernières années ou presque et qui s'appelle la coopération. A ce propos, je désire déclarer que la faillite relative essuyée dans l'obtention à jour de résultats convaincants de la coopération qui a rendu environ $1,750,000 par année, alors qu'on avait escompté un chiffre possible de dizaines de millions, ne prouve absolument pas que la coopération soit inefficace et qu'il faille l'abandonner tout de suite pour essayer d'autres procédés. Les deux chemins de fer reconnaissent l'insuffisance des résultats obtenus jusqu'à présent. Un employé supérieur a appelé l'amélio-

ration " désespéramment lente "; un autre a dit qu'il faudrait 25 à 50 ans pour effectuer des économies sérieuses au pas dont vont les choses.

Et pourtant à un moment ou à un autre au cours des cinq dernières années, il semble que presque tous les moyens qui de l'avis des employés supérieurs des deux chemins de fer paraissaient devoir aboutir à des économies, furent essayés. Qu'est-ce donc qui a enrayé le succès? Tous les témoignages rendus devant le Comité du Sénat allaient, je crois, à montrer non pas la faillite de la coopération considérée comme tactique appelée à faire économiser largement, mais que la vraie faillite était venue surtout de l'absence de coopération de la part des représentants des chemins de fer. Je ne veux pas dire que cette attitude de la part de ces derniers ait été l'unique cause de l'insuccès relatif. Je crois à la défectuosité du mécanisme, ce dont je vais vous entretenir à l'instant.

Ce qui a manqué à la coopération, ce fut la coopération réelle des esprits. Dans la plupart des suggestions présentées à l'effet d'économiser, les comités des chemins de fer n'ont pu s'entendre. C'était peu surprenant, étant donné deux ambitions distinctes et deux chemins de fer également distincts en jeu. Ce qui surprend est qu'on n'ait fait aucune tentative définitive de briser cette mésentente répétée. En réalité, les deux chemins de fer " s'entendaient pour ne pas s'entendre ". Pas une seule fois y eut-il disposition à appliquer les recommandations de la Commission Duff et les avantages fournis par le Parlement dans la Loi des chemins de fer, à savoir le " tribunal d'arbitrage ", en vue d'amener les négociations à une entente et d'effectuer les économies recherchées.

Cet état de choses est apparu avec une évidence à crever les yeux au cours des témoignages rendus devant le Comité du Sénat et semble avoir soulevé l'ire de plusieurs. En effet, on a constaté l'existence d'un grave—et très troublant—désaccord de vues, ce que le Sénat a appris à connaître dans des circonstances absolument différentes et qui s'appelle l'"incompatibilité".

Il est de toute évidence qu'il faille quelque chose de plus que la coopération comme celle que nous avons connue jusqu'à présent, et je suis fermement convaincu que l'opinion publique canadienne exigera non pas l'abandon à partir d'aujourd'hui du principe de la coopération, mais que le Parlement adopte une loi à l'effet de modifier les procédés actuels et d'imposer l'essai sur une vaste échelle d'une coopération dans des conditions plus favorables à l'obtention du maximum de résultats. Ceci en vue, je suggère un plan modifié de coopération qui satisfera pleinement, je le crois, l'opinion publique canadienne; qui accomplira beaucoup plus que le résultat obtenu jusqu'à présent par la coopération volontaire et finira par atteindre de très près pour le moins un chiffre net d'économies possibles par l'application de plusieurs autres suggestions qui demandent un changement plus complet du mode actuel d'exploitation.

Venons-en maintenant à la loi du Parlement, la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien en vertu de laquelle les chemins de fer se sont vus tenus de coopérer. Or, cette loi semble pécher par deux côtés fondamentaux dont l'un est le caractère " volontaire " de la soumission des différends à un " tribunal d'arbitrage ". Je rendrais cette soumission obligatoire. Le second est la nature même de ce tribunal: je verrais à le rendre plus utile et à élargir ses prérogatives.

A cet effet, je poserais deux principes à l'application de la coopération:

(1) Que dans les choses qui visent les chemins de fer canadiens considérés comme institutions—tout comme pour toute autre entreprise commerciale—on continue à donner toutes facilités aux personnes réellement attachées à l'exploitation des chemins de fer de trouver elles-mêmes une solution au problème, étant donné qu'elles sont le mieux armées pour trouver cette solution.

*Tribunal permanent et imposant des chemins de fer:*

(2) Que si les chemins de fer n'explorent pas le domaine entier des économies possibles à effectuer—et, à ce propos, je crois que la plupart d'entre nous

reconnaîtront qu'en cinq ans il n'en a été exploré efficacement qu'une faible partie—ou si l'impossibilité pour les deux compagnies de s'entendre aboutit à un point mort, chaque projet que l'on n'aura pas essayé dans un temps donné sera confié *automatiquement* au tribunal d'arbitrage qui aura à choisir entre deux solutions dont la première sera que si l'impossibilité pour les deux chemins de fer de s'entendre provient simplement d'une divergence d'opinions sur les détails de l'entreprise, alors que l'on en aura accepté le principe, le tribunal rendra une décision qu'il communiquera aux chemins de fer avec instruction de l'appliquer, et la seconde, d'effectuer un relevé complet de toutes les possibilités d'économies, et de demander instamment aux chemins de fer d'agir dans un sens donné que le comité pourra avoir omis ou négligé d'indiquer.

Enfin, associé de très près à l'autorité plus étendue conférée au tribunal, je reconnaîtrais l'organisme entrevu par la Loi des chemins de fer et en ferais un tribunal permanent constitué de façon à devenir une division de la Commission fédérale des Transports et connue sous le nom de "Tribunal de coordination des chemins de fer".

*Comité de coopération:*

Toute initiative des chemins de fer s'effectuerait par l'intermédiaire d'un "Comité de coopération" devenu un rejeton du comité exécutif actuel. Cependant ce dernier s'est borné jusqu'à présent à comprendre des représentants des deux chemins de fer. Le nouveau comité comprendrait trois membres dont un représentant de chacun des deux chemins de fer et un président neutre. Ce dernier jouerait le rôle d'arbitre dans le travail de coopération en vue de faciliter une entente entre les deux chemins de fer et de faire économiser. Jusqu'à présent personne n'a joué un tel rôle dans le travail de coopération. Pour donner plus de force au statut et à l'influence d'un tel président de même que pour donner toute son importance au comité de coopération dans la solution du problème des chemins de fer, le président pourrait parfaitement être à la fois président du tribunal de coordination et vice-président de la Commission fédérale des Transports. Les relations officielles qu'aurait ce président avec le tribunal auraient pour effet d'assurer le contact le plus étroit possible entre cet organisme et les administrateurs des chemins de fer dans le travail de coopération.

Le comité de coopération serait tenu de faire un relevé du domaine entier des économies possibles à effectuer et, qu'il soit on non disposé à les appliquer, de communiquer au tribunal après les avoir étudiés les rapports rédigés sur toutes telles suggestions. Avec la coopération telle qu'elle existe présentement, toute divergence de vues entre les deux administrations de chemins de fer aboutirait à l'absence d'initiatives. Mais avec le nouveau procédé, je crois qu'il y aurait de grandes chances de voir disparaître ce point mort.

J'ai choisi le terme "coordination" comme faisant partie du titre et des fonctions du "tribunal" parce que sa mission consisterait à "coordonner" les services ferrovaires actuels du pays afin de les rendre aptes à servir et à fonctionner au mieux de l'économie nationale ou, comme on l'a dit au cours des discussions au Sénat, au mieux des "intérêts du public".

*Experts des chemins de fer sur le tribunal:*

Le tribunal de coordination devra être composé de techniciens capables de départager les deux chemins de fer sur les initiatives à prendre. Jusqu'à présent, dans les recherches que j'ai faites auprès des employés supérieurs des deux compagnies pour découvrir la vraie raison de si nombreuses impossibilités de s'entendre, on m'a fourni l'explication suivante: "Nous offririons $2 comme avantage à l'autre chemin de fer et n'aurions que l'avantage de $1 en compen-

sation. Dans ces conditions nous avons refusé d'accepter l'offre." La raison fournie par l'autre chemin de fer était presque identique, même dans les termes.

Le tribunal doit pouvoir surmonter de tels obstacles par la confiance qu'il inspirerait dans ses décisions. Dans le passé, je ne crois pas qu'aucun dirigeant de chemin de fer ait jamais siégé à la Commission des chemins de fer du Canada, tribunal qui a jusqu'à présent tenu en mains les plateaux de la justice dans le départage entre les chemins de fer et le public. Dans ce nouveau tribunal et pour que justice soit rendue aux deux chemins de fer, on devrait introduire deux ou quatre experts en chemins de fer. Je suggérerais pour les débuts la nomination d'experts en chemins de fer sur le tribunal, ce qui leur permettrait, grâce à leur prestige de membres du tribunal, de devenir le type parfait d'administrateur de chemins de fer. Par la suite, ces experts pourraient entrer sur le personnel technique du tribunal.

Le besoin de conseils d'experts dans un tel tribunal s'est trahi tout récemment quand le président du Pacifique-Canadien a demandé au Comité du Sénat de nommer des techniciens pour examiner les témoignages rendus devant le Comité à la dernière session; l'embarras consisterait à trouver de tels experts aujourd'hui au Canada en dehors des administrateurs de l'un ou l'autre des deux chemins de fer. Or le tribunal que je suggère constituerait cet organisme indépendant et expert. La discussion de ce matin a attiré mon attention sur ce point. Les sénateurs Dandurand et Haig ont, je crois, parlé du terminus de Montréal, et le sénateur Haig a, je crois aussi, suggéré d'entendre des experts de l'autre partie. On a alors demandé: qui est l'autre partie? Et on a répondu qu'il n'existe que deux parties au Canada en matière de chemins de fer, à savoir le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Pour cette raison je crois que nous devrons avoir des experts impartiaux sur le tribunal des chemins de fer.

Et que dire de l'impartialité d'anciens employés de chemins de fer devenus présentement des partisans fieffés? Pourrions-nous les considérer non seulement comme des experts mais aussi comme des arbitres impartiaux? Vous accepterez, je crois, ma réponse: ces exploitants de chemins de fer, placés à un poste d'honneur et de permanence pourraient être censés donner au public un travail du genre de celui que nous recevons d'ordinaire des avocats les plus partisans, une fois ces derniers élevés au rang de juges. Ils oublient qu'ils sont libéraux ou conservateurs. Et si le Comité du Sénat veut bien me le permettre, j'en dirai autant des hommes politiques les plus partisans, une fois qu'ils entrent au Sénat.

L'hon. M. HAIG: J'en doute.

M. BLACK: On peut toutefois se demander raisonnablement les chemins de fer encourageraient-ils un de leurs dirigeants compétents à les quitter pour faire partie de ce tribunal? Je vise en parlant ainsi trois ou quatre dirigeants de chemins de fer reconnus fort habiles. Les chemins de fer avoueraient probablement que le travail de ces hommes serait plus précieux pour l'obtention de grosses économies de la part des chemins de fer qu'il ne le serait par tous les services qu'ils rendaient de par leurs fonctions spéciales à l'exploitation ferroviaire.

Je dois avouer que j'ai tout d'abord incliné vers la coopération "obligatoire" qui me paraissait si bien désignée pour obtenir des résultats. Mais voilà, c'était trop simple pour être sûr. En effet, notre problème des chemins de fer—qui est celui de tous les Canadiens tout autant qu'il est celui du Sénat, du Gouvernement et des chemins de fer eux-mêmes—est complexe et hérissé de difficultés. Il existe au moins un résultat possible à obtenir de la coopération "obligatoire" qui mériterait de retenir toute notre attention. Advenant que la compagnie particulière fût forcée, à son corps défendant, d'effectuer sur une vaste échelle

des changements comportant la perte de sources de recettes et l'abandon—et la destruction—d'actif, les actionnaires pourraient, comme ce fut le cas pour les actionnaires de la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, chercher à se faire rembourser par le public, par l'Etat. Je n'aime pas le précédent créé il y a 18 ou 20 ans.

Il y a environ trois ans, je me trouvais à Londres où j'avais lié conversation avec un Canadien qui avait atteint un rang très élevé dans la Cité. Nous parlions du Grand-Tronc, du mécontentement persistant des hommes publics, des journaux à nouvelles et des journaux financiers, et le reste, qui plaidaient la cause des actionnaires, privilégiés et ordinaires, du Grand-Tronc qui, comme vous le savez, n'avaient pas touché un sou. Les protestations se sont atténuées depuis, et cependant nous avons assisté à ce sujet à un procès devant un tribunal d'Ontario, je crois, il y a un ou deux mois. J'oserais dire—je sais que le Comité n'y peut absolument rien—qu'aucun gouvernement canadien que je sache, n'a encore fourni au public actionnaire d'Angleterre la vraie raison pour laquelle le Canada ne doit pas un sou aux actionnaires privilégiés ou ordinaires de la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc. Je ne crois pas que les actionnaires d'Angleterre sachent les centaines de millions que le Canada a dû de toute nécessité ajouter à ces actions, des centaines de millions qu'il lui fallut verser pour faire face au passif formidable qu'avait amassé le Grand-Tronc, à propos du Grand-Tronc-Pacifique, par son refus d'englober le chemin de fer Transcontinental-National. Toute cette affaire fut soulevée, je crois, parce que les gouvernements, croyait-on, s'étaient opposés à la première suggestion du Grand-Tronc de choisir le tracé du Transcontinental-National. Je crois que toute pression exercée sur un chemin de fer particulier donne naissance à un risque de réclamations, par la suite, de la part des actionnaires ou de tous autres détenteurs de titres, advenant des opérations infructueuses.

*Vaste publicité—Influence puissante*

Au cas où l'on craindrait que dans ces circonstances nous ne retournions à la triste situation actuelle de coopération "volontaire"—en dépit du degré élevé d'utilité et des prérogatives étendues du tribunal que j'ai suggéré—j'ajouterai l'élément "publicité". On devrait fournir périodiquement à la population du Canada une liste de toutes les suggestions sur la coopération et l'économie mises à l'étude, les décisions du tribunal, l'attitude de chacun des deux chemins de fer et enfin la décision, positive ou négative, adoptée. Une publicité intense, qui a manqué jusqu'ici, deviendrait vite, j'en suis convaincu, l'un des atouts les plus effectifs pour obtenir une coopération exercée sur une vaste échelle. On placerait ainsi toutes les responsabilités sur les chemins de fer et on en soulagerait l'Etat.

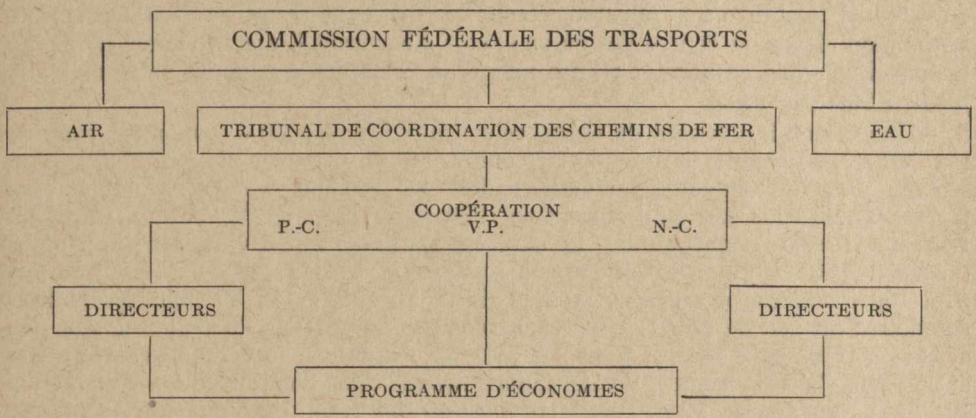
Pour toutes ces raisons mon dernier mot sera que je favoriserais une coopération "surveillée" d'envergure sans recours à l'astreinte imposée par un tiers aux chemins de fer.

Puis-je ajouter que l'une des fonctions les plus importantes de ce tribunal de coordinations serait d'étudier et évaluer les économies possibles à effectuer par les divers programmes suggérés en vue d'initiatives communes des chemins de fer, programmes qui, grâce au prestige de leurs auteurs et par les prétentions de ces derniers à faire effectuer de grosses économies se recommanderaient naturellement d'eux-mêmes à une partie considérable de la population. Ce ne serait que justice pour les tenants de ces procédés, pour leurs adversaires favorables à d'autres moyens, et en particulier pour ceux qui croient aux bienfaits de la coopération considérée comme alternative; enfin pour le gros public juge en dernier rapport.

Je n'ai pas cherché à établir le rapport exact entre le "tribunal de cordination des chemins de fer" et l'organisme prédominant, la "Commission fédérale des Transports." Le premier des deux aurait pour mission de "coordonner" les

deux organismes de transport au mieux des intérêts du Canada; il constituerait avec la Commission des Transports constituant probablement comme aujourd'hui un tribunal de dernière instance départageant le public, les chemins de fer et cet autre agent, le tribunal de coordination, activement occupé à régler le problème des chemins de fer.

Diagramme du fonctionnement de la coopération surveillée




*Objections soulevées contre un tribunal extérieur:*

L'examen des témoignages recueillis par le Comité du Sénat à la session de 1938 m'a laissé confus sur l'attitude de l'un au moins des associés en coopération à l'endroit d'un tribunal extérieur indépendant, facteur important dans la Loi des chemins de fer et encore peut-être plus important dans le plan de "coopération surveillée" suggéré par moi-même. Il s'est manifesté un refus apparent d'accepter tout arbitre dans le règlement des différends. Quelqu'un a mis en doute "la sagesse d'un tribunal indépendant ayant à juger d'un cas particulier dont les répercussions pourraient nuire à l'ensemble des opérations d'une compagnie." D'après mon plan le tribunal n'entreprendrait pas de juger un cas "isolé", mais bien tout un programme départageant les deux chemins de fer en matière d'économies. Une autre fois, on a refusé de s'adresser à un tribunal dans la crainte de détruire les relations "cordiales" entre les deux chemins de fer. On se demande si cette "cordialité" ne coûte pas fort cher. Je le répète, on a dit que la "contrainte" enlèverait la "responsabilité" dont on a jusqu'ici reconnu l'existence "par statut et par contrat" auprès de l'Etat canadien. Bien que je ne prêche pas la "contrainte", il n'est que naturel de rappeler l'exemple parallèle de la reddition de presque toute "responsabilité" (sur l'actif et la recette) qui dériverait d'une administration commune ou unifiée. Dans l'un et l'autre cas—avec la coopération obligatoire ou l'administration unifiée—le "quiproquo" surgissant d'une perte de responsabilité aboutirait à la part et demie dans les économies.

*Estimation des économies:*

J'ai déjà dit que le chiffre des économies que l'on pourrait réaliser sous n'importe quel régime particulier ne devrait pas pouvoir intervenir dans une décision à prendre en sa faveur, quel que soit le résultat définitif de tout tel plan pour "l'intérêt public." Cependant l'on ne peut mésestimer tous les calculs d'économies. Ils présentent deux aspects importants; ils doivent influer sur le choix définitif d'un plan d'économies pour les chemins de fer; ensuite plus fortes seront les prétentions à l'économie, plus grande sera leur influence sur l'esprit public, toutes choses égales d'ailleurs. Possible que de longues années d'expérience acquise à la vue de l'erreur énorme commise dans l'estimation des

économies à effectuer sous le régime de la fusion ou de l'unification d'entreprises industrielles m'aient rendu sceptique sur presque tous les calculs intéressant le problème des chemins de fer. Je désirerais cependant vérifier ces calculs de deux ou trois manières.

L'un de ces calculs fut à l'effet que l'abandon de 5,000 milles de voies ferait économiser $16,000,000, soit $3,200 du mille. Même quand, à la dernière session, on a réduit ce chiffre à $7,500,000, l'économie moyenne serait de $1,500 du mille. L'abandon réel, pour ce que j'ai pu en savoir, aboutirait à une économie moyenne bien moindre que ce dernier chiffre même, et certaines économies se ramènerait jusqu'à $300 du mille.

Un examen intéressant du calcul relatif aux $75,000,000 d'économies, examen absolument équitable, à mon avis, consisterait à octroyer la moitié que l'on réclame pour la compagnie particulière, donc $37,500,000, économie à déduire des frais d'exploitation tels qu'ils furent en 1930 et sur lesquels s'appliquait le calcul. Le résultat serait remarquable. Le chiffre à appliquer aux dividendes serait porté de $38,000,000 à plus de $75,000,000; on aurait donc gagné 58 p. 100 sur les 4 p. 100 d'actions privilégiées au lieu de 29 p. 100, et $5.33 pour les actions ordinaires au lieu de $2.51. En tenant compte du partage de 4-pour-1 pour les actions en 1930, la recette pour les actions ordinaires aurait dépassé $21 par action sous l'ancien régime, niveau jamais atteint dans l'histoire de la compagnie. Bien plus, au lieu de 79 p. 100, la proportion des frais d'exploitation aurait été réduite à 58 p. 100, chiffre considérablement moindre que celui de tous chemins de fer tant aux Etats-Unis qu'en Angleterre.

La proportion moyenne des frais d'exploitation de toutes les voies de la catégorie I aux Etats-Unis en 1930, par exemple, fut de 74.4 p. 100 (au lieu de 58 p. 100); le chiffre le plus favorable que j'aie pu recueillir fut d'environ 64 p. 100 pour le *Chicago & Milwaukee,* 74.8 p. 100 pour le *Pennsylvania* et 78.8 p. 100 pour le *New York Central.* La moyenne pour les quatre chemins de fer d'Angleterre fut de 80.8 p. 100, seul le *Great Western* n'atteignant pas 80 p. 100, et le *London, Midland & Scottish* atteignant presque 82 p. 100. Les chiffres désignés pour les chemins de fer canadiens auraient été considérés, j'en suis convaincu, comme un "miracle ferroviaire".

*Economies "nettes" par opposition aux économies "brutes":*

Mais nous ne pouvons nous permettre de ne considérer le calcul des économies que comme chiffre "brut" sans tenir compte de toutes les compensations et déductions nécessaires qui ressortent des initiatives prises par les chemins de fer pour réduire les frais d'exploitation. Nous devons chercher à prévoir le chiffre "net" des économies, une fois déduite la colonne du "début" du chiffre "brut". Pour ce que j'ai pu réussir à trouver, on n'a jamais essayé d'établir les économies "nettes" dans aucun des calculs effectués, et je ne puis évidemment qu'en indiquer quelques-uns en termes assez généraux.

Au nombre des déductions à effectuer sur les économies brutes la main-d'œuvre entre pour une large part. Et l'un des aspects de cet élément consiste en ce que de toute évidence le niveau d'efficience de la main-d'œuvre sera moins élevé dans toute entreprise faite en vue de fusionner l'exploitation de deux immenses réseaux de chemins de fer rivaux. Or voilà un élément réel mais nécessairement intangible. Un autre élément beaucoup plus tangible est l'obligation qui surgit de diminuer le nombre d'employés du chef de la coopération et de tout autre procédé de collaboration plus intime.

D'après un plan les plus fortes économies demandent une réduction de personnel de 25 p. 100, et la réduction permanente du nombre d'employés de chemins de fer de l'indice 100 p. 100 à 75 p. 100 pour l'avenir—basée sans

préjudice pour les employés—sur un "renouvellement" de la main-d'œuvre de 5 p. 100 par année pendant 5 ans passe pour n'avoir aucune répercussion sur l'aspect national du problème des chemins de fer.

On pourrait accepter cette théorie si le National-Canadien et le Pacifique-Canadien étaient deux entreprises particulières et si chacune entreprenait, dans son propre intérêt, de réduire en 5 ans son personnel de 25 p. 100, soit de 40,000 employés. Cela pourrait ne pas nous intéresser: "l'Etat ne doit pas faire intrusion dans une entreprise particulière", nous répondrait-on peut-être. Cependant la coopération, l'unification et une demi-douzaine d'autres plans furent présentés dès le début aux fins d'alléger le fardeau national (déficits du National-Canadien, une fois versés les intérêts aux obligataires); aux fins aussi de réduire les taxes grâce à des dizaines de millions de dollars d'"économies" que promettaient ces plans. Mais alors que fait-on des 40,000 employés de la main-d'œuvre canadienne congédiés pour toujours sur les 175,000 au travail en 1930? Si la situation de la main-d'œuvre était ce qu'elle fut il y a 10 ou 15 ans au Canada, nous pourrions imaginer que les autres industries pourraient absorber ces 40,000 employés, à supposer que les chemins de fer congédieraient ce nombre d'hommes. Mais aujourd'hui cet espoir nous serait fermé; congédiez 40,000 hommes dans n'importe quelle industrie, et même 30,000 (soit 25 p. 100 de la main-d'œuvre de 1938) et le fardeau des allocations de chômage à verser en serait énormément augmenté tant pour l'Etat que pour le contribuable (or l'allégement du fardeau du contribuable constitue la grande raison apportée en faveur de tous les procédés imaginés jusqu'ici pour soulager les chemins de fer). *Si l'on congédiait 25 p. 100 des employés des chemins de fer*:

Le tableau suivant aidera à faire comprendre cette hypothèse:

| Année | Employés de chemins de fer | | Traitements et salaires | | Salaires moyens par année | | Proportion entre les salaires et les | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre | Indice | Montant | Indice | Montant | Indice | Recettes | Dépenses |
| | | | $ | | $ | | % | % |
| 1926 | 179,800 | 100·0 | 260,350,390 | 100·0 | 1,448 | 100·0 | 45·7 | 58·0 |
| 1927 | 182,143 | 101·3 | 273,932,396 | 105·2 | 1,504 | 103,9 | 48·1 | 58·9 |
| 1928 | 187,710 | 104·4 | 287,775,316 | 110·5 | 1,533 | 105·9 | 47·0 | 59·8 |
| 1929 | 187,846 | 104·5 | 290,732,500 | 111·7 | 1,548 | 106·9 | 48·9 | 60·2 |
| 1930 | 174,485 | 97·0 | 268,347,374 | 103·1 | 1,538 | 106·2 | 55·4 | 66·1 |
| 1931 | 154,569 | 86·0 | 229,499,505 | 88·2 | 1,485 | 102·6 | 58·5 | 65·4 |
| 1932 | 132,678 | 73·8 | 181,113,588 | 68·6 | 1,365 | 94·3 | 56·4 | 64·5 |
| 1933 | 121,923 | 67·8 | 158,326,445 | 60·8 | 1,299 | 89·7 | 53·9 | 62·5 |
| 1934 | 127,326 | 70·8 | 163,336,635 | 62·7 | 1,283 | 88·6 | 54·3 | 64·8 |
| 1935 | 127,526 | 70·9 | 172,956,218 | 66·4 | 1,356 | 93·6 | 51·2 | 60·1 |
| 1936 | 132,781 | 73·9 | 182,638,365 | 70·2 | 1,375 | 95·0 | 49·9 | 59·0 |

1937 et 1938—Il n'existe pas encore de données effectuées sur un point de départ absolument identique à celui valant pour les années antérieures.

Ce tableau montre que le nombre d'employés de chemins de fer s'est élevé de 179,800 qu'il était en 1926 à son maximum de 187,846 en 1929 mais qu'il fut réduit de 66,000 jusqu'à 1933 et qu'il a légèrement augmenté depuis. Le chiffre des salaires a passé de $260 millions en 1926 à $290 millions en 1929, soit le maximum pour tous les temps. Le salaire moyen de $1,548 en 1929 est tombé à $1,283 en 1934.

Mais sans tenir aucun compte de la réduction très marquée du nombre d'employés des chemins de fer occasionnée par la chute des recettes, on suggère, aux fins d'économies, de réduire de 25 p. 100 le nombre normal d'employés. A la lumière du chômage actuel et du nombre d'emplois offerts au Canada de nos jours, cette autre réduction d'employés (grande ou petite) est nécessairement

invoquée au nom de l'intérêt national qui entre pour beaucoup dans le problème de nos chemins de fer. J'ai voulu illustrer cet aspect de la question par le tableau suivant:

| Année | 25 p.c. des employés | 25 p.c. des salaires | Salaire moyen | Montant à $500 |
|---|---|---|---|---|
| 1926 | 44,950 | $65,087,597 | $1,448 | $22,475,000 |
| 1927 | 45,536 | 68,483,099 | 1,504 | 22,768,000 |
| 1928 | 46,927 | 71,943,829 | 1,533 | 23,463,000 |
| 1929 | 46,961 | 72,683,125 | 1,548 | 23,480,000 |
| 1930 | 43,621 | 67,086,843 | 1,538 | 21,800,000 |
| 1931 | 38,642 | 57,374,876 | 1,485 | 19,321,000 |
| 1932 | 33,219 | 45,278,397 | 1,365 | 16,609,000 |
| 1933 | 30,481 | 49,581,611 | 1,299 | 15,240,000 |
| 1934 | 31,831 | 40,834,159 | 1,283 | 15,915,000 |
| 1935 | 31,881 | 43,239,054 | 1,356 | 15,940,000 |
| 1936 | 33,195 | 45,659,591 | 1,375 | 16,597,000 |

Ces chiffres parlent par eux-mêmes. Pour revenir à 1930, une réduction de 25 p. 100 des employés aurait comporté le renvoi de 43,000 hommes touchant, par rapport au chiffre global des salaires, $67,000,000. Etant donné le chômage prononcé qui existe depuis plusieurs années et qui provient du manque sérieux d'emplois à offrir aux hommes aptes au travail, toute réduction considérable du personnel des chemins de fer augmenterait de presque autant le nombre de chômeurs. Prenons le salaire moyen de $1,538 de 1930, et même si $500 par année suffisait pour entretenir une famille de chômeur (étant donné que dans des conditions normales 100 p. 100 des employés de chemins de fer eussent trouvé un emploi sur les chemins de fer), il faudrait déduire $22,000,000 des économies brutes approximatives pour compenser la dépense supplémentaire du trésor public qui eût résulté directement de ces économies sur les chemins de fer. Et ainsi de suite pour les années suivantes. Il suit que notre déficit des chemins de fer s'en fût trouvé réduit mais les allocations de chômage en eussent augmenté d'autant.

Je le répète, je ne prétends pas que s'il suffisait de 75 p. 100 des employés actuels aux chemins de fer, ces derniers seraient tenus absolument d'employer tout ce personnel; je ne donne ces chiffres que pour montrer qu'ils constituent une perte considérable et sérieuse—si l'on se place au point de vue national—au regard des économies brutes approximatives.

Ces sommes ainsi portées au compte de pertes comporteraient donc de fortes immobilisations de capitaux, la dislocation de l'efficience causée par l'unification d'administration; le démembrement industriel qui résulterait de l'abandon de quantité de milles de voies, et enfin la naissance du problème des allocations de chômage qui résulterait de la réduction du nombre d'employés. Il serait fort hasardeux de risquer un calcul sur la proportion d'économies *brutes* que cette balance *nette* représenterait.

*Administration unifiée mitigée—Lutte pour le contrôle?*

Plusieurs suggestions, publiques et particulières, ont fait reposer les économies considérables à effectuer par une certaine fusion des chemins de fer non sur leur actif mais sur le chiffre milliaire de parcours, étant donné une administration commune ou unifiée. Généralement parlant, on a suggéré une commission de quinze membres dont cinq seraient désignés par l'Etat considéré comme protecteur des intérêts du National-Canadien; cinq par le Pacifique-Canadien, ces dix personnes désignant, à leur tour, cinq autres membres. Une autre suggestion était à l'effet de faire désigner le troisième groupe de cinq personnes par divers organismes publics. Mais chaque procédé, en voulant régler un problème, en faisait éclore un autre qui promettait d'être hérissé d'encore plus d'embarras.

[M. Harvey H. Black.]

Si les années ont passé sans que les deux chemins de fer aient réussi à s'entendre sur certains détails d'ordre mécanique et à entreprendre des économies, comment s'entendront-ils sur le principe, sur le personnel administratif, sur les cinq hommes qui détiendront la " balance du pouvoir "?

L'administration unifiée n'est pas une " fusion " ordinaire, une fusion de deux entreprises indépendantes en une unique entreprise. Quand deux compagnies fusionnent, il en sort d'ordinaire une nouvelle compagnie qui remplace les anciens titres en portefeuille par de nouveaux, remplace les deux anciennes individualités par une nouvelle et unique. Il n'y a plus de raison pour que les anciennes antipathies et jalousies persistent entre les concurrents. Il n'y a plus à sauvegarder les intérêts de "A" ni ceux de "B"; seuls les intérêts de "C" existent. Les deux entreprises peuvent donc travailler librement de concert et même avec enthousiasme.

Mais quand il s'agit seulement d'administration, qu'arrive-t-il? Ou bien l'on va trop loin dans la recherche d'une administration unifiée de deux entreprises distinctes; ou bien on ne va qu'à moitié chemin—on eût dû unifier ces deux entreprises de façon à éliminer la distinction d'intérêts et d'obtenir une réelle administration unifiée ayant en mains une entreprise unique, unifiée, capable de fonctionner sans heurts. Dans le projet actuel, le Pacifique-Canadien restera une entreprise distincte (quoi que l'on fasse pour fusionner son roulant); il aura son président, j'imagine; ses vice-présidents et autres employés supérieurs; et, chose encore plus importante peut-être, il aura ses dizaines de milliers d'actionnaires privilégiés et ordinaires, ses détenteurs de débentures et ses obligataires. De son côté, le National-Canadien continuera à exister comme entité distincte avec ses hauts fonctionnaires et une somme énorme d'engagements sous forme d'obligations détenues par le public; et, chose encore plus importante et plus épineuse que tout le reste et qui constitue un élément de désaccord, il y aura l'intérêt public et les engagements envers le public qui demeureront aux mains du Gouvernement du jour.

Les plans de "demi"-unification que l'on a suggérés seraient assez difficiles à appliquer, excessivement difficiles à mettre en œuvre si les deux chemins de fer étaient des entreprises particulières. Permettre à une compagnie particulière et à une entreprise publique de continuer à exister séparément sous une administration fusionnée ne ferait que compliquer l'autre difficulté. L'effort vital de chacune d'elles viserait à obtenir la haute-main sur l'administration; de plus, la lutte engagée pour attirer à soi les cinq membres neutres de la Commission d'administration m'apparaît comme pouvant facilement constituer l'un des spectacles les plus dégradants de l'histoire des chemins de fer ou de la politique au Canada.

Une unification complète nécessiterait la fusion des actifs et des valeurs, tout comme celle de l'administration, en une unique entreprise commune. Je suis convaincu, devant l'étrange anomalie de deux grands chemins de fer transcontinentaux fonctionnant côte à côte et dont l'un représenterait des intérêts " particuliers " et l'autre des intérêts " publics ", que la seule unification complète et logique serait la " nationalisation " des chemins de fer canadiens sous la régie de l'Etat. Une telle initiative serait, je le crois fermement, avantageuse à la seule condition que la situation des deux chemins de fer fût beaucoup plus mauvaise qu'elle ne l'est présentement. C'est en vue de prévenir une telle mesure d'urgence que j'ai imaginé le plan de coopération surveillée.

*La fusion amènerait de nouveaux embarras d'ordre administratif:*

Venant après l'unification d'administration il faudrait, comme on l'a souvent suggéré, la " fusion des deux actifs ". Vu qu'on a souvent cité la réorganisation d'après-guerre des chemins de fer d'Angleterre pour la donner comme modèle au Canada (bien que " quatre " chemins de fer soient un nombre bien supérieur à " un seul "), je désirerais citer l'opinion récemment formulée par sir William

Wood, vice-président et conseiller financier du plus grand chemin de fer d'Angleterre, le *London, Midland and Scottish*. On demanda à cet employé supérieur (aux derniers mois de l'année dernière) lors de la demande adressée par les chemins de fer britanniques à l'Etat de rescinder toutes les restrictions pour leur permettre de lutter plus avantageusement contre le camion, si la " fusion " ne serait pas le remède possible. Sa réponse, qui tient compte de l'intérêt " public " tout autant que de celui des chemins de fer, fut la suivante (je cite *The Financial News*, de Londres) :

> La fusion des chemins de fer ne changerait pas beaucoup la recette nette des chemins de fer; en fait, elle donnerait naissance à de nouveaux problèmes qui réduiraient la recette nette.
>
> On prétend que les ateliers des chemins de fer seraient réduits en nombre. Chacune des compagnies fusionnées a diminué le nombre de ses ateliers, mais très lentement à cause des embarras ainsi créés.
>
> Cette question intéresse l'existence de villes entières. Supposons la fusion en un seul chemin de fer, ou même en deux, de Doncaster, Wolverton, Crewe, Derby et Swindon, il surgirait immédiatement des embarras très sérieux occasionnés par le déplacement du personnel et par la réaction de ce déplacement sur le logement.
>
> Il y a une limite à l'importance des affaires, et la fusion amènerait de nouveaux problèmes d'administration. Bref, la fusion ne résout pas les difficultés actuelles ni ne les diminue.

Maintenant, et si vous n'êtes pas trop fatigués de m'écouter, nous en venons à ce que je considère comme plus important même que tout ce qui peut s'opérer au Canada par la coopération la plus étroite entre les chemins de fer, j'ai nommé le retour aux chemins de fer d'une des recettes énormes que le camion leur a enlevées, l'autobus aussi, dans une certaine mesure. Vous allez constater que la situation trafic-voyageurs est peut-être encore pire que celle du trafic-marchandises; et je crois que cet état de choses va continuer. Je désirerais parler d'un compartiment de la situation ferroviaire canadienne capable de se prêter à une amélioration tout aussi considérable de la recette nette que tout autre procédé que le Sénat ou le Gouvernement puissent examiner. La diminution sensible subie, ces dernières années, de la recette-marchandises et de la recette-voyageurs du chef de la concurrence du camion fut si sensible pour les chemins de fer que ces derniers furent loin d'encaisser les bénéfices obtenus par l'industrie canadienne en général. Pendant l'enquête du Sénat, le sénateur Meighen a parlé comme suit de cette situation d'importance primordiale:

> Rappelez-vous que le chiffre d'affaires des chemins de fer est depuis des années en baisse comparativement à celui de l'ensemble de l'industrie au pays.

Avant de lire cette déclaration et de parcourir la plus grande partie des 1,250,000 mots de témoignages, je n'avais fait qu'assez vaguement cette constatation. Mais quand j'en vins à m'arrêter sur l'ensemble de la question, je fus tout médusé de constater jusqu'à quel point les chemins de fer avaient retardé dans le volume des affaires industrielles canadiennes. Je voudrais établir les faits dans toute la gravité de leur situation et chercher à leur donner leur sens. Le tableau ci-après fournit un parallèle entre le volume du trafic ferroviaire au Canada et celui de l'industrie en général de 1926 à 1938 en prenant l'année 1926 comme point de repère et en lui donnant l'indice 100.

Quelques-uns de ces contrastes sont frappants; inutile en réalité de chercher ailleurs qu'à ce dossier pour découvrir la principale origine d'un " problème des chemins de fer " au Canada aujourd'hui.

| Année | Recettes brutes P.-C. et N.-C. | Indice du trafic ferroviaire | Indice du volume du transport | Pourcentage d'augmentation sur 1932 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Recettes ferroviaires | Indice du trafic |
| | $ | | | % | % |
| 1938 | 324,339,000 | 69·2 | *x*112·4 | 13·8 | 42·8 |
| 1937 | 342,984,363 | 73·1 | 122·7 | 20·3 | 55·9 |
| 1936 | 325,173,252 | 69·3 | 112·2 | 14·1 | 42·6 |
| 1935 | 302,863,406 | 64·4 | 102·4 | 6·3 | 30·2 |
| 1934 | 290,445,457 | 61·9 | 94·2 | 1·9 | 20·0 |
| 1933 | 262,789,430 | 56·0 | 79·7 | −7·8 | 1·2 |
| 1932 | 285,040,308 | 60·8 | 78·7 | ..... | ..... |
| 1926 | 469,000,000 | 100·0 | 100·0 | ..... | ..... |

* Les 11 premiers mois.
*x* Données du Bureau fédéral de la statistique.

*Les chemins de fer sont en baisse de 44 p. 100; les affaires en général, de 20 p. 100 seulement*

Dans quelle mesure les chemins de fer et l'industrie en général ont-ils souffert au cours de la dépression? En 1932, l'indice industriel était passé de 100 en 1926 à 78.7; celui des chemins de fer, à 60.8; l'industrie avait donc fléchi de 21.3 p. 100, mais les chemins de fer, de tout près de 40 p. 100.

En 1933 la recette brute des chemins de fer avait encore diminué, alors que l'industrie en général commençait à se remettre—son indice étant de 79.7 p. 100 par rapport à 1926; il avait donc fléchi de 20.3 p. 100 seulement.

En 1934, la recette brute des chemins de fer avait atteint 61.9 p. 100, mais les affaires en général 94.2 p. 100 sur les chiffres de 1926, les premiers ayant donc encore fléchi de 38 p. 100, et les affaires en général de 6 p. 100 seulement.

En 1935, la recette brute des chemins de fer était à l'indice de 64.4 p. 100 par rapport à 1926, mais les affaires avaient dépassé 1926 et se trouvaient à 102.4 p. 100—les premiers ayant donc fléchi encore de 35.6 p. 100 et les affaires ayant monté de 2½ p. 100.

En 1936, la recette brute des chemins de fer était à l'indice de 69.3 p. 100 par rapport à 1926; mais les affaires avaient atteint l'indice de 112.2 p. 100; les chemins de fer avaient donc fléchi de 30 p. 100 sur 1926, et les affaires avaient dépassé 1926 de 12 p. 100.

En 1937, année du sommet du retour à la prospérité—la recette brute des chemins de fer atteignait le chiffre-indice de 73.1 p. 100 et les affaires, 122.7 p. 100; c'est donc que les chemins de fer restaient encore de 27 p. 100 au-dessous de 1926 et que les affaires avaient dépassé cette dernière année de tout près de 23 p. 100.

En 1938, la recette brute des chemins de fer avait de nouveau abaissé son indice à 69.2 p. 100, alors que les affaires avaient remonté le leur à 112.4 p. 100 (pour onze mois), soit encore une différence très sensible; les premiers ayant fléchi de 31 p. 100, alors que les affaires avaient dépassé 1926 de 12 p. 100.

1932 fut à l'étiage pour les affaires au Canada alors que, chose étrange, 1933 le fut pour les chemins de fer. La raison en est que le mouvement du blé fut beaucoup plus faible en 1933 qu'en 1932. 1929 fut l'année de la plus grande prospérité au Canada dans plusieurs domaines, alors que 1928 fut l'année où la recette brute des chemins de fer fut la plus élevée, et c'est parce que le mouvement du blé, cette année-là, fut le plus accentué, beaucoup plus qu'en 1929.

L'hon. M. HAIG: Il est présentement six heures moins deux ou trois minutes; je propose donc l'ajournement.

L'hon. M. DANDURAND: Nous continuerons demain matin.

Le Comité s'ajourne à demain matin, onze heures.

PIÈCE N° 102

SESSION DE 1939

CHAMBRE DES COMMUNES

---

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

## que le Gouvernement possède, exploite et contrôle

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule N° 1

---

SÉANCES DU MERCREDI 5 AVRIL ET

MARDI 18 AVRIL 1939

---

TÉMOINS:

M. S. J. Hungerford, président.

M. S. W. Fairweather, chef du service des recherches et de l'exploitation

M. T. H. Cooper, contrôleur.

M. W. M. Armstrong, directeur adjoint, bureau technique.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1940

## MEMBRES DU COMITÉ

Sir EUGÈNE FISET, *président*, et

Messieurs:

| | |
|---|---|
| Barber | Howe |
| Bothwell | Kinley |
| Cameron | Lockhart |
| Deachman | McKinnon (*Kenora-Rainy-River*) |
| Elliott (*Kindersley*) | Maybank |
| Emmerson | Parent (*Québec-Ouest-et-Sud*) |
| Ferland | Ross (*Middlesex-Est*) |
| Hanson | Stewart |
| Heaps | Vien |
| Howard | Walsh |
| Howden | Young—(23) |

JOHN T. DUN,
*Secrétaire du Comité.*

## ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

LUNDI, 3 avril 1939.

*Il est résolu.*—Que l'article 63 du Règlement de la Chambre des communes relatif à l'institution des comités permanents de la Chambre, soit modifié en ajoutant aux comités permanents de la Chambre pour la présente session, un comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle auquel seront déférés les comptes, les prévisions budgétaires et les projets de lois qui auront trait, pendant la présente session, aux chemins de fer Nationaux du Canada, à la *Canadian National (West Indies) Steamships,* aux Lignes aériennes Trans-Canada, pour que le Comité les étudie et fasse rapport à la Chambre; pourvu toutefois, que rien dans la présente motion, ne soit interprété comme restreignant en aucune manière le droit complet de discussion au Comité des subsides; et que ledit Comité se compose de MM. Barber, Bothwell, Deachman, Elliott (*Kindersley*), Emmerson, Ferland, Fiset, (sir Eugène), Fraser, Hanson, Heaps, Howard, Howden, Howe, Kinley, Lockhart, McKinnon (*Kenora-Rainy-River*), Maybank, Parent (*Québec-Ouest-et-Sud*), Ross (*Middlesex-Est*), Stewart, Vien, Walsh et Young—(23).

*Certifié conforme.*

*Le greffier de la Chambre,*
ARTHUR BEAUCHESNE.

---

VENDREDI, 27 janvier 1939.

*Il est ordonné.*—Que le Comité des chemins de fer et de la marine marchande soit autorisé à étudier et à examiner toutes les affaires et les questions que lui soumettra la Chambre; à faire rapport, à l'occasion, de ses constatations et opinions; et à envoyer quérir personnes, écrits et documents.

*Certifié conforme.*

*Le greffier de la Chambre,*
ARTHUR BEAUCHESNE.

---

VENDREDI, 31 mars 1939.

*Il est ordonné.*—Que le crédit n° 588 des crédits supplémentaires spéciaux pour l'année se terminant le 31 mars 1940, présentés à la Chambre ce jour, soit déféré audit Comité.

*Certifié conforme.*

*Le greffier de la Chambre,*
ARTHUR BEAUCHESNE.

---

MARDI, 4 avril 1939.

*Il est ordonné.*—Que les prévisions budgétaires du chemin de fer National-Canadien et de la *Canadian National Steamships,* déposées ce jour, et les rapports annuels suivants déposés sur le bureau de la Chambre le 30 mars 1939:

Rapport annuel des chemins de fer Nationaux pour l'année terminée le 31 décembre 1938.

Rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'année terminée le 31 décembre 1938.

Rapport annuel des directeurs des Lignes aériennes Trans-Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1938.

Rapport annuel du fonds de garantie en fidéicommis des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1938.

Rapport de la maison George-A. Touche et compagnie, auditeurs des comptes du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1938.

soient déférés audit Comité, ainsi que les crédits suivants:

442—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, sur les lignes de l'Est des chemins de fer Nationaux du Canada —$2,000,000;

443—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, pour les chemins de fer autre que ceux du National-Canadien —$800,000;

454—Avances de capital à la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*—$20,000;

tirés du budget principal des dépenses pour l'année se terminant le 31 mars 1940 et déposé le 27 janvier 1939; et aussi

588—Compagnie du chemin de fer National-Canadien—$43,750,000;
589—Terminus et traversier de l'île du Prince-Edouard—$327,000;
590—Lignes aériennes Trans-Canada—$488,941;

budget supplémentaire spécial des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1940, et déposé le 31 mars 1939.

*Certifié conforme.*

*Le greffier de la Chambre,*
ARTHUR BEAUCHESNE.

---

MERCREDI, 5 avril 1939.

*Il est ordonné,*—Que le nom de M. Cameron soit substitué à celui de M. Fraser sur la liste des membres dudit Comité.

*Certifié conforme.*

*Le greffier de la Chambre,*
ARTHUR BEAUCHESNE.

---

MERCREDI, 5 avril 1939.

*Il est ordonné.*—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et des témoignages qu'il entendra, et que soit suspendue à cet effet l'application de l'article 64 du Règlement.

*Il est ordonné,*—Que ledit Comité soit autorisé à siéger durant les séances de la Chambre.

*Il est ordonné,*—Que le quorum dudit Comité soit réduit de 12 à 8 membres.

*Certifié conforme.*

*Le greffier de la Chambre,*
ARTHUR BEAUCHESNE.

## RAPPORT À LA CHAMBRE

MERCREDI 5 avril 1939.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que le Gouvernement possède, exploite et contrôle, a l'honneur de présenter ce qui suit comme son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

1. Qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et des témoignages qu'il entendra, et que soit suspendue à cet effet l'application de l'article 64 du Règlement.
2. Qu'il soit autorisé à siéger durant les séances de la Chambre.
3. Que le quorum du Comité soit réduit de 12 à 8 membres.

Le tout est respectueusement soumis.

*Le président,*
EUGÈNE FISET.

## PROCÈS-VERBAUX

MERCREDI, 5 avril 1939.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que le Gouvernement possède, exploite et contrôle, se réunit à onze heures.

*Membres présents:* MM. Barber, Bothwell, Elliott (*Kindersley*), Emmerson, sir Eugène Fiset, Hanson, Heaps, Howard, Howe, Kinley, McKinnon (*Kenora-Rainy-River*), Ross (*Middlesex-Est*), Stewart, Vien.

Sur motion de M. Ross (*Middlesex-Est*):

*Résolu,*—Que sir Eugène Fiset soit élu président.

Sir Eugène Fiset-prend le fauteuil.

Sur motion de M. Ross (*Middlesex-Est*):

*Il est résolu,*—Que le Comité demande la permession de siéger pendant les séances de la Chambre.

Sur motion de M. Bothwell:

*Il est résolu,*—Que le Comité demande la permission de faire imprimer au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et des témoignages qu'il entendra, et que soit suspendue à cet effet l'application de l'article 64 du Règlement.

Sur motion de M. Howard:

*Il est résolu,*—Que le Comité propose à la Chambre de réduire le quorum de 12 à 8 membres.

M. Stewart, au nom de M. Walsh, produit trois demandes de renseignements, à savoir:

1. A la page 55 du compte rendu du Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, du mercredi 27 avril 1938, nous avons une déclaration en réponse à une question posée par moi-même, concernant les détails de l'exploitation des hôtelleries. J'aimerais à faire déposer et insérer au compte rendu de cette année un état semblable couvrant l'année civile 1938.
2. Un état somaire du revenu, comprenant le compte des profits et pertes de la Canadian National Steamship, (côte du Pacifique) pour les années 1937 et 1938, semblable à l'état de l'année 1936, produit au comité

permanent des chemins de fer et de la marine marchande, le 23 mars 1937, et figurant à la page 225 du compte rendu imprimé de cette année-là.

3. Un état indiquant, pour chaque année de 1932 à 1938, inclusivement, les services de marchandises et voyageurs (*a*) les recettes, (*b*) les dépenses, (*c*) la recette nette d'exploitation, (*d*) le rapport entre les recettes et les dépenses. Aussi la mise de fonds dans les wagons à marchandises et les voitures à voyageurs.

*Il est ordonné,*—Que ces trois requêtes soient transmises à M. S. J. Hungerford, président, pour qu'il y réponde.

Le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 18 avril à onze heures du matin.

*Le secrétaire du Comité,*
JOHN T. DUN.

MARDI, 18 avril 1939.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que le Gouvernement possède, exploite et contrôle, se réunit à onze heures, sous la présidence de sir Eugène Fiset.

*Membres présents:* MM. Barber, Bothwell, Cameron, Deachman, Elliott (*Kindersley*) Emmerson, Ferland, Fiset (sir Eugène), Hanson, Howden, Howe, Kinley, Lockhart, McKennon (*Kenora-Rainy-River*), Maybank, Ross (*Middlesex-Est*), Stewart, Vien, Walsh, Young—20.

*Etaient aussi présents:* M. S. J. Hungerford, président; M. S. W. Fairweather, chef des recherches et de l'expansion; M. T. H. Cooper, contrôleur; M. W. M. Armstrong, sous-directeur du Bureau technique des Chemins de fer Nationaux; le colonel V. I. Smart, sous-ministre des Transports.

Le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux pour l'année terminée le 31 décembre 1938 est lu par M. W. M. Armstrong, et le Comité commence à l'étudier.

Comme supplément à ce rapport annuel, M. C. W. Fairweather lit un rapport concernant le nouveau terminus de Montréal, sur quoi on l'interroge.

M. S. J. Hungerford et M. T. H. Cooper répondent à quelques questions.

M. Fairweather dépose des réponses aux questions posées par M. Walsh à la première séance du Comité.

Le Comité s'ajourne à une heure de l'après-midi jusqu'à quatre heures le même jour.

Le Comité reprend à quatre heures sous la présidence de sir Eugène Fiset.

*Membres présents:* MM. Barber, Cameron, Deachman, Elliott (*Kindersley*), Emmerson, Ferland, Fiset (sir Eugène), Hanson, Howden, Howe, Kinley, Lockhart, McKinnon (*Kenora-Rainy-River*), Maybank, Stewart, Vien, Walsh, Young—18.

*Sont aussi présents:* Les fonctionnaires qui assistaient à la séance du matin.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel de 1938 des Chemins de fer Nationaux.

On donne des explications et on discute sur le système de comptabilité concernant la vente des navires, les frais d'entretien des chemins de fer, l'abandon d'embranchements, l'hôtel de Vancouver, les usines de Transcona, les fonds de pension, la mise en commun des trains de voyageurs, le service de factage, le terminus de Montréal.

A six heures du soir, le Comité s'ajourne jusqu'au lendemain à quatre heures de l'après-midi.

*Le secrétaire du Comité,*
JOHN T. DUN.

# TÉMOIGNAGES

Salle 277, CHAMBRE DES COMMUNES,

MARDI, 18 avril 1939.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la navigation se réunit à onze heures du matin, sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, comme vous le savez, nons avons, à notre dernière séance, réduit notre quorum à huit membres, et comme nous avons maintenant le quorum, je voudrais savoir si les membres du Comité désirent qu'on fasse la lecture de l'ordre de renvoi. C'est un long document; nous le connaissons tous; je ne crois pas nécessaire de le lire.

Quelques hon. MEMBRES: Non.

Le PRÉSIDENT: Alors, nous allons commencer par le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada. M. Armstrong va lire le rapport du président.

M. ARMSTRONG (lisant):

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Montréal, 20 mars 1939.

L'honorable C. D. HOWE, M.P.,
Ministre des Transports,
Ottawa.

MONSIEUR,

Conformément aux articles 14 et 15 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, 1936, le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1938:

RÉSULTAT DE L'EXPLOITATION

| | 1938 | 1937 | Augmentation ou *diminution* |
|---|---|---|---|
| Recettes d'exploitation | $182,241,722 93 | $198,396,608 61 | *$16,154,885 68* |
| Frais d'exploitation | 176,175,311 78 | 180,788,858 09 | *4,613,546 31* |
| Recettes nettes d'exploitation | $ 6,066,411 15 | $ 17,607,750 52 | *$11,541,339 37* |
| Coefficient d'exploitation | 96.67% | 91.12% | |
| Autres revenus nets et profits et pertes... | $ 9,615,459 68 | $ 9,320,522 24 | 294,937 44 |
| Revenu net disponible pour les intérêts... | *$ 3,549,048 53* | $ 8,287,228 28 | *$11,836,276 81* |
| Service de la dette due au public | 49,839,022 58 | 48,888,545 56 | 950,477 02 |
| Intérêts sur les prêts de l'Etat | 926,124 86 | 1,744,550 71 | *818,425 85* |
| Déficit de caisse | $ 54,314,195 97 | $ 42,345,867 99 | $11,968,327 98 |

*Recettes d'exploitation*

La diminution de l'activité commerciale en général, ressentie à la fin de 1937 et signalée dans le rapport de cette année, s'est poursuivie pendant la plus grande partie de 1938, et a produit des résultats inévitables sur les recettes des chemins de fer. Ces effets ont été particulièrement sensibles sur les lignes exploitées par la Compagnie aux Etats-Unis, dont les recettes ont diminue de 23 p. 100 contre une diminution de 5 p. 100 sur les lignes du Canada; celles-ci, à leur tour, ont subi le contre-coup de la diminution du trafic international.

Le recettes d'exploitation brutes se sont élevées à $182,241.723, en diminution de $16,154,886, ou 8.14 p. 100 par rapport à l'année dernière. Pendant les

neuf premier mois de l'année, la réduction fut de $15,737,865, et pendant le dernier trimestre elle fut de $417,021, ce qui indique la tendance du trafic au cours de l'année. L'augmentation des transports du grain a contribué à enrayer la baisse des recettes pendant le dernier trimestre.

Les recettes du service des marchandises ont diminué de $14,026,556, soit 9.1 p. 100. Un état du tonnage productif est publié aux pages 24 et 25. Le tonnage du grain a augmenté de 1,446,850 tonnes, soit de 40.5 p. 100. Aucun changement important n'a été apporté, au cours de l'année, au tarif de transport des marchandises au Canada. Aux Etats-Unis, l'*Interstate Commerce Commission* a autorisé une augmentation générale du tarif de transport des marchandises d'environ 7 p. 100, à partir du 28 mars 1938. Le Commission des transports du Canada a autorisé la mise en vigueur de ces augmentations en ce qui concerne le trafic international.

Les recettes du service des voyageurs ont diminué de $847,918, soit 4.5 p. 100 pendant l'année; et aux Etats-Unis, le tarif des wagons de voyageurs a été porté de 2 c. à 2.5 c. par mille dans le territoire de l'est, ce dernier changement influençant aussi certains tarifs canadiens.

Les recettes des messageries ont diminué de $535,280, soit 5.7 p. 100; les recettes des télégraphes commerciaux ont diminué de $411,981, soit 8.4 p. 100; les recettes d'aiguillage ont diminué de $432,562, soit 17.6 p. 100.

*Frais d'exploitation*

Ils se sont élevés au cours de l'année à $176,175,312. Cela représente une diminution de $4,613,546, soit 2.55 p. 100 par rapport à 1937. On trouvera le sommaire à la page 14 et les détails aux pages 15, 16 et 17.

La diminution des frais a été réalisée malgré l'augmentation des salaires due au rétablissement des salaires de base au Canada et à l'augmentation des salaires aux Etats-Unis, dont on a parlé dans le rapport de 1937. Ces augmentations de salaires ont augmenté les dépenses de $6,082,000 par rapport à celles de 1937. Un autre élément qui se reflète dans les dépenses est l'augmentation du prix des matériaux, qui a atteint $900,000. Si l'on met ces postes à part, les frais d'exploitation ont diminué de $11,600,000 par rapport à l'année précédente. Ce résultat a été obtenu en appliquant le principe de maintenir les dépenses au minimum compatible avec l'efficacité de l'exploitation et des services nécessaires.

Pendant le premier trimestre de l'année, les ateliers de locomotives et de wagons ont fonctionné sur une base assurant une réserve convenable de matériel pour répondre à une augmentation éventuelle des besoins de transports, en particulier pour le grain de l'ouest. Par la suite, et en corrélation avec le déclin qui s'est produit dans le trafic de l'Est et dans le trafic international, l'entretien des réserves de matériel sur tout le réseau a été réduit d'environ 25 p. 100.

Bien que les frais d'entretien aient été maintenus au minimum, la propriété et le matériel sont en bon état, en tenant compte du volume d'affaires.

*Autres revenus nets et profits et pertes*

Les comptes groupés sous ce titre ont augmenté de $294,937 par rapport à 1937.

Les impôts se sont élevés à $6,946,873, contre $6,697,242 en 1937. Ces chiffres ne tiennent pas compte de la taxe de vente acquittée lors de l'achat de matériaux et qui a coûté au réseau $3,150,000, contre $4,200,000 en 1937.

Les recettes des hôtels ont augmenté de $98,875 par rapport à 1937, et après paiement des frais d'exploitation et des impôts, les hôtels ont laissé un revenu net d'exploitation de $226,014, soit $25,927 de plus qu'en 1937.

Les frais de loyer du matériel ont diminué de $575,000.

La perte subie sur la vente du navire *Prince Henry*, applicable à la durée de service du bateau mais imputable au revenu de 1938 s'est élevée à $668,195.

Les frais de change ont atteint $493,000 de plus qu'en 1937.

*Intérêt*

Le service de la dette consolidée due au public a exigé $40,839,023 en 1938, contre $48,888,546 en 1937, soit une augmentation de $950,477.

L'intérêt payé à l'Etat par le réseau sur des prêts temporaires de capital s'est élevé à $926,125, contre $1,744,551 en 1937, soit une diminution de $818,426.

Ce changement traduit la mise en vigueur, au cours de l'année, de la politique ayant pour but le remboursement, à l'aide d'émissions publiqus, des prêts temporaires de capital consenti par l'Etat.

*Déficit de caisse*

Les recettes nettes d'exploitation, pour l'année 1938, se sont élevées à $6,066,411, en diminution de $11,541,339 sur l'année précédente. Après paiement de tous les autres frais, à l'exception de ceux qui sont inscrits au poste "Part de propriétaire" en vertu des dispositions de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada 1937, ainsi qu'il est indiqué à la page 12, le déficit s'établit à $54,314,196, contre $42,345,868 en 1937.

## Immobilisations

Les dépenses nettes du compte d'immobilisation pour 1938 se sont élevées à $10,798,792, ainsi réparties:

| | |
|---|---|
| Matériel roulant acheté ou construit | $11,233,216 |
| Transformation de wagons et de voitures de voyageurs | 837,062 |
| Climatisation des voitures | 761,659 |
| Embranchement Senneterre-Rouyn | 2,064,924 |
| Hôtel Vancouver | 963,149 |
| Additions et améliorations, moins les réformes | 2,734,764 |
| Matériel réformé—Crédit | 7,795,982 |
| | $10,798,792 |

L'embranchement Senneterre-Rouyn, autorisé par le chapitre 26, 1936, fut officiellement ouvert à l'exploitation le 3 décembre 1938. On espère que l'inauguration d'une voie de transport ferroviaire desservant cette région riche en minéraux contribuera à accélérer son développement. Comme le fait ressortir le tableau ci-dessus, on a dépensé pour cela dans l'année $2,064,924; le coût total s'élevait, au 31 décembre 1938, à $5,315,134.

On a acheté ou construit au cours de l'année les quantités suivantes de matériel roulant: 8 locomotives, 2,310 wagons à marchandises; 25 fourgons à charbon; 61 fourgons à bagages; 6 wagons-restaurants; 5 fourgons-poste; 1 wagon-lit-buffet; 26 charrues à neige, et 11 wagons divers.

Le matériel suivant a été réformé au cours de l'année: 50 locomotives; 5,383 wagons de fret; 8 wagons de voyageurs et 300 unités diverses du matériel de service. Le coût de ce matériel, moins les frais de récupération (et moins la dépréciation sur le matériel appartenant aux réseaux américains) a été imputé aux frais d'exploitation.

Pendant l'année 1938, 148 voitures climatisées ont été mises en service, ce qui a porté à 401 le nombre total de ces voitures en service au 31 décembre 1938. Le programme de 1939 prévoit l'addition de 92 autres voitures climatisées. En outre, la Compagnie Pullman exploite 52 voitures climatisées sur le réseau du National-Canadien.

## Finance

*Rachat d'obligations*

Le coût des remboursements d'obligations, y compris les paiements au fonds d'amortissement et au trust du matériel, s'élève à $9,035,265, payés sur les prêts temporaires faits par l'Etat.

*Nouvelles émissions*

En vertu de la Loi de remboursement pour les Chemins de fer Nationaux du Canada, 1935, et de la Loi de financement et de garantie concernant les Chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, une émission d'obligations des chemins de fer Nationaux du Canada, garanties par l'Etat, a été faite à la date du 15 décembre 1937 et du 15 janvier 1938. Elle a servi au paiement de prêts temporaires faits par l'Etat, pour conversions, de 1932 à 1937. En janvier 1938, toute l'émission était vendue. Elle comprenait:

$20,000,000, obligations 2 p. 100 de quatre ans, à dater du 15 janvier 1938; vendues à 99 p. 100 au coût annuel pour le réseau de 2.26 p. 100.

$30,000,000, obligations 3 p. 100 de treize ans, à dater du 15 décembre 1937; vendues à 96.25 p. 100, au coût annuel pour le réseau de 3.36 p. 100.

Une émission de $7,600,000 *Canadian National Railway* 2½ p. 100 *Equipment Trust Certificates,* série "P" 1938, a été faite pour pourvoir au paiement partiel des achats de nouveau matériel, achats qui s'élèvent à plus de $10,000,000. Les certificats, à échéance en série et quinze paiements annuels, ont été vendus à 97.81 p. 100 en moyenne, au coût annuel pour le réseau de 3.08 p. 100.

*Loi de remboursement 1938*

En vertu de la Loi de remboursement pour les Chemins de fer Nationaux du Canada, 1938, des prêts temporaires ont été consentis par l'Etat pour le remboursement des émissions suivantes:

| | |
|---|---|
| *Rail & River Coal Company,* 5%, premières obligations hypothécaires, échéance, 1er avril 1938 | $ 916,000 |
| *Canadian National Railway Company,* 3%, obligations annuelles, échéance, 1er mai 1938 | 13,400,000 |
| *Canadian Northern Ontario Railway Co.,* 3½%, obligations, compte de capital, échéance, 30 juin 1938 | 6,725,485 |
| | $21,041,485 |

Ces prêts temporaires ont été remboursés à l'Etat sur le produit d'une émission d'obligations 2¼% et 3% datée du 15 janvier 1939.

## GÉNÉRALITÉS

*Lois de pension et garanties sociales*

Le nombre total des pensionnés en vertu des diverses lois de pension en vigueur sur le réseau était de 6,913 au 31 décembre 1938, contre 6,287 au 31 décembre 1937. Au cours de l'année, 991 employés ont été mis à leur pension, et 365 pensionnés sont décédés. Le coût total des pensions données par le réseau en vertu des diverses lois en vigueur a été de $4,159,798, contre $3,993,734 en 1937.

En vertu des lois *United States Railroad Retirement Act* et *Carriers' Taxing Act,* la taxe payable pour les opérations du réseau aux Etats-Unis (égale à 2¾% de l'indemnité au personnel) s'est élevée à $461,000 en 1938, contre $515,000 en 1937.

Le montant payé par le National-Canadien en vertu des lois américaines (lois fédérales et lois des Etats) sur l'assurance contre le chômage et la retraite des employés âgés, autres que celles comprises dans le *Railroad Retirement Plan,* a été de $595,000 en 1938, contre $459,000 en 1937.

*Lignes aériennes Trans-Canada*

Pendant l'année, le réseau a été appelé à verser 47 p. 100 (soit $2,350,000) des $5,000,000 de capital-actions des *Trans-Canada Air Lines.* Au 31 décembre 1938, le montant souscrit était de $3,200,000.

*Contribution à la lutte contre le chômage.*

En vertu du programme de travaux de secours au chômage du gouvernement fédéral, qui prévoyait entre autres choses des travaux de protection aux passages à niveau et d'autres travaux ferroviaires retardés par la situation actuelle, la Compagnie a entrepris un certain nombre de travaux dont l'Etat fédéral assume le coût en tout ou en partie. Les plus importants sont la construction de passages inférieurs, à Montréal, Saint-Hyacinthe et Toronto, d'un pont suspendu à Prince-Albert et d'une nouvelle gare à Saskatoon.

*Service de camionnage*

A partir du 1er février 1938, la compagnie a commencé l'exploitation de ses propres services de transport de fret par camion à Montréal et à Saint-Hyacinthe, dans la province de Québec, à Brantford, Guelph et London en Ontario. Ces services étaient exploités auparavant par des entrepreneurs particuliers. La clientèle a bien accueilli ce changement, qui a permis des économies.

*Terminus de Montréal*

Au cours de l'année, on a étudié le projet de terminus à Montréal, dont les travaux étaient suspendus depuis quelques années.

En procédant à cette étude, les administrateurs, ont pris en considération les éléments suivants:

(*a*) La nécessité d'une coordination rationnelle des terminus de voyageurs et de marchandises du National-Canadien pour l'avantage du service et de l'économie.
(*b*) Le mauvais effet, financier et autre, sur les opérations de la compagnie, du maintien en usage de terminus surannés et non coordonnés hérités des compagnies précédentes.
(*c*) Le vieux problème des passages à niveau à Montréal.
(*d*) Les effets sur l'expansion industrielle et la croissance de la ville.
(*e*) L'établissement d'un service de banlieue satisfaisant entre les centres de la rive sud et le centre de la ville.
(*f*) La somme d'argent déjà placée dans la propriété inutilisée.
(*g*) Les progrès nécessaires, compte tenu de la situation et des besoins actuels et futurs, y compris, si on en décide l'adoption, un terminus en commun.
(*h*) La parfaite convenance de l'emplacement de la gare centrale comme terminus en commun, démontrée par une étude complète des ingénieurs de la Compagnie, ainsi que par l'étude particulière et indépendante faite par sir Frederick Palmer, I.C.M. Ins., I.C., M.Am. Soc., sur les instructions du gouvernement fédéral.

En conséquence, les administrateurs ont décidé que la Compagnie poursuivrait l'achèvement du terminus, par stades, à mesure que la situation le permettra, en utilisant toutes les occasions qui peuvent se présenter de temps à autre d'accomplir des travaux susceptibles de concourir à l'achèvement de l'ensemble.

Le gouvernement fédéral a reconnu l'importance de ce projet comme moyen d'alléger le chômage, et il a attribué à ces travaux une partie des fonds votés par le Parlement dans les crédits de construction et de restauration. On a demandé des soumissions, et accordé des contrats pour certaines parties de l'entreprise. La poursuite des travaux dépend de l'aide qui sera donnée à l'exécution du projet, considérée comme une mesure remédiant au chômage dans la proportion de la main-d'œuvre employée.

*Coopération*

Afin de stimuler la collaboration entre les deux réseaux du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, un nouveau comité, appelé le comité mixte des vice-

présidents, a été constitué cette année. Il est composé de MM. N. B. Walton, R. C. Vaughan et Alister Fraser pour le National-Canadien, et de MM. D. C. Coleman, George Stephen et H. J. Humphrey pour le Pacifique-Canadien.

La section du National-Canadien du comité a proposé de nouvelles mesures de coopération, entre autres la mise en commun de tous les trains de voyageurs qui se font concurrence dans le pays.

Il a été convenu d'abandonner les lignes de chemins de fer suivantes, sous réserve de l'approbation de la Commission des transports:

| De | A | Province | Réseau | Parcours |
|---|---|---|---|---|
| Arnprior | Eganville | Ontario | National-Canadien | 37.91 |
| Portage-La-Prairie | Delta | Manitoba | National-Canadien | 14.53 |
| Oakland | Cawdor | Manitoba | National-Canadien | 11.55 |
| Muir | Gladstone | Manitoba | National-Canadien | 10.30 |
| McGregor | Varco | Manitoba | Pacifique-Canadien | 54.41 |
| Hallboro | Beaulah | Manitoba | National-Canadien | 75.19 |
| Hamiota | Miniota | Manitoba | Pacifique-Canadien | 19.80 |
| Trelle | Morinville | Alberta | National-Canadien | 12.21 |
| Carbondale | Egremont | Alberta | *N. A. Rys* | 29.76 |

En ce qui concerne les 637 milles dont l'abandon avait été approuvé antérieurement, les deux réseaux se sont employés à la préparation des accords nécessaires. Dans le cas de la ligne du National-Canadien de Middleton à Bridgetown en Nouvelle-Ecosse et de la ligne du Pacifique-Canadien de Linwod à Listowel en Ontario, pour lesquelles les accords ont été conclus, la demande d'autorisation de l'abandon a été adressée à la Commission des transports, mais celle-ci pas encore rendu sa décision.

*Hôtel Vancouver*

L'accord en vue de l'exploitation en commun du nouvel hôtel du National-Canadien à Vancouver a été conclu le 28 juillet 1938. La formation en corporation de la *Vancouver Hotel Company Limited* a été faite le 4 octobre 1938, avec un capital-actions autorisé de $500,000 réparti en parts égales entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. La date d'ouverture du nouvel hôtel, qui s'appellera l'Hôtel Vancouver, a été fixée au 25 mai 1939.

*Abandon de lignes*

Afin de réaliser des économies dans l'exploitation dans la mesure où elles sont compatibles avec l'efficacité du service offert au public, on a continué d'envisager l'abandon de lignes de faible trafic. Au cours de l'année 1938, on a reçu de la Commission des transports l'autorisation d'abandonner les lignes suivantes:

| De | A | Province | Parcours |
|---|---|---|---|
| Dombourg | St-Marc | Québec | 22.25 |
| Lajemmerais | Mont-Mills | Québec | 6.04 |
| Farnham | Frelighsburg | Québec | 17.90 |
| Twin-City-Junction | Mackies | Ontario | 35.40 |
| James-Bay-Junction | Otter-Lake | Ontario | 2.86 |

En outre, on a reçu de l'*Interstate Commerce Commission* l'autorisation d'abandonner 25 milles .76 de Cambridge-Junction à Essex-Junction, dans l'Etat du Vermont, faisant partie du chemin de fer Central Vermont.

*Prévisions générales*

La diminution des recettes ferroviaires en 1938 marque le premier recul dans le rétablissement, lent mais régulier, qui se poursuivait depuis 1933.

La situation en 1938 ne fut pas particulière au Canada. Aux Etats-Unis les chemins de fer eurent une des plus mauvaises années de leur histoire. En Grande-Bretagne le fléchissement des recettes ferroviaires causa beaucoup d'inquiétude à l'administration des voies ferrées de ce pays et fit le sujet d'un appel au ministre britannique des Transports, surtout au point de vue de la nécessité de l'égalité quant à la concurrence dans le domaine du transport.

Bien que le déclin des recettes en 1938 résultait de la persistance de la crise générale ayant débuté dans la dernière partie de 1937, les perspectives pour 1939 sont plus favorables vu qu'il y a indice que l'amélioration des conditions des derniers mois de 1938 se maintiendra. Les chemins de fer Nationaux du Canada se ressentiront aussi de l'amélioration actuelle aux Etats-Unis.

## NÉCROLOGIE

Je regrette vivement d'avoir à signaler les décès suivant au cours de 1938: l'honorable C. P. Fullerton, *K.C.*, ancien président du conseil de régie est mort le 5 octobre 1938; M. D. B. Hanna, premier président des chemins de fer Nationaux du Canada est mort le 1er décembre 1938.

J'exprime ma reconnaissance aux employés de leurs services loyaux et efficaces et je remiercie le public de l'encouragement qu'il a donné aux chemins de fer Nationaux du Canada au cours de 1938.

Pour le conseil d'administration,

*Le président,*

S. J. HUNGERFORD,

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avant d'aborder la discussion du rapport, la direction a préparé un exposé spécial au sujet de la tête de ligne de Montréal qu'elle veut insérer au compte rendu. J'aimerais entendre la lecture de ce rapport avant de commencer nos délibérations. M. Fairweather va nous le soumettre.

M. S. W. FAIRWEATHER: Monsieur le président et messieurs, ce mémoire est une étude plus détaillée concernant les têtes de ligne de Montréal comprise dans le rapport annuel. Il entre dans de nombreux détails, mais ces derniers sont indispensables à l'étude de la situation. Je vais vous lire l'exposé:

### ÉNONCÉ DE LA SITUATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA CONCERNANT LES TÊTES DE LIGNE DE MONTRÉAL

Après une étude attentive de tous les facteurs, le conseil de régie des chemins de fer Nationaux du Canada a décidé de reprendre les travaux du projet de Montréal concernant les chemins de fer, mais d'après un plan modifié. L'étude faite a révélé que bien que les épargnes réalisées sur le trafic-voyageurs ne donneraient pas sur-le-champ des bénéfices suffisants sur la mise de fonds, la séparation des termini des trains à voyageurs et des parcs à wagons permettrait de prévoir des facilités de manutention des marchandises, qui justifieraient les dépenses qu'elles entraîneraient. Il fallait y ajouter la nécessité pratique de faire face à une situation aggravée du fait de quatre termini à voyageurs pour un seul réseau, dirigés et exploités presque indépendamment les uns des autres, au service et à la commodité du public, aux passages à niveau et aux difficultés de l'encombrement, à l'avenir de la ville, à l'augmentation de la circulation et à d'autres considérations accessoires importantes.

Il ne peut y avoir de doute sur la nécessité d'entreprendre ces travaux à bref délai. En les entreprenant maintenant on a pu réaliser des économies de près de 40 p. 100 dans leur coût, ces travaux devant être défrayés comme entreprise de chômage non imputable à la compagnie.

Les facteurs étudiés par le conseil d'administration étaient les suivants:

(A) Nécessité d'une coordination rationnelle des têtes de ligne à voyageurs et à marchandises des chemins de fer Nationaux du Canada pour des motifs d'efficience et d'économie.

(B) Effet défavorable, aux points de vue financier et autre, sur l'exploitation par la compagnie de l'utilisation et de l'entretien continuels de facilités de têtes de ligne délabrées et non coordonnées obtenues des compagnies précédentes.

(C) Problème des passage à niveau qui existe depuis longtemps à Montréal.

(D) Effet sur le développement et la croissance de la ville, aux points de vue industriel et autre.

(E) Etablissement d'un service suburbain satisfaisant entre les collectivités de la rive sud et le centre de la ville.

(F) Mise de fonds déjà placée dans des propriétés qui ne servent à rien.

(G) Développements nécessaires à la lumière des conditions et des besoins actuels aussi bien que des besoins futurs, y compris éventuellement, si on s'y décidait, une gare commune.

(H) Convenance hors pair de l'emplacement de la gare centrale à une tête de ligne commune démontrée par une étude approfondie de la situation faite par les ingénieurs de la compagnie, aussi bien que par une étude indépendante spéciale de sir Frederick Palmer, *M. Inst. C.E., M. Am. Soc. C.E.,* retenu par l'Etat à cette fin.

Résumé de l'étude de chacun de ces facteurs:

(*A*) *Nécessité d'une coordination rationnelle des têtes de ligne à voyageurs et à marchandise des chemins de fer Nationaux du Canada pour des motifs d'efficience et d'économie.*

Les facilités de têtes de ligne des cheminst de fer Nationaux du Canada sur l'île de Montréal comprennent celles de l'acien Grand-Tronc et du Canadien-Nord. Ces facilités n'ont pas été accrues non plus que modifiées sauf dans quelques détails depuis la constitution en corporation de la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada en 1919. Ni le Grand-Tronc ni le Canadien-Nord n'estimaient que leurs facilités de têtes de ligne suffisaient à leur commerce, et chacun de ces chemins de fer avait à l'étude, ou en voie d'exécution, des projets d'expansion des têtes de ligne, quand ils furent étatisés. La coordination rationnelle des têtes de ligne à voyageurs et à marchandises pour des motifs d'efficience et d'économie ne s'est pas effectuée.

Les facilités de têtes de ligne dont il s'agit, comprennent diverses lignes de chemin de fer qui convergent vers Montréal, ainsi que les facilités à marchandises et à voyageurs qui comprennent des gares, des parcs à wagons, du matériel pour le nettoyage et le ravitaillement des trains de voyageurs, des parcs à wagons-marchandises pour la formation des trains de marchandises, la formation de trains, la classification de wagons pour fins d'aiguillage aux industries, des remises et des ateliers de réparation de wagons, des rotondes à locomotives et des hangars à marchandises pour la manutention des expéditions en chargements partiels de wagon arrivant et partant, aussi bien que des voies doubles et de nombreuses autres facilités nécessaires dans une tête de ligne compliquées d'une grande ville.

Maintenant, messieurs, nous avons à notre disposition une carte indiquant la situation générale à Montréal et je vais demander à M. Armstrong de repasser brièvement la situation qui y existe et, avec la baguette, de nous indiquer exactement où le problème du terminus de Montréal se pose. D'abord, vous remarquerez que l'entrée des chemins de fer Nationaux du Canada à Montréal se fait par des lignes convergeant à l'extrémité du pont Victoria. Ce sont les lignes principales des Provinces maritimes, de Boston et New-York, et une ligne desservant le secteur compris entre le fleuve Saint-Laurent et le Richelieu. A l'ouest, il y a la ligne principale du National-Canadien qui entre dans l'île à Sainte-Anne. C'est la ligne rouge.

M. YOUNG: Que représente la ligne violette?

M. FAIRWEATHER: C'est le chemin de fer Pacifique-Canadien. Puis, au nord de l'île, vous voyez deux lignes qui traversent la rivière des Prairies: la ligne

des Laurentides du National-Canadien, avec embranchement pour Hawkesbury et Ottawa. L'autre ligne traverses la rivière au Bout-de-l'Ile et pénètre dans la ville par son extrémité est. Puis, il y a la ligne électrique qui traverse le pont Victoria et dessert le territoire sub-urbain et urbain de la rive sud du Saint-Laurent et dont le terminus est au pied de la rue McGill.

M. YOUNG: Quelle ligne était-ce à l'origine?

M. FAIRWEATHER: Le *Montreal & Southern Counties Railway*. Or, ce qui frappe lorsqu'on examine ces lignes, c'est qu'elles s'approchent de la ville de tous les points cardinaux,—nord, sud, est et ouest—et, ce qui est également remarquable, c'est qu'une fois rendus en ville, elles ne sont pas coordonnées. Je demanderai à M. Armstrong de nous indiquer la gare Bonaventure sur la carte; et la gare Moreau; les terminus du tunnel et de la rue McGill. Chacune de ces gares du district métropolitain est indépendante des autres et doit être desservie comme unité séparée. Elles constituent, en même temps que le service de marchandises qui va de pair avec celui des voyageurs, le problème du terminus du National-Canadien à Montréal.

Au sujet des gares à marchandises, je puis vous indiquer qu'il en existe une à la Pointe Saint-Charles, une autre à Turcot et une troisième à la Longue-Pointe. Les deux premières sont réunies par la ligne principale du National-Canadien, mais ni l'une ni l'autre ne peut suffire au trafic qui y est transigé. Celle de la Longue-Pointe, à l'est de la ville, n'est nullement réunie, par les lignes du National-Canadien, aux facilités de l'ouest de la ville, à moins qu'on ne remonte jusqu'à Joliette pour revenir en ville par l'autre voie, distance de 108 milles. A titre de mesure temporaire, et depuis plusieurs années déjà, le National-Canadien communique avec sa gare de l'est par le chemin de fer du havre, et cette méthode est raisonnablement satisfaisante, mais dans les périodes de circulation intense où le havre est actif, les communications ne se font pas avantageusement.

Ce court exposé au sujet de la carte vous donnera une idée de ce que comporte le problème du terminus de Montréal, à savoir, la coordination de quatre services de voyageurs indépendants et l'adaptation et l'amélioration du service des marchandises de manière à utiliser les facilités héritées de nos prédécesseurs pour en constituer une seule unité qu'on pourra exploiter efficacement comme tout.

Suit un tableau des éléments constitutifs du terminus du National-Canadien à l'heure actuelle:

LIGNES DE CHEMIN DE FER CONVERGEANT VERS MONTRÉAL

Sud du fleuve Saint-Laurent

Subdivision
- Rouses-Point et Massena
- Saint-Hyacinthe
- Sorel
- M. & S.C. Ry.
- M. & S.C. Ry.

Route de
- Saint-Jean, P.Q., New-York, Boston, Massena.
- Provinces Maritimes, Sherbrooke, Québec, Portland, Maine.
- Sorel, Saint-Grégoire
- Saint-Césaire, Granby
- Saint-Lambert, Montréal-Sud

Nord du fleuve Saint-Laurent

Subdivision
- Cornwall
- Mont-Royal
- L'Assomption

Route de
- Ottawa, Toronto et endroits plus à l'ouest
- Laurentides, Hawkesbury, Ottawa
- Québec, Lac Saint-Jean, Noranda, etc.

Gares à voyageurs
- Bonaventure (terminus)
- Terminus du tunnel
- Rue Moreau (Ste-Catherine E., terminus)
- Rue McGill (M. & S.C., terminus)
- Saint-Henri
- Pointe-Saint-Charles

Parcs à wagons de voyageurs
- Saint-Henri
- Longue-Pointe
- Saint-Lambert (M. & S.C.)
- Terminus du tunnel

Hangars à marchandises
- Bonaventure
- Terminus de la rue Guy (fruits)
- Saint-Henri
- Rue Moreau
- Pointe-Saint-Charles
- Côte Saint-Paul

Gares à marchandises
- Turcot
- Pointe-Saint-Charles
- Longue-Pointe
- Southwark (inusité)

Garages à locomotives
Turcot
Longue-Pointe
Val-Royal (usine électrique)
Saint-Lambert (remise à wagons du M. & S.C.)

Principales voies industrielles
Rue Charlebois (Bonaventure)
Côte Saint-Paul
Gilmour (Saint-Henri)
Rue McGill

Parcs (avenue Atwater)
Rue Moreau
Cartierville
Il existe de nombreux autres endroits où on charge et décharge les marchandises sur des voies industrielles du National-Canadien.

Ce tableau donne quelque indication de la nature disjointe des terminus à Montréal, facile à expliquer par l'histoire des compagnies constituantes. Il est évident que si les terminus de Montréal s'étaient développés comme une seule unité, cette condition ne se serait pas développée. Pour réaliser en son entier la nature disparate des services il faut considérer la disposition du terminus dans ses détails. On se rendra compte que les services du nord de la ville, réunis à la gare de la rue Lagauchetière par le tunnel qui perce le Mont-Royal, ne communiquent avec les services de l'extrémité ouest de la ville que par une voie simple.

C'est une voie connue sous le nom de chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier, Maisonneuve. Elle sert au transport des marchandises et est précieuse, mais ce n'est qu'une voie simple, sujette à congestion.

Les facilités de l'est de la ville n'ont pas de terminus commun avec celles du nord ou de l'ouest. Ce n'est qu'entre le sud et l'ouest qu'il existe des voies de raccordement et, même dans cette partie, le *Montreal & Southern Counties Railway* demeure isolé des autres lignes.

Cette condition oblige effectivement à diriger trois entreprises de chemin de fer à vapeur et une de transport électrique; le public voyageur s'en rend d'ailleurs facilement compte, car tout le monde sait que les gares Bonaventure, Lagauchetière, Moreau et McGill sont aussi distinctes que s'il s'agissait de gares d'autant de chemins de fer différents.

Une condition semblable, moins évidente aux yeux du public voyageur, existe quant au trafic-marchandises et constitue, au point de vue de l'administration des chemins de fer, un embarras encore plus grand. La nature disparate des facilités engendre le double emploi et nuit au trafic entrant à Montréal ou en sortant des diverses lignes qui s'y rendent. Il est vrai qu'une entente existe en vertu de laquelle le Conseil des ports nationaux transporte les voitures destinées aux propriétés du National-Canadien, situées dans l'est de la ville ou en provenant, mais cette entente a causé des retards considérables pendant la saison de navigation, alors que le matériel du havre a presque tout le trafic dont il peut s'occuper. Bien que la compagnie puisse continuer son exploitation en dépit du manque d'union entre ses services, il est tout naturel qu'elle en envisage la coordination future en une certaine unité basée sur le sens commun. Des économies seraient ainsi réalisées et il se produirait une amélioration générale résultant de l'efficacité accrue de l'exploitation du terminus.

(B) *Effets fâcheux, aux points de vue financier et autres, de l'exploitation de la compagnie, de l'utilisation et de l'entretien des services de terminus surannés et disjoints des compagnies constituantes.*

Les embarras d'exploitation qui sont dus à la nature disjointe des services de terminus ont évidemment un effet fâcheux sur les activités de la compagnie, non seulement à cause du coût actuel élevé du déplacement des marchandises, mais aussi à cause de l'influence que ces services anciens et disjoints exercent sur la possibilité pour la compagnie de se procurer les contrats en perspective. Certains services souffrent non seulement du fait qu'ils sont disjoints, mais aussi de leur état de vétusté. Cela

saute aux yeux du public à la gare Bonaventure, la principale de Montréal, qui n'est à l'honneur ni de la compagnie, ni de la ville. L'exploitation continue d'une gare à voyageurs si incommode et si vétuste a sans doute quelque effet sur le nombre de voyageurs transportés par la compagnie.

Le parc à wagons est inhérent au terminus des services de voyageurs et fait partie intégrante de son exploitation et, au point de vue du coût, de l'exploitation, la gare et le parc doivent constituer un tout complet. Le parc à wagons de la gare Bonaventure est situé à Saint-Henri. Il est suranné, mais, vu l'exiguïté, il est impossible d'en moderniser les services en cet endroit.

C'est à Turcot que les facilités principales de manutention des marchandises sont situées; il y existe une gare pour le stationnement des trains à marchandises et le classement. Cette gare, bien qu'admirablement située, ne possède pas l'étendue et n'est pas d'un caractère qui permette d'y poursuivre toute l'exploitation et, afin de la compléter, il faut mettre à contribution des gares encore plus vieilles, à la Pointe-Saint-Charles. Ceci exige des manœuvres d'aiguillage et des déplacements qui ne seraient pas nécessaires si les facilités étaient adéquates à Turcot Une étude soignée de la situation a démontré la possibilité de réaliser des économies en remaniant la gare de Turcot. Afin d'obtenir l'espace nécessaire à cette amélioration et cet agrandissement, il faudrait utiliser le terrain adjacent maintenant occupé par le parc à wagons de Saint-Henri.

Un des caractères surannés des services de terminus hérité du Grand-Tronc, c'est que les services de marchandises et de voyageurs y sont combinés, alors qu'à Montréal, pour obtenir la plus grande efficacité dans l'exploitation, il faudrait, dans la région du terminus, séparer autant que possible les services de marchandises et de voyageurs. Le district de la gare Bonaventure comporte à la fois, les services principaux de voyageurs et de manutention des marchandises sans oublier que c'est le terminus des services de transport des fruits, des denrées et d'autres industries. Cette condition engendre des difficultés dans la direction des deux genres de trafics si on désire éviter de nuire à l'un et à l'autre des modes de transport et, tant que les conditions seront les mêmes, il est impossible, pour le chemin de fer, de moderniser ses services de marchandises ou de voyageurs dans ce district à cause du manque d'espace. Dû à la concurrence du transport routier, le service des hangars à marchandises des chemins de fer prennent plus d'importance et doivent répondre aux besoins de commodités, d'accessibilité et de frais de revient peu élevés.

Les effets fâcheux de services surannés et disjoints ne se limitent pas aux frais élevés d'exploitation, mais ils affectent le domaine beaucoup plus vaste du transport en perspective et de la possibilité, pour le chemin de fer, d'inviter les industries à s'établir sur ses lignes. Le chemin de fer doit prévoir les développements futurs et être en mesure d'offrir à l'industrie en perspective un service prompt et efficace, ce qu'il ne peut faire à moins que les services de son terminus soient modernes et coordonnés.

(C) *Vieux problème des passages à niveau à Montréal*

Si les chemins de fer doivent donner à une ville un service de marchandises et de voyageurs approprié, il faut que leurs lignes pénètrent jusqu'au centre de la ville et possèdent des lignes desservant les quartiers industriels. Les services du National-Canadien à Montréal ne font pas exception à cette règle. Les compagnies constituantes du National-Canadien devaient toutes faire face à un problème sérieux de passage à niveau. En 1912, à la suite d'une étude et de témoignages prolongés, la Commission des chemins de fer rendit une décision *orale* en vertu de laquelle le Grand-

Tronc devait construire des croisements élevés au coût estimatif de 20 millions de dollars, aux prix d'aujourd'hui. La guerre retarda la mise en marche de ce plan. Un problème semblable se présentait dans l'est de la ville pour le *Nord-Canadien*. Le soulèvement de l'opinion publique rendit ce problème de nouveau aigü au printemps de 1927 et, à la suite d'un ordre de la Commission des chemins de fer, on demanda au National-Canadien de préparer un plan destiné à résoudre ce problème. On découvrit qu'il y avait 63 passages à niveau du National-Canadien dans le district du terminus de Montréal. Le plan du terminus central soumis à la Commission par le National-Canadien à l'automne de 1927 comportait la solution de ce problème. Après y avoir consacré $16,651,100, on suspendit les travaux en 1931 à cause de la crise économique et on ne les reprit que ces derniers mois. Depuis 1927, on a éliminé 17 passages à niveau, soit comme faisant partie des travaux de construction du terminus avant qu'ils ne soient suspendus ou comme travaux de soulagement du chômage depuis cette date. Il reste donc 46 passages à niveau, dont quelques-uns intersectent certaines rues importantes. Il est évident que le problème créé par les passages à niveau qui existent encore doit être envisagé par la ville et le chemin de fer et qu'on doit mettre à exécution, à mesure que les conditions financières le permettront, un plan destiné à le résoudre graduellement.

(D) *Effets sur le développement et l'avancement de la ville aux points de vue industriel et autres.*

L'effet de la construction du terminus sur l'avancement de la ville de Montréal concerne intimement l'élimination des passages à niveau, l'établissement d'une gare à voyageurs moderne et bien située, l'amélioration des rues du district congestionné de la ville et, surtout, l'établissement d'un service efficace de transport des marchandises, y compris la construction de voies industrielles destinées à desservir les nouvelles industries.

Bien que le remède apporté au problème des passages à niveau en soi ne donne pas au chemin de fer l'occasion de réaliser des économies importantes, il a une valeur considérable pour la ville, en ce qu'il permet la circulation ininterrompue dans ses rues. Ceci est surtout vrai pour la ville de Montréal, où les lignes de chemin de fer nuisent sérieusement à la circulation nord-sud. Un des caractères les plus utiles de la construction du terminus central, pour la ville de Montréal, c'est qu'il lui permettra de réunir la rue Windsor à la rue Colborne, laquelle conduit au tunnel véhiculaire qui passe sous le canal Lachine. De plus, l'ouverture de nouvelles rues, telle que projetée dans le district du nouveau terminus, soulagera la congestion surtout en facilitant le passage des niveaux inférieurs aux niveaux supérieurs de la ville. Le district des hôtels et des détaillants de la ville seront à meilleure portée des voyageurs arrivant et partant par le National-Canadien par l'établissement d'une gare moderne à la rue Dorchester, ce qui ajoutera à la commodité publique.

Du nouveau terminus, on pourra établir un service suburbain rapide vers les districts nord de l'île de Montréal, par le tunnel du Mont-Royal et vers les centres de la rive sud,—Saint-Lambert, etc.,—par le viaduc et le pont Victoria. Ces communications suburbaines prendront plus d'importance à mesure que la ville se développera. La construction d'un chemin de voiture additionnel sur le pont Victoria constituerait une grande amélioration à l'une des principales artères qui donnent accès à la ville; l'absorption du *M. & S.C. Railway* dans l'entreprise du terminus contribuera à cette amélioration.

(E) *Etablissement d'un service suburbain satisfaisant entre les localités de la rive sud et le centre de la ville.*

Depuis nombre d'années, l'établissement d'un service suburbain satisfaisant entre les localités de la rive sud et Montréal constitue un problème. A maintes reprises, les collectivités de la rive sud ont sollicité le National-Canadien d'améliorer ses services, insistant sur l'insuffisance du terminus du *Montreal & Southern Counties*, rue McGill, situé à une grande distance du district des magasins de détail de la ville, ainsi que sur la limitation du service dû à l'emploi de voies de tramways par le chemin de fer pour atteindre son terminus et à l'utilisation d'une voie unique sur le pont Victoria. Après la construction du terminus de Montréal, il sera possible de donner un excellent service suburbain aux collectivités de la rive sud, mettant à leur disposition un service rapide jusqu'au centre de la ville, par le viaduc du terminus.

(F) *Les sommes déjà engagées dans cette propriété demeurent improductives.*

La somme déjà engagée à l'aménagement du terminus de Montréal s'élève à $16,651,000. Tant qu'on ne poursuit pas ces travaux, cette somme, dans une grande mesure, est une perte sèche, puisque ni la ville, ni le chemin de fer n'en tirent de bénéfices proportionnés aux dépenses déjà encourues.

(G) *Développements nécessités par les conditions et les besoins actuels, aussi bien que futurs, y compris, plus tard, si on le juge à propos, un terminus commun.*

Au point où en sont les choses, les besoins minimums exigés pour la séparation des services de voyageurs et de marchandises des Chemins de fer Nationaux du Canada et pour effectuer l'aménagement du terminus central du service des voyageurs, sur un pied qui permette de faire face au volume d'affaires actuel, et dans un avenir raisonnablement rapproché, seraient: une gare à voyageurs de 11 voies; des communications avec les rues; des facilités de manutention des bagages, des messageries et des matières postales; l'achèvement du viaduc conduisant au pont Victoria, avec embranchement à la Pointe-Saint-Charles, la construction d'un parc à wagons de voyageurs à la Pointe-Saint-Charles et l'électrification des voies d'approche.

Bien que d'abord destiné à satisfaire aux besoins des Chemins de fer Nationaux du Canada, le terminus central pour voyageurs peut s'adapter aux transformations nécessaires en vue d'en faire une gare à voyageurs en commun moyennant une dépense additionnelle minimum.

Je suis d'avis qu'une somme de $12,600,000 suffirait à l'établissement des facilités mentionnées plus haut. C'est-à-dire l'aménagement des services de voyageurs, du viaduc, etc.

(H) *Remarquable adaptabilité de l'emplacement de la gare centrale à l'établissement d'un terminus en commun telle que démontrée par une étude complète de la situation faite par les ingénieurs de la compagnie, aussi bien que par une étude spéciale et indépendante faite par sir Frederick Palmer, M. Inst. C.E., Am. Soc. C.E., engagé à cette fin par le gouvernement fédéral.*

Dans l'étude de la question d'une gare en commun à Montréal, il faut tenir compte des intérêts de toutes les parties intéressées; soit le public voyageur, la ville, les Chemins de fer Nationaux du Canada, sans oublier le chemin de fer Pacifique-Canadien. Plusieurs raisons qui rendent l'emplacement de la rue Windsor impropre à cette fin pour le public, la ville et les Chemins de fer Nationaux du Canada, ne s'appliquent nulle-

ment au projet de la rue Dorchester, tant au point de vue de ces derniers qu'au point de vue de la compagnie de chemins de fer Pacifique-Canadien. Envisagés de cette façon, il a été démontré que la gare Windsor ne peut être transformée en une réelle gare en commun, mais que l'emplacement de la rue Dorchester a tous les caractères d'une telle gare.

En voici les raisons:

1. *Déclaration imposante d'un ingénieur conseil de marque choisi par le gouvernement canadien pour préparer un rapport impartial sur le plan du terminus de chemin de fer de Montréal.*

Sir Frederick Palmer, M. Inst. C.E., M. Am. Soc. C.E., ingénieur conseil, fut choisi par le gouvernement, dans le but de concilier les vues divergentes du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Ses conclusions sont exemptes de parti pris, car il ne fut employé ni par le National-Canadien ni par le Pacifique-Canadien. Il apporta à l'étude de ce problème le meilleur de son habileté comme ingénieur et sa vaste expérience. On doit accorder beaucoup de poids à ses conclusions surtout parce qu'il ne considéra avant tout que les meilleurs intérêts de la ville et de la nation. Les extraits du rapport de sir Frederick Palmer qui ont trait à l'emploi de la gare Windsor comme terminus en commun sont les suivants:

"Plusieurs autres propositions avaient déjà été soumises aux administrations des chemins de fer ou aux journaux, qui, toutes, visaient à l'établissement d'une gare en commun pour les réseaux du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. Quelques-uns des plans préconisés avaient été préparés par des ingénieurs, mais la plupart pourraient se classer parmi les 'tentatives d'amateurs.' Nous croyons que toutes ces propositions ont fait le sujet d'études sérieuses (toutes les propositions connues ont certainement été examinées) et dire que le plan du National-Canadien, qui est le résultat d'une étude prolongée de la question sous tous ses aspects par les fonctionnaires hautement compétents de ce chemin de fer, est de beaucoup le meilleur, n'enlève rien au mérite des autres."

L'hon. M. STEWART: Quelle est la date de ce rapport?

M. FAIRWEATHER: 1929.

"Depuis la publication du plan, le Pacifique-Canadien, pour répondre à la demande qu'on lui avait faite de l'étudier, engagea la firme d'ingénieurs conseils *C. E. Smith Co.* de Saint-Louis, pour examiner cette proposition. Leur rapport préconisa l'adoption de la gare actuelle de la rue Windsor comme gare en commun à laquelle le National-Canadien aurait accès par une nouvelle ligne partant de la sienne à Saint-Henri et se greffant sur celle du Pacifique-Canadien en un point un peu à l'ouest de la gare Windsor; nous croyons que, à la suite d'autres études du problème, on admettra qu'aucune autre alternative ne semble pratique.

"La gare Windsor actuelle, bien qu'elle ne soit pas moderne, est bien outillée et offre amplement les facilités requises par le trafic actuel du réseau de chemin de fer qui l'emploi. Sans agrandissement considérable, elle ne pourrait suffire à une augmentation importante du trafic des voyageurs et certainement pas aux services additionnels requis pour faire face à l'adjonction du trafic du National-Canadien. Nous croyons que l'administration du Pacifique-Canadien se propose d'agrandir la gare du côté nord; il n'y a pas le moindre doute que, pourvu qu'on y mette le prix, il soit possible de l'agrandir au point où elle pourrait suffire à desservir les deux chemins de fer en tenant compte à la fois du trafic actuel et de son augmentation raisonnable à l'avenir.

"Toutefois, elle est bien loin de répondre aux exigences d'une gare en commun sous d'autres rapports. Elle n'est pas 'centrale' en ce sens qu'elle

n'est pas le centre d'où toutes les lignes rayonnent ou peuvent rayonner au nord, au sud, à l'est et à l'ouest. Ceci serait impossible à moins de faire, dans toutes les directions, des détours d'importance variable excepté à l'ouest qui, nous l'admettons, est la direction principale. De plus, elle est loin d'être aussi bien desservie par les grandes artères de la ville qui sont situées, on peut dire entre les rues Sherbrooke, au nord, et Notre-Dame au sud, les deux inclusivement. On y a accès principalement par la rue Saint-Antoine, les autres rues est-ouest n'y étant reliées que par des voies transversales. La ligne de communication avec le National-Canadien ne peut être, en somme, qu'un viaduc traversant de biais les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques et plusieurs autres rues transversales, sans perspective raisonnable que ce viaduc soit plus tard masqué par de hauts édifices comme on se propose de le faire dans le cas du court viaduc allant vers le sud de l'emplacement de la gare du tunnel.

"On croit que l'administration du Pacifique-Canadien est convaincue que l'emplacement de la gare Windsor est le seul autre que l'on puisse considérer et comme elle doit être parfaitement au courant des nombreux autres projets que ont été publiés de temps à autre, il s'ensuit qu'à son avis, l'établissement d'une gare en commun n'est possible qu'à la rue Windsor ou au tunnel. Pour les raisons énumérées au dernier paragraphe, la gare Windsor, en plus d'autres inconvénients, n'est pas en réalité une gare en commun.

"D'autre part, l'emplacement du tunnel présente toutes les qualités qu'une gare centrale puisse posséder. Au point de vue géographique il est sis un peu plus près du centre des affaires. Il est plus près du centre commercial et financier ainsi que de la partie la plus populeuse de la ville, comprise entre le pont Victoria et le Mile-End.

"Dans la proposition originale, on n'avait pas songé à y admettre le Pacifique-Canadien. On destinait cette gare exclusivement au service des voyageurs des lignes du National-Canadien qui entrent à Montréal et, par conséquent, il n'était pas question de gare en commun. Peut-être était-ce parce que les fonctionnaires du National-Canadien ne s'intéressaient qu'à leurs propres besoins, mais la réalisation de ce projet, qui découle si clairement de l'étude du plan d'ensemble, est si importante qu'on a consacré quelques efforts à adapter l'emplacement à la possibilité d'en faire réellement une gare en commun. Quelques légères modifications en ont réellement fait un projet de gare terminus central de Montréal de premier ordre, où on pourra faire face à tous les besoins présents et futurs du trafic dans toutes les directions.

"Que le Pacifique-Canadien soit ou non préparé à se prévaloir dès maintenant de cette occasion d'amener son trafic de Montréal à une gare centrale, nous l'ignorons; mais, qu'il le fasse maintenant ou plus tard, il est indubitable que l'emplacement du tunnel sera, un jour ou l'autre, la gare en commun de la ville—non seulement pour le trafic sur les lignes principales à longue distance mais aussi pour les trains de transport suburbain rapide.

"Si l'on accepte qu'un terminus en commun est à souhaiter, il ne peut y avoir de doute que l'emplacement du tunnel est le meilleur, puisque c'est le seul qu'on ait proposé jusqu'à date qui soit directement accessible de tous les côtés. Rien de ce qu'on peut faire à la gare Windsor ne peut mettre les mêmes facilités à la disposition du public et nous prétendons que le mieux n'est pas trop bon pour une ville de l'importance de Montréal.

"Cet emplacement rend possible l'établissement de facilités de terminus en commun qu'aucun autre endroit n'offre et il semble tout à fait désirable qu'on profite de cette occasion de concentrer le trafic des voyageurs.

"Les raisons pour lesquelles ces deux propositions tardives nous sont soumises ne sont pas très claires. Ni l'une ni l'autre n'est recommandable et il est évident qu'elles ne constituent qu'un compromis où on sacrifie les vrais besoins de Montréal aux intérêts privés. La seule leçon qu'on en puisse tirer, c'est que si elles constituent les meilleures alternatives qu'on puisse lui opposer, le projet du tunnel demeure sans concurrent réel."

Tout ceci est extrait du rapport de sir Frederick Palmer.

M. HOWDEN: Voulez-vous indiquer sur la carte, l'emplacement projeté?

M. FAIRWEATHER: Oui, il paraît sur cette carte, mais il y en a une autre qui le montre plus en détail.

M. WALSH: Veuillez indiquer la gare Windsor. Je prierai les membres du Comité de remarquer qu'il n'y a pas, entre l'emplacement du tunnel du National-Canadien et la gare de la rue Windsor une distance aussi énorme que semble le laisser entendre le rapport. Il n'y a réellement que deux rues. Partez de la rue Windsor.

M. ARMSTRONG: Ceci n'est qu'un schéma; il n'est pas dessiné à l'échelle.

M. WALSH: Quelqu'un qui descend à la gare Windsor peut presque voir la gare du tunnel à ses pieds.

M. FAIRWEATHER: Monsieur Armstrong, voulez-vous indiquer, sur la carte, les choses qui se rapportent au projet de terminus à la gare centrale et à ses approches. La gare elle-même sera sise directement au sud de la rue Dorchester.

M. ARMSTRONG: Ce plan représente la partie comprise entre la rue Dorchester et le pont Victoria.

M. WALSH: La ligne qui unit ces deux points est-elle nouvelle?

M. ARMSTRONG: Oui, cette voie est élevée; elle fait partie du viaduc. Le viaduc se divise en deux parties à cet endroit.

M. WALSH: Quand vous revenez à votre ligne principale franchissez-vous le canal Lachine?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. WALSH: Puis, vous le franchissez de nouveau?

M. ARMSTRONG: C'est le plan actuel.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous décrire cela de nouveau?

M. ARMSTRONG (Indiquant sur le plan): Voici la zone du terminus central avec la gare au sud de la rue Dorchester. Voici la rue Belmont; le prolongement va être construit. Puis, vous avez la rue Lagauchetière, la rue Saint-Antoine et la rue Saint-Jacques; il y a un viaduc élevé qui franchit toutes ces rues. Les voies sont étagées. Voici le nouveau viaduc conduisant de la gare cnetrale au pont Victoria. Ce raccordement-ci est également étagé pour relier le viaduc et la ligne principale existante de Saint-Henri au pont Victoria.

M. DEACHMAN: Voulez-vous tracer cette ligne partant d'Ottawa?

M. ARMSTRONG: La ligne partant d'Ottawa passe par Coteau, les parcs Turcot, Saint-Henri et se termine à la gare Bonaventure.

M. WALSH: Je veux que le Comité observe relativement à la ligne qu'il vient de tracer qu'il n'y a pas de croisements du canal Lachine. Maintenant, tracez la nouvelle ligne, la ligne projetée reliant Ottawa à Montréal. Une franchira le canal Lachine et la deuxième franchit le canal Lachine, et vos convois ne prendront-ils pas plus de temps pour arriver à destination?

M. ARMSTRONG: Voilà le plan pour le présent.

M. WALSH: Nous connaissons toute la difficulté de faire franchir le canal Lachine par des convois, et les convois ne le franchissent pas à l'heure actuelle, et d'après votre nouveau projet vous le franchirez deux fois. Cela va nuire sérieusement au trafic sur le canal Lachine. Cela nuit sérieusement à la circulaaion de vos convois plus rapides de l'ouest.

M. ARMSTRONG: Je crois que M. Fairweather vous donnera des renseignements au sujet des passages à niveau.

M. FAIRWEATHER: L'on croit, j'en conclus, que le projet qui a pour but de diriger les convois du National-Canadien qui traversent la rivière Ottawa à Sainte-Anne et aboutissent au nouveau terminus central va avoir pour effet de retarder à la fois le trafic ferroviaire et le trafic du canal en raison du fait que ces convois traverseront le canal deux fois alors qu'ils ne le traversent pas du tout maintenant. Est-ce la question?

M. WALSH: Oui.

M. FAIRWEATHER: Il va sans dire que cette situation a été analysée soigneusement avant que nous n'étudiions l'adoption de ce genre particulier d'entrée comme alternative à l'autre entrée qui pourrait être effectuée au nord de la montagne. Des observations soignées ont été faites quant aux embarras que subissent les convois qui traversent actuellement le canal à ou près de Saint-Henri et aussi quant aux embarras qu'éprouvent les convois de la ligne *Montreal and Southern Counties* à ce bout-ci du canal (pont Black). On a fait des relevés aux fins d'établir en quoi consisteraient les embarras du point de vue du trafic ferroviaire et du point de vue du trafic du canal, et c'est mon opinion fondée sur l'étude faite sous ma direction que cette objection au plan du terminus prend des proportions sérieuses quand vous en parlez, mais quand vous analysez le fond de la question...

M. WALSH: Mais prend-elle des proportions aussi sérieuses comme véritable facteur économique?

M. FAIRWEATHER: Je me base pour en parler sur mon étude de la situation.

M. WALSH: Votre suggestion était que...

M. FAIRWEATHER: Je répète qu'il a été établi après une enquête sérieuse que l'embarras que l'on pourrait considérer sérieux ne s'est pas avéré aussi sérieux. Maintenant, en fait, l'impression la plus répandue est que la plupart des convois qui arrivent à Montréal viennent de l'ouest. Cela est loin d'être vrai. Il y a beaucoup plus de convois du National-Canadien qui arrivent à Montréal en traversant le fleuve Saint-Laurent, y compris les convois du chemin de fer *Montreal Southern Counties*, et tous ces convois doivent franchir le canal Lachine maintenant. Quand vous envisagez tout le trafic, le fardeau accru imposé sous le rapport du croisement du canal ne compte pas pour beaucoup.

M. WALSH: Quels sont les chiffres comparés à ce sujet?

M. FAIRWEATHER: Quand nous parlons des passages du canal je dirais qu'il seraient probablement dans la proportion d'environ un contre six.

M. WALSH: Six convois venant du sud contre un venant de l'ouest.

M. FAIRWEATHER: Six passages du canal à partir du pont Victoria jusqu'à celui qui serait ajouté à Saint-Henri en vertu de ce plan particulier. Comme je l'ai dit déjà, cela tient au fait que plus de convois traversent le fleuve Saint-Laurent par voie du pont Victoria que par voie de Sainte-Anne. Cette situation existe en raison du chemin de fer *Montreal and Southern Counties.*

M. WALSH: Ces passages comprennent ceux des convois du *Montreal and Southern Counties*?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. WALSH: Montréal, Saint-Lambert et ainsi de suite.

M. FAIRWEATHER: Oui, mais ce sont tous des passages. Maintenant, il y a du point de vue du génie certains facteurs compensateurs. Les convois du chemin de fer *Montreal and Southern Counties* traversent actuellement le canal sur un pont tournant et c'est une opération lente, tandis que la traversée projetée s'effectuera au moyen d'un pont levant tout à fait moderne qui réduira au minimum

les interruptions de services de convois et de voituriers du canal. Je suis persuadé, après avoir fait une étude approfondie de la question, qu'à en juger par le volume actuel du trafic les convois arrivant à la gare centrale et en partant ne subiront pas d'embarras perceptibles. Il faut aussi tenir compte du fait qu'il n'y a pas d'embarras du tout pendant cinq mois de l'année parce que le lit du canal est gelé et pendant une certaine période au printemps alors que le canal est ouvert officiellement à la navigation le trafic y est est très léger, de sorte que la période effective pendant laquelle ces embarras pourraient être jugés sérieux ne constitue pas un facteur sérieux quand vous répartissez le trafic sur toute l'année. Et je tiens encore à préciser qu'après une étude soignée et détaillée de ces passages du canal, je suis convaincu que le trafic des voituriers du canal ne sera pas dérangé sensiblement et que les voyageurs arrivant au terminus du National-Canadien et en partant ne subiront pas de contretemps sérieux non plus. Plusieurs d'entre vous êtes arrivés à Montréal sur le *Maritime Express* ou l'*Ocean Limited* ou par tout convoi du National-Canadien qui vous a amenés à Montréal de quelque endroit au sud du fleuve Saint-Laurent, avez-vous subi quelque retard perceptible au canal? C'est un de ces facteurs qui surgissent quand vous avez des services de transport qui viennent en conflit jusqu'à un certain point, et la solution du problème exige une certaine mesure de contrôle intelligent, des appareils de signalisation et des accommodements mutuels. Je soutiens que les chemins de fer Nationaux du Canada ne songeraient pas un instant à soumettre leur trafic des voyageurs à un retard sérieux en raison de ces passages du canal. C'est pour cette raison que la question fut étudiée très soigneusement; et je prétends que le résultat d'une étude aussi fouillée basée sur l'expérience que le National-Canadien a acquise en cette matière de passages du canal mérite d'être pris en considération.

Il va sans dire que j'ai précisé—je veux préciser ma déclaration en disant que si le trafic des voyageurs, particulièrement si le trafic des marchandises augmente au point où la capacité de cette ligne de chemin de fer (entre Saint-Henri et le pont Victoria) devient chargée, c'est-à-dire la voie double franchissant le canal à Saint-Henri—si le commerce des marchandises—il ne s'agit pas seulement de la question des voyageurs—mais si le commerce des marchandises sur cette ligne prend une telle ampleur qu'il en résulte des embarras sous le rapport de la circulation des convois de marchandises et des convois de voyageurs, il faudra alors prendre des mesures à ce sujet. Il y a des entrées alternatives à la gare centrale pour des convois passant par Sainte-Anne. Si nous consultons cette autre carte montrant le plan du terminus projeté primitivement, l'accourcie, ainsi que M. Armstrong l'a signalé, conduira les convois directement au terminus central. Cette accourcie faisait partie du plan du terminus plus considérable avant que l'on ne le modifiât. Le National-Canadien possède une bonne partie de l'emplacement requis pour cette ligne. La construction de cette ligne comme ligne de ceinture extérieure, si l'autre ligne devient surchargée, est tout à fait praticable et peut s'effectuer sans grands déboursés.

M. YOUNG: Quelle est la longueur de cette petite ligne verte entre les deux lignes rouges?

M. FAIRWEATHER: Cette accourcie à cet endroit?

M. YOUNG: Oui.

M. FAIRWEATHER: Six milles environ.

M. DEACHMAN: Un chemin de fer au lourd trafic tel que celui-là pourrait-il être exploité d'une manière satisfaisante par voie d'un tunnel?

M. FAIRWEATHER: Eh bien, je crois que le tunnel répondrait aux besoins de tout trafic, y compris le trafic interurbain au nord, pour des années à venir. La capacité d'une ligne à double voie est réellement très forte, et ce tunnel est muni d'une double voie. D'ailleurs, le tunnel est divisé en sections de signalisation et un convoi après l'autre peut déboucher du tunnel parce que les locomotives sont enclenchées automatiquement. La capacité du tunnel est très grande. Je

dirais même que je ne puis entrevoir aucune période dans l'avenir où il puisse arriver que les chemins de fer Nationaux du Canada dépassent la capacité de ce tunnel. Il y a naturellement une autre méthode alternative qui permettrait d'entrer en gare par le nord.

M. YOUNG: Quelle est la longueur de ce tunnel?

M. FAIRWEATHER: Trois milles et demi environ.

M. YOUNG: Pouvez-vous y faire circuler des convois à vapeur?

M. FAIRWEATHER: Non, la force motrice est entièrement électrique. Or, s'il arrivait que la ligne qui franchit le canal Lachine s'engorgeait en raison des embarras subis par le trafic des marchandises et des voyageurs, et si l'on ne jugeait pas à propos de construire une ligne de ceinture, il existe deux autres moyens de parvenir à la gare. C'est ce qui constitue l'avantage particulier de l'emplacement de cette gare centrale—la facilité avec laquelle on peut y accéder. Voulez-vous indiquer, monsieur Armstrong, le chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, et indiquer comment un convoi venant de l'ouest et circulant sur cette ligne pourrait pénétrer dans le tunnel?

M. ARMSTRONG: (il indique avec le pointeur).

M. WALSH: C'est-à-dire, en utilisant le droit de passage du Pacifique-Canadien.

M. FAIRWEATHER: Non, cette ligne—le chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve,—appartient au National-Canadien.

M. WALSH: Mais à partir de Dorval.

M. FAIRWEATHER: Ah! entre Dorval et Ballantyne, il est bien vrai qu'il faudrait obtenir des droits de passage dans ce cas. L'autre méthode consisterait à obtenir des droits de passage du chemin de fer Pacifique-Canadien à partir de Dorval et à pénétrer dans le tunnel en contournant l'arrière de la montagne. Si, comme je le dis, le trafic des marchandises et des voyageurs atteignait un niveau qui taxerait la capacité du pont sur le canal à Saint-Henri, il serait tout à fait praticable d'entrer dans le tunnel par le nord et cette entreprise serait relativement peu coûteuse. Pour ce qui concerne le passage du canal, je tiendrais à dire que la circulation des convois du *Montreal Southern Counties* sur le nouveau pont qui remplacera le pont tournant actuel va certainement améliorer la situation ferroviaire interne à Montréal entre le passage du canal et le terminus.

M. YOUNG: Le projet primitif ne prévoyait-il pas qu'un vonvoi à destination d'Ottawa passerait par le tunnel?

M. FAIRWEATHER: Eh bien, c'est ce que l'on avait projeté primitivement, mais une étude soignée de la situation a indiqué que la somme d'argent engagée sous ce rapport serait épargnée en faisant passer les convois par Saint-Henri et la Pointe Saint-Charles jusqu'à l'emplacement de la nouvelle gare.

L'hon. M. HOWE: Il va sans dire que les convois de voyageurs seulement suivraient cette voie; les convois de marchandises continueraient à circuler comme à présent.

M. FAIRWEATHER: Le changement ne s'appliquerait qu'aux convois de voyageurs; les convois de marchandises ne seraient pas dérangés.

2. *Emplacement géologique*

Une gare union pour répondre aux véritables besoins d'une grande ville doit être d'accès commode à toutes les lignes de chemin de fer qui convergent sur la ville. La gare Windsor ne répond pas à cette fin dans le cas de Montréal. Elle pourvoit un accès direct dans un sens seulement. Dans toutes les autres directions, les convois doivent faire des détours pour y accéder. Comparé à cette gare, le terminus central du

National-Canadien est remarquable en ce sens que tous les trains arrivant à Montréal par le sud et l'est du Saint-Laurent peuvent converger vers un seul point de concentration au pont Victoria et de la même manière tous les convois venant du nord et de l'ouest peuvent être dirigés vers un point de concentration au nord de la Montagne.

Je crois, monsieur Armstrong, que cela est assez important pour que vous l'indiquiez sur la carte. Tous les convois qui approchent de Montréal du sud peuvent converger sur le pont Victoria, et cette convergence s'applique à la fois aux convois du National-Canadien et du Pacifique-Canadien; un raccordement à Saint-Jean, Québec, permettrait aux convois du Pacifique-Canadien d'arriver par le pont Victoria.

M. DEACHMAN: Par où passent les convois du Pacifique-Canadien à destination des provinces Maritimes?

M. FAIRWEATHER: Ils quittent la gare Windsor, franchissent le canal à Lachine, traversent le Saint-Laurent, contournent le bassin de Laprairie et croisent la ligne du National-Canadien à Saint-Jean.

M. DEACHMAN: Par où passent les convois du Pacifique-Canadien qui se rendent à Québec?

M. ARMSTRONG (indiquant sur le plan): Le convoi du Pacifique-Canadien pour Québec part soit de la gare Viger ici, puis passe par la gare de l'avenue du Parc et se rend à Québec, soit de la gare Windsor en passant par Montréal-Ouest, la jonction Saint-Luc, la gare de l'avenue du Parc et de là à Québec. Pour arriver à la gare Windsor le convoi doit contourner la ville, tandis que le même convoi peut arriver directement à la gare centrale du National-Canadien sans faire le grand tour.

M. FAIRWEATHER: Le tunnel Mont-Royal et le viaduc le reliant au pont Victoria constituent le lien le plus court possible entre ces deux points de concentration.

Et cela constitue le noyau du plan de terminus du National-Canadien: le fait que vous avez deux points naturels de concentration et que vous êtes en mesure d'établir un lien à travers la ville par voie d'un tunnel et d'un viaduc sans déranger les rues de la ville. C'est une occasion réellement unique en son genre.

L'emplacement de la gare de la rue Dorchester à peu près au milieu de ce lien de raccordement permet à tous les convois convergeant sur Montréal de pénétrer au cœur de la ville directement au lieu d'y accéder par des voies indirectes.

M. Armstrong a indiqué quelques-unes de ces voies détournées.

Sir Frederick Palmer prévoyait que les convois du Pacifique-Canadien atteindraient la gare centrale par voie d'un tunnel. Cependant, un tunnel ne constitue qu'un des moyens qui pourraient servir à diriger sur la gare centrale les convois qui utilisent actuellement la gare Windsor. Des raccordements alternatifs à Saint-Jean, Québec, et à l'entrée nord du tunnel Mont-Royal coûteraient bien moins cher qu'un tunnel reliant les chemins de fer Pacifique-Canadien et National-Canadien.

Un tableau des distances comparées de divers points d'approche à la gare Windsor et au terminus central indique la supériorité du terminus central des convois à voyageurs comparé à la gare Windsor.

| Direction | Distance à la gare terminus du National-Canadien plus courte ou plus longue que celle à la gare Windsor<br>Milles plus courte | <br>Milles plus longue |
|---|---|---|
| Est et sud du fleuve Saint-Laurent— | | |
| National-Canadien— | | |
| Provinces Maritimes, Sherbrooke, Portland, Me | 22.3* | |
| Boston et New-York | 6.4* | |
| Pacifique-Canadien— | | |
| Provinces Maritimes, Sherbrooke, Boston | 6.4* | |
| New-York | .... | 2.3 |
| Ouest et nord du fleuve Saint-Laurent— | | |
| National-Canadien— | | |
| Québec | 6.4 | |
| Endroits dans les Laurentides | 6.8 | |
| Ottawa, Toronto et ouest | .... | 2.1 |
| Pacifique-Canadien— | | |
| Québec | 6.4 | |
| Endroits dans les Laurentides et Ottawa (rive Nord) | 6.4 | |
| Ottawa, Toronto et ouest | .... | 2.1 |

* Ces chiffres sont basés sur l'usage des voies existantes à la gare Windsor. Si un viaduc était construit de Saint-Henri à la gare Windsor, le chiffre serait de 1 mille .7 dans chaque cas.

Par exemple, prenez les convois du Pacifique-Canadien en provenance des provinces Maritimes. Ils arrivent...

M. ARMSTRONG: (Indiquant sur le plan) Par voie de Saint-Laurent, Brosseau, Delson, jonction Adirondack, Montréal ouest à la gare Windsor, comparée à la ligne du National-Canadien par Saint-Lambert par le pont Victoria et le nouveau viaduc jusqu'au nouveau terminus. La distance de Saint-Lambert à la gare Windsor est de 22 milles .3 plus longue que celle du même endroit au terminus cental.

Maintenant, indiquez la ligne que parcourent les convois venant de Boston et de New-York: ils passent par Saint-Jean, Brosseau, Saint-Lambert, le pont Victoria et le viaduc pour arriver au nouveau terminus, tandis que les convois du Pacifique-Canadien parviennent à la gare Windsor par Saint-Jean, Delson, Adirondack-Junction, Montréal-Ouest. Cette distance à la gare Windsor est de 6 milles .4 plus longue que celle au nouveau terminus.

M. FAIRWEATHER: Indiquez la ligne que suit le Pacifique-Canadien en passant par Sherbrooke et Boston?

M. ARMSTRONG: De Saint-Jean à la gare Windsor c'est la même ligne que parcourent les convois de New-York et de Boston, et on réduirait la distance de 6 milles .4 en utilisant le terminus central.

M. FAIRWEATHER: Maintenant, prenez la ligne du National-Canadien de Québec au nouveau terminus en passant par l'Epiphanie.

M. ARMSTRONG: Le convoi qui se rendrait à la gare Windsor de la jonction de l'Epiphanie devrait passer par une jonction à L'Epiphanie, la jonction de Saint-Martin, la gare de l'avenue du Parc, Montréal-Ouest à la gare Windsor, tandis que le convoi du National-Canadien se rendrait de l'Epiphanie à la jonction Saint-Martin, par voie de la jonction Jacques-Cartier et la jonction de l'Est au nouveau terminus, ou par la jonction Jacques-Cartier en passant par l'avenue du Parc, le tunnel jusqu'au nouveau terminus. L'utilisation de la gare centrale abrégerait la distance de 6 milles .4.

M. FAIRWEATHER: Indiquez maintenant les lignes des Laurentides.

M. ARMSTRONG: Venant des Laurentides: la ligne du National-Canadien passe par Saint-Eustache, la jonction de l'est, passe par le tunnel pour aboutir au nouveau terminus, tandis que les convois du Pacifique-Canadien passent par Saint-Eustache, la jonction de l'est, utilisent un raccordement à Ballantyne et vont de Montréal-Ouest à la gare Windsor. L'utilisation de la gare centrale réduit la distance de 6 milles .8.

M. FAIRWEATHER: Prenez les convois du Pacifique-Canadien venant de Québec. La distance serait réduite de 6 milles .4 tout comme dans le cas du National-Canadien; et il en est de même pour les convois du Pacifique-Canadien affectés au service des Laurentides.

M. ARMSTRONG: Les Laurentides, oui.

M. FAIRWEATHER: La réduction de la distance dans le cas de tous les convois du nord arrivant au nouveau terminus variera de 6 milles .4 à 6 milles .8, comparée à la distance que franchiraient les convois arrivant à la gare Windsor. Prenez maintenant les convois de la ligne *Delaware and Hudson* venant de New-York.

M. ARMSTRONG: Les convois de la *Delaware and Hudson* passent actuellement par Rouse's-Point, Delson, Adirondack-Junction et Montréal-Ouest pour arriver à la gare Windsor. La ligne alternative serait par voie de Saint-Jean jusqu'à notre terminus.

M. FAIRWEATHER: Je crois que ces explications vous donneront quelque idée des lignes qui ont accès à la gare centrale et à la gare Windsor et indiqueront que dans le cas de la majorité des convois arrivant au terminus, la distance à la nouvelle gare sur la rue Dorchester serait beaucoup plus courte qu'elle le serait à la gare Windsor.

M. WALSH: Pourriez-vous indiquer une belle ligne courte à la ville de Québec si on utilisait la gare Viger comme gare union?

M. ARMSTRONG: En supposant que les convois en partance de la gare de la rue Moreau utiliseraient la gare Viger, la ligne parcourue serait la suivante (il indique).

M. YOUNG: Pourquoi pas la ligne rouge?

M. WALSH: Je songe à une ligne projetée qui réduirait d'au moins une heure et demie la durée de notre voyage à Québec.

M. FAIRWEATHER: Je crois que cela constitue une surestimation.

M. WALSH: J'en ai entendu parler si souvent que je voudrais faire vérifier la chose. Cela souleva mon enthousiasme.

M. FAIRWEATHER: C'est une surestimation un peu exagérée. Je voudrais faire observer quant à cela—vous voyez la ligne rouge qui se prolonge jusqu'au Bout-de-l'Ile.

M. ARMSTRONG: De la rue Moreau au Bout-de-l'Ile.

M. FAIRWEATHER: Vous voyez la ligne bleue allant de la gare Viger vers l'est puis vers le nord. Il est incontestable que la ligne de la gare Viger par voie du National-Canadien à L'Epiphanie est plus courte que l'autre ligne.

M. VIEN: De combien?

M. FAIRWEATHER: Je crois que ce serait de quinze milles environ. Je suppose que le temps du parcours serait réduit d'environ vingt-cinq minutes.

M. VIEN: Et la rampe entre Montréal et la jonction Saint-Martin?

M. FAIRWEATHER: Les rampes n'influent pas sur les convois de voyageurs. Voici ce à quoi je veux en venir. Il n'est réellement pas possible de permettre à des voyageurs circulant sur cette ligne rouge de descendre à la gare Viger à moins que des viaducs coûteux soient construits sur le parcours de cette ligne rouge, ou parallèlement à la Longue-Pointe. Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont déjà étudié ce projet sérieusement, mais la ville de Montréal refusa de consentir à la construction ou au parachèvement de ce viaduc—connu sous le nom de la ligne de la rue Rouen, et je crois que l'on est en train de démolir cette ligne. Maintenant, il existe un ou deux moyens de prolonger cette ligne rouge (National-Canadien) à la gare Viger.

M. YOUNG: De combien sont-elles éloignées l'une de l'autre maintenant?

M. FAIRWEATHER: Je ne crois pas que la distance soit peut-être de plus d'un mille.

Maintenant, voici ce que j'ai dit: Pour ce qui est des trains de voyageurs, il est difficile d'obtenir une correspondance; naturellement, pour les trains de marchandises, il existe maintenant une correspondance. Mais il y a deux moyens de l'obtenir,—je devrais dire, de ne pas l'obtenir; d'abord vous pouvez suivre la voie de la Commission du port partant de la Longue-Pointe et allant à la gare Viger. Cette alternative a été étudiée mais, vu que les voies de la Commission du port sont très achalandées on a cru bon d'utiliser une autre route. D'un autre côté, on pourrait voir s'il est possible d'utiliser la correspondance des trains-marchandises qui existe entre la rue Moreau et le réseau du Pacifique-Canadien en suivant quelques-unes des voies de parc; on a étudié cette proposition et elle a été jugée physiquement possible, mais son adoption va créer une situation très grave pour ce qui est des passages à niveau, surtout pour les trains de voyageurs qui croisent ces rues; la situation, sous ce rapport, serait encore plus grave. Mais au point de vue général, une solution satisfaisante existe. J'expose simplement en détail le plan étudié sérieusement à l'époque. On a suggéré la construction d'un viaduc, mais la ville s'y est opposée. L'idée a été abandonnée quand on a vu que l'usage de la voie de la Commission du port était hors de question et qu'une correspondance entre les voies de parc du National-Canadien et du Pacifique-Canadien était considérée impossible. Mais, comme je l'ai déjà dit, c'est une question d'argent.

M. WALSH: Votre plan actuel présuppose l'utilisation de la gare actuelle de la rue Moreau; ce sera toujours un facteur dans votre plan?

M. FAIRWEATHER: Comme je l'ai fait remarquer, il est possible d'acquérir des droits de passage sur la voie du Pacifique-Canadien de L'Epiphanie, via la jonction Saint-Martin, jusqu'à notre nouvelle tête de ligne.

M. VIEN: Se propose-t-on de le faire?

M. FAIRWEATHER: La question est à l'étude, oui.

M. WALSH: M. Fairweather a mentionné le nom de sir Frederick Palmer; il a dit que le Gouvernement l'avait choisi.

M. FAIRWEATHER: Oui, monsieur.

M. WALSH: Etait-ce le choix du Gouvernement ou du ministre des Chemins de fer de l'époque?

M. FAIRWEATHER: Bien, il se peut que je fasse erreur dans ce cas; mais assurément, pour ce qui était de nous, il venait à titre de représentant du Gouvernement.

M. WALSH: Voici ce que je veux savoir; s'il a été choisi par le Gouvernement, je voudrais bien avoir une copie de l'arrêté du Conseil; s'il a été choisi par le ministre des Chemins de fer, je voudrais avoir une copie de la lettre du ministre des Chemins de fer autorisant ou approuvant la nomination.

M. VIEN: Nous trouvons, je crois, ses instructions dans les documents que nous avons ici.

M. WALSH: Non, je ne puis les trouver.

M. VIEN: Il importe peu de qui il avait reçu ses instructions.

M. FAIRWEATHER: Dans tous les cas, cette enquête ne concernait aucunement le National-Canadien. Pour ce qui est de nous, il nous a été envoyé par le ministère dont nous dépendons.

M. WALSH: Oui, mais on nous le présente comme fonctionnaire indépendant à qui on a confié l'étude de ce plan. Maintenant, pouvons-nous le considérer comme conseiller indépendant, ou assistait-il les hauts fonctionnaires du National-Canadien dans la préparation de ce rapport concernant la gare du tunnel?

M. FAIRWEATHER: Certainement non. Quand sir Frederick Palmer a entrepris son étude, j'étais un de ceux qui avaient des rapports avec lui et si quelqu'un s'imagine que sir Frederick Palmer n'a pas conduit une étude approfondie du terminus de Montréal, il a absolument tort. Il était très difficile de s'entendre avec lui.

L'hon. M. HOWE: Je dirai que les ingénieurs sont des gens étranges; quelles que soient les personnes pour qui ils travaillent, ils font rapport d'après leurs conclusions; et sir Frederick Palmer était un homme de caractère et un ingénieur éminent.

M. WALSH: J'admets sa compétence, quelle que soit sa réputation, mais s'il est sous les ordres d'un certain organisme, en lutte avec un autre, il doit subir l'influence de ceux qui le commandent.

M. DEACHMAN: Laissez-vous entendre qu'on lui a dit de faire telle ou telle chose?

M. VIEN: Le gouvernement avait retenu les services de sir Frederick au sujet du terminus des chemins de fer de la baie d'Hudson. Il s'en retournait en Angleterre quand la Commission des chemins de fer était à étudier cette question et le ministre, l'honorable M. Dunning, le retint à Ottawa et à Montréal pour faire rapport sur la situation. Il sera facile, je crois, de trouver au ministère des Chemins de fer et des Canaux les instructions données à sir Frederick Palmer à cette époque. Le gouvernement, par l'entremise du ministre des Chemins de fer et des Canaux, l'avait chargé de préparer un rapport, car on voulait profiter de sa présence au Canada pour obtenir ses vues sur le sujet. Peu importe, je pense, que cela ait été fait par arrêté du Conseil ou par ordre du ministre...

M. WALSH: On ne devrait pas nous refuser ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Le ministre a déclaré qu'il ferait enquête dans le département et qu'il ferait rapport au Comité.

M. WALSH: Allons-nous étudier ce rapport page par page et allons-nous nous en tenir au tunnel jusqu'à ce que nous ayons fini?

Le PRÉSIDENT: Il vaut mieux, je crois, permettre à M. Fairweather de poursuivre la lecture de son mémoire. Il ne l'a pas terminée.

W. WALSH: Il ne l'a pas terminée? C'est mon erreur.

M. FAIRWEATHER (poursuivant):

(3) *Accès facile à la rue*

Pour une grande gare de voyageurs, l'accès facile à la rue est très important. Il est bien connu que la situation, sous ce rapport, à la gare Windsor, est très défavorable. La gare est située sur le penchant d'une côte. La rue Saint-Antoine, sur le côté sud, est comparativement inutile, et on peut en dire autant de la rue Windsor qui est trop raide. Cela force presque tous les véhicules à suivre la rue Osborne pour se rendre à la gare; cette rue n'est pas importante et est très étroite.

De l'autre côté l'aménagement du terminus central comprend deux nouvelles rues dans la direction nord et sud; ces rues avec les artères latérales permettront aux véhicules d'atteindre les deux extrémités et les côtés de la gare tout en fournissant plusieurs débouchés pour atteindre les artères principales de trafic de la ville, ce qui permettra d'empêcher l'engorgement. De plus, il ne faut pas oublier que les approches de la gare centrale que suivent les piétons et les tramsways sont séparées de celles que suivent les véhicules ce qui prévient également l'engorgement. C'est-à-dire, à la nouvelle gare la route que suivent les véhicules est séparée de celle que suivent les piétons. Elles ont des entrées différentes.

Une étude de la population à Montréal indique clairement que le centre de population se déplace vers l'est et le nord. Comme le terminus central est au nord-est des gares Bonaventure et Windsor, l'aménagement de la gare

commune à la gare centrale serait dans la même direction que le centre de population. Le centre des hôtels et des maisons de détail de la ville est plus rapproché du terminus central que de la rue Windsor.

(4) *Constructions aux environs de la gare*

C'est là un facteur de grande importance économique quand on considère le développement futur d'une grande ville près du terminus. Une gare de voyageurs, pour atteindre son maximum d'utilité dans la ville doit être établi près du centre des maisons du commerce du détail et des hôtels, mais le coût d'une étendue assez vaste pour y établir un terminus de chemin de fer dans une telle section et pour les voies d'approche nécessaires serait exorbitant à moins que le terminus fût aménagé de façon à permettre la construction d'édifices commerciaux sur la propriété du chemin de fer. Ce qui rapporterait des loyers élevés pour contre-balancer les frais fixes. La gare Windsor ne se prête pas à un tel plan, tandis que la gare centrale répond parfaitement à la situation.

(5) *La gare Windsor ne répond pas aux besoins*

La gare Windsor, tout en répondant au service des trains du Pacifique-Canadien, n'est pas assez vaste pour accommoder tous les trains qui entrent dans Montréal ou en sortent. Non seulement elle compte un nombre trop restreint de voies, mais les voies d'approche sont aussi trop peu nombreuses. Le parc des wagons et la remise des locomotives à Westmount ne sont pas assez grands; on peut en dire autant des espaces réservés aux messageries, aux bagages, aux matières postales.

Comme la gare Windsor est située sur le penchant d'une côte, l'aménagement de nouvelles voies coûterait excessivement cher. Au sud, il faudrait construire un viaduc dont le coût serait très élevé; au nord, il faudrait déplacer la rue Osborne et la placer plus au nord ce qui complique la question des passages souterrains de la rue Guy et de la rue de la Montagne. Pour obtenir un nombre suffisant de voies d'approche il faudrait en construire au moins une autre à la gare de Westmount et deux autres de Westmount à Montréal-Ouest, où il faudrait aménager un parc à wagons et une remise à locomotives plus vastes, car il est impossible de songer à agrandir les installations de Westmount. Les voies additionnelles à Westmount et à Montréal-Ouest, vu les rampes, seraient dispendieuses.

De plus, cependant, si la gare Windsor doit être utilisée, il faut songer à une approche à partir du pont Victoria. Cette approche nécessiterait nécessairement la construction d'un viaduc élevé et dispendieux à partir de Saint-Henri sur une pente assez raide. Les convois du National-Canadien venant du sud et de l'est pourraient atteindre la gare Windsor sans ce viaduc. Les trains venant de New-York pourraient être transférés à Saint-Jean, P.Q., sur la voie du Pacifique-Canadien et entrer par le pont de Lachine et Montréal-Ouest tandis que ceux des provinces Maritimes pourraient passer sur le pont de Québec, puis sur la voie du Pacifique-Canadien sur la rive nord. D'autres trains du National-Canadien desservant des points au sud et à l'est pourraient passer par Saint-Lambert et par le pont de Lachine; mais tous ces expédients, tout en épargnant la construction d'un viaduc ajouteraient 6 milles .5 à 22 milles au parcours de ces trains, et ajouteraient à l'horaire de ces trains jusqu'à 45 minutes. D'un autre côté, si des trains des provinces Maritimes sont dirigés sur le pont de Québec, il faudra substituer un service de trains sur la rive sud du Saint-Laurent entre Lévis et Montréal, de sorte que non seulement le service sera plus lent et moins bon, mais les frais d'exploitation de ce service additionnel seraient assez élevés et représenteraient un capital important.

Il est certain que des sommes plus considérables devraient être dépensées à la gare Windsor pour de nouvelles voies, des approches, un parc à wagons, une remise à locomotives, et l'espace nécessaire pour les messageries, les bagages

et les matières postales, pour accommoder les convois du National-Canadien que les fonds additionnels requis pour l'aménagement du terminus central pour accommoder les trains du National-Canadien.

M. WALSH: Vous faites cette déclaration de votre propre autorité?

M. FAIRWEATHER: Je la fais d'après une étude qui a été faite de la situation.

M. WALSH: Oui, mais d'autres gens ont fait la même étude et en sont venus à une conclusion bien différente.

M. FAIRWEATHER: Mon autorité est l'étude que j'ai mentionnée.

M. WALSH: J'ai leurs déclarations ici.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Walsh, voulez-vous permettre à M. Fairweather de terminer son mémoire et nous reprendrons ce point plus tard. Poursuivez, monsieur Fairweather.

M. WALSH: Je ne voulais pas abandonner ce point.

Le PRÉSIDENT: Non, mais nous y reviendrons.

M. FAIRWEATHER: (poursuivant):

Une étude de ces facteurs démontre que si une gare commune doit être établie à Montréal, le seul emplacement logique est bien celui du terminus central.

Toutefois, il est loin d'être clairement établi qu'une gare commune est une nécessité en ce moment à Montréal, surtout dans les conditions actuelles, bien qu'une gare commune puisse être désirable comme objectif ultime dans l'embellissement de la ville. Ce qui ne fait pas de doute en ce moment c'est que le National-Canadien et la ville souffrent du manque d'aménagement du chemin de fer National tant pour le trafic-marchandises que pour le trafic-voyageurs et les gares et installations actuelles sont, règle générale, vieilles et démodées; de plus pour ce qui est des installations actuelles du National-Canadien, la question de l'étagement des voies existe toujours. Sir Frederick Palmer admet clairement cet état de choses, et déclare dans son rapport:

> Quelle que soit la décision finale concernant la concentration de tout le trafic-voyageurs à Montréal à la gare du tunnel, il ne peut exister deux opinions sur l'avantage, ou plutôt la nécessité de grouper tous les trains du National-Canadien à cet endroit.
>
> Il est absolument nécessaire d'aménager une gare convenable pour les voyageurs qui utilisent le National-Canadien et de remplacer les vieux édifices utilisés actuellement.
>
> L'emplacement du tunnel se prête beaucoup mieux que tout autre endroit à l'aménagement de ce service...

Il est aussi admis que le terminus projeté du National-Canadien est à demi terminé d'après un tracé qui règle le problème des passages à niveau, réunit les termini du National-Canadien, et se prête facilement à l'établissement d'une gare commune à l'endroit le plus avantageux. Bref, ce qu'il y a de mieux à faire c'est de parachever le terminus du National-Canadien. Cela aura pour résultat de coordonner les termini du National-Canadien à l'avantage du chemin de fer et de la ville. Le plan répond admirablement aux besoins du National-Canadien et se prête facilement à l'établissement d'une gare commune. La dépense de vastes sommes d'argent à la gare Windsor et sur les approches ne constitue pas une solution raisonnable du problème.

Au point de vue technique, une somme moindre est requise pour exécuter le plan du National-Canadien de façon à répondre aux besoins de ce chemin de fer pour la coordination de ses termini qu'il n'en faudrait pour effectuer en partie seulement la coordination des installations du National-Canadien à la gare Windsor.

Au point de vue du trafic, la construction d'une gare commune à Montréal n'est pas urgente, le transfert de voyageurs, de sacs de dépêches, de bagages et de messageries entre les gares actuelles du National-Canadien et celles du Pacifique-Canadien n'atteignant que de faibles proportions.

Au point de vue du trafic de la rue, le terminus de Montréal améliore les artères nord et sud de la ville en séparant les approches suivies par les piétons et les tramways et celles qui suivent les autres véhicules; cela donne accès direct aux sections de la ville où sont établis les maisons de détail et les hôtels, et favorise la construction d'édifices commerciaux sur l'emplacement du terminus. D'un autre côté, la gare Windsor ne possède aucun de ces avantages et ajouterait à la congestion qui existe.

Quant aux besoins futurs, l'emplacement du terminus central convient admirablement à une gare commune tandis que la gare Windsor ne répondrait jamais aux besoins. La conclusion s'impose que le parachèvement des termini de la gare de Montréal d'après un plan modifié qui répondrait aux besoins du National-Canadien, et qui se prêterait facilement à l'établissement d'une gare commune, servirait les meilleurs intérêts du National-Canadien et de la ville. C'est tout.

M. DEACHMAN: D'après vous, y aurait-il économie et avantage à manutentionner le trafic-marchandises à Montréal à ce terminus?

M. FAIRWEATHER: Oh! oui.

M. DEACHMAN: Pouvez-vous nous donner une idée des économies réalisables, et ce que seraient réellement les avantages?

M. FAIRWEATHER: J'ai touché cette question dans mon mémoire; j'ai dit que le trafic-marchandises était engorgé et que le nouvel arrangement améliorerait la situation. Mais vous ne pouvez réorganiser le trafic-marchandises sans vous débarrasser du trafic-voyageurs; le tout est trop mêlé; et, donc, si vous réglez le problème que présente le trafic-voyageurs en établissant un nouveau terminus vous pourrez alors vous occuper du trafic-marchandises; et quand vous aurez fait cela vous réaliserez des économies importantes.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Deachman, avant de poursuivre cette question du mémoire dont M. Fairweather a donné lecture, je désire en finir avec le rapport du National-Canadien, et nous passerons ensuite à la discussion du rapport spécial. Messieurs, avez-vous d'autres remarques à faire sur l'autre partie du rapport, en dehors du terminus de Montréal.

M. WALSH: Oui. A la page 4 du rapport, prenons les premiers chiffres, Recettes et dépenses d'exploitation; nous y voyons une diminution de $4,613,546.31 pour ce qui est des dépenses d'exploitation des chemins de fer Nationaux; plus bas on explique que cette diminution est due à un effort tendant à maintenir les dépenses au minimum. Maintenant, il y a un retrait de $16,154,886 dans les recettes d'exploitation. Le bureau de direction croit-il que la diminution dans les recettes d'exploitation va abaisser les frais d'exploitation? Si les frais d'exploitation sont moindres, est-ce dû à une administration plus sévère?

M. HUNGERFORD: Bien, monsieur Walsh, une diminution du trafic entraîne automatiquement une réduction des dépenses, mais la réduction dans ce domaine n'explique pas la réduction totale effectuée, loin de là.

M. WALSH: Je comprends; mais cette réduction a un certain effet?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. WALSH: Et plus bas, vous laissez entendre que la réduction de 25 p. 100 dans les frais d'entretien et de matériel, mentionnés au bas de la page 4, "s'effectuera à l'avenir dans la même proportion". Maintenant, au début du paragraphe, "Recettes d'exploitations", vous dites: "Le déclin du trafic général à la fin de 1937... s'est maintenu durant la dernière partie de 1938", et, toutefois, cette réduction de 25 p. 100 dans les frais d'entretien et de matériel, ne s'est produite que plusieurs mois après janvier 1938—"à l'avenir et dans la même proportion".

M. HUNGERFORD: Cela est bien vrai, monsieur Walsh. Nous suivons là la politique adoptée qui veut qu'un plus grand nombre de locomotives et de wagons soit mis en service. Ce programme a été mis à exécution durant l'année 1937, et durant les trois ou quatre mois de 1938.

M. WALSH: Donc, vous avez effectué une diminution de 25 p. 100 en 1938, mais pas assez tôt pour améliorer la situation quant aux pertes d'exploitation?

M. HUNGERFORD: Comme je l'ai déjà dit, nous mettions à exécution un programme comportant l'emploi d'un plus grand nombre de locomotives et de wagons. Ce programme fut inauguré au début de 1937, et, durant cette période, vu le rétablissement de l'échelle de salaires, les salaires moyens ont été relevés; c'est là une des raisons pour lesquelles le travail a été fait avant le rétablissement complet des salaires et c'est pourquoi nous avons pu exécuter ce travail à un coût moindre. Mais, d'un autre côté, nous n'avions pas autant de wagons et de locomotives en service que nous aurions dû avoir pour répondre aux besoins.

M. WALSH: Vous en avez suffisamment maintenant, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. WALSH: Prenons le paragraphe au sommet de la page 5: "Bien que l'entretien et les additions aient été maintenus à un minimum, la propriété et le matériel sont en bon état si l'on tient compte du volume de trafic". Et il s'agit du volume de trafic actuel, et de celui que vous pouvez espérer dans un avenir rapproché?

M. HUNGERFORD: En tant que l'on puisse espérer, telle est la situation.

M. WALSH: Puis, pour ce qui est des hôtels, il y a une augmentation de $25,927 dans les frais d'exploitation. Si je me rappelle bien, j'ai déposé une question dont la réponse résoudrait ces problèmes auxquels je songe; quel a été l'intérêt moyen sur les immobilisations en hôtels durant la dernière année? Avez-vous ces chiffres?

M. HUNGERFORD: Je vais les chercher, monsieur Walsh.

M. FAIRWEATHER: Nous avons ici un tableau, monsieur Walsh, qui répond, je crois, à votre question.

M. WALSH: Tout s'y trouve?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. WALSH: Je puis analyser ces chiffres.

Le PRÉSIDENT: Un moment, monsieur Walsh, désirez-vous donner lecture de ce tableau afin qu'il soit publié au compte rendu? Je crois que ce serait mieux de le faire.

M. WALSH: J'avais posé cette question à la première séance.

Le PRÉSIDENT: Il vaut mieux, je crois, verser le document au compte rendu.

M. FAIRWEATHER: Il est assez long.

Le PRÉSIDENT: Nous allons supposer qu'il a été lu et il sera publié dans le compte rendu.

CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS

Administration des hôtels, année finissant le 31 décembre 1938

| Hôtel | Ville | Coût du Capital au 31 déc. 1938 | Recettes | Dépenses | Taxes | Net |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Château Laurier | Ottawa, Ont. | 8,673,307 68 | 1,158,537 84 | 927,958 88 | 62,285 45 | 168,293 51 |
| Prince-Arthur | Port-Arthur, Ont. | 1,186,065 52 | 156,618 49 | 131,712 05 | 5,504 34 | 19,402 10 |
| Minaki Lodge | Minaki, Ont. | 1,094,079 24 | 51,896 80 | 49,844 07 | 162 00 | 1,890 73 |
| Fort Garry | Winnipeg, Man. | 2,906,934 58 | 346,474 81 | 338,583 13 | 26,305 18 | *18,413 50* |
| Prince Edward | Brandon, Man. | 525,623 10 | 91,839 39 | 95,888 48 | 3,972 12 | *8,021 21* |
| Macdonald | Edmonton, Alta. | 2,271,967 36 | 408,460 90 | 367,050 86 | 15,071 79 | 26,338 25 |
| Jasper Park Lodge | Jasper-Park, Alta. | 2,660,425 32 | 291,977 90 | 237,878 89 | 4,631 80 | 49,467 21 |
| Bessborough | Saskatoon, Sask. | 3,567,459 62 | 224,206 88 | 246,970 60 | 1,692 87 | *24,456 59* |
| Pictou Lodge | Pictou, N.-E. | 199,456 21 | 17,382 88 | 16,746 86 | 305 00 | 331 02 |
| Nouvelle-Ecosse | Halifax, N.-E. | 2,448,464 30 | 311,978 17 | 286,357 40 | 11,071 18 | 14,549 59 |
| National-Canadien | Charlottetown, I.P.-E. | 857,579 45 | 85,299 94 | 85,029 82 | 3,637 48 | *3,367 36* |
| | TOTAL | 26,391,362 38 | 3,144,674 00 | 2,784,021 04 | 134,639 21 | 226,013 75 |

M. WALSH: Cela suffit amplement. Puis-je demander à M. Fairweather ou à M. Hungerford si le chiffre des frais d'exploitation comprend des données sur la dépréciation?

M. COOPER: Non, nous ne faisons pas entrer la dépréciation dans nos chiffres sur les hôtels.

L'hon. M. HOWE: Ne tenez-vous pas compte de la dépréciation?

M. COOPER: Non, pas pour les hôtels.

M. WALSH: Qu'allez-vous faire quand l'un de ces hôtels d'un million sera démodé ou hors d'état de servir; allez-vous le reconstruire?

M. COOPER: Nous remplaçons l'ameublement et les garnitures, tout enfin de ce qui constitue le matériel selon les besoins; d'ailleurs le tout est conservé en parfait état. Ce sont là nos frais d'exploitation. Il n'existe pas de rubrique de dépréciation pour l'hôtel même. Je veux dire que l'on ne prévoit pas de cessation d'exploitation de l'édifice. D'année en année nous prenons à même les frais d'exploitation ce qu'il faut pour les réparations qui s'imposent ailleurs que sur l'immeuble même; et d'ailleurs tout ce matériel est maintenu en excellent état. Tous ceux qui jettent un coup d'œil sur nos hôtels du National-Canadien en sont absolument convaincus.

M. WALSH: Je veux bien.

M. COOPER: Je ne crois pas que l'on se défende d'une impression favorable quand on constate le bon état où nous les tenons.

M. WALSH: Ceci sort de la question. Nous avons le rapport sous les yeux et nous y constatons très clairement qu'on n'a rien mis de côté pour la dépréciation des édifices ou leur remplacement; or voilà un état de choses que vous ne rencontreriez dans aucune autre entreprise. Les gens d'affaires qui érigent un immeuble ouvrent tout de suite un compte qui finira par couvrir le coût entier de l'immeuble en temps et lieu. Je sais que quand on érige des édifices publics, des écoles, par exemple—où je m'y connais tout particulièrement, la loi nous oblige à mettre de côté chaque année une certaine somme afin d'avoir l'argent nécessaire quand vient le moment d'honorer les obligations; et puis, l'on suppose qu'un jour viendra où cet édifice ne pourra plus servir et qu'il faudra lancer des obligations sur le marché pour remplacer cet édifice. Or je ne vois rien de tel dans vos comptes.

M. DEACHMAN: Il en est de même pour les chemins de fer.

M. WALSH: Ceci est une autre histoire.

M. DEACHMAN: La dépréciation se fait sentir là aussi. Je ne vois aucune différence. Vous dites que les hôtels finissent par ne plus convenir. Les chemins de fer font de même.

M. WALSH: Non; les chemins de fer se remplacent d'année en année.

M. DEACHMAN: Et de la même manière que pour les hôtels.

M. WALSH: Non. Comprenez-moi bien. Je parle affaires; je n'ergote pas.

L'hon. M. HOWE: Supposons que cette prévoyance soit opportune, croyez-vous qu'il soit de bonne guerre d'augmenter le déficit pour créer un fonds dans la comptabilité des chemins de fer pour ces travaux de renouvellement?

M. WALSH: Les chemins de fer devraient s'en charger.

L'hon. M. HOWE: Ils n'ont pas les revenus suffisants pour le faire.

M. WALSH: Ils ne devraient pas déclarer un revenu d'exploitation de $226,014 sans tenir compte de cette dépréciation. Aucune entreprise commerciale ordinaire n'y manquerait. Quand on déclare un revenu net, on devrait le faire après avoir tenu compte de ces dépenses. Voilà donc un point important que l'on a négligé, la dépréciation des édifices.

L'hon. M. HOWE: Pourquoi déclarer un revenu net à ce sujet puisqu'il entre dans la caisse générale du chemin de fer afin d'abaisser le déficit général que la

population doit essuyer. A mon avis, c'est là une excellente façon d'agir, n'est-il pas vrai? Pourquoi créer un fonds aux comptes des chemins de fer pour pourvoir à des dépenses de cette nature quand le déficit doit retomber sur les épaules de la population en fin de compte; pourquoi ne pas utiliser cet argent pour corriger le déficit?

M. WALSH: Je vois la chose sous un tout autre angle, et c'est celui-ci: il s'agit ici d'un chemin de fer censé fonctionner comme une entreprise commerciale, comme toute autre entreprise commerciale, compte non tenu de la cause des déficits. J'ai entendu une expression assez juste à une séance du comité du Sénat; le ministre était probablement présent à cette séance; on a parlé de "recourir à la bourse du grand-père".

L'hon. M. HOWE: Je n'assistais pas à cette séance.

M. WALSH: Nous avons sous les yeux le rapport des chemins de fer Nationaux-Canadiens, et on n'y trouve rien sur la dépréciation des édifices ni sur leur remplacement; et le ministre cherche des excuses à cet état de choses en disant, l'excuse est aussi large que longue, que le public devra payer, quelle que soit la façon dont se fera l'administration; et qu'il faudra imposer plus d'impôts à la population si l'on crée une caisse spéciale de dépréciation. C'est une façon de comprendre la situation; mais l'autre façon est toute différente. Les chemins de fer sont une entreprise commerciale et nous ne serions pas justifiés d'exiger de la population du Canada qu'elle paye davantage pour faire face à d'autres déficits. Nous n'avons pas ce droit.

L'hon. M. HOWE: Suggérez-vous de demander à la population de payer de nouveaux impôts pour ériger d'autres hôtels?

M. WALSH: La situation est la même que si le ministre et moi-même étions engagés dans un commerce d'hôtels. Si nous construisions un hôtel et l'exploitions, l'une des premières choses à faire dès le début de l'exploitation serait de créer ce compte de dépréciation afin que le jour où cet hôtel aurait vieilli et serait hors d'état de servir, nous eussions l'argent nécessaire à sa reconstruction. C'est affaire de sens commun dans les choses du commerce. Je ne vois pas pourquoi le National-Canadien n'agirait pas ainsi et n'adopterait pas un tel mode d'exploitation. C'est le sens commun. S'il le faisait, il ne viendrait pas devant le public pour lui dire qu'il a un revenu net d'exploitation de $226,000 pour ses hôtels; il montrerait probablement plutôt un déficit. Et puis, ce n'est pas dire la vérité à la population, pour emprunter une expression que j'ai employée il y a deux ans; ce n'est pas dire la vérité sur les pertes essuyées dans l'exploitation des chemins de fer Nationaux-Canadiens et des autres chemins de fer qui leur sont directement ou indirectement reliés. Exemple: si je détiens des actions dans une compagnie et qu'on me mette sous les yeux à la fin de l'année un résultat des affaires, je m'attends à ce que ce résultat reflète exactement la situation de la compagnie dont je possède des actions. Or je suis un actionnaire des chemins de fer Nationaux-Canadiens et je m'attends à recevoir sur ces derniers un tableau exact et fidèle de la situation présente. Je ne juge pas que le tableau qu'on vient de nous offrir soit un tableau fidèle de la situation car on n'y tient pas compte d'un point qui me semble d'une importance extrême dans toute entreprise commerciale.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Walsh, M. Cooper vous a dit que les dépenses occasionnées par le remplacement de l'ameublement de même par les réparations aux immeubles étaient portées sur ce compte-ci.

M. KINLEY: Est-ce exact?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HOWE: Le remplacement des meubles, vaisselle, tapis et fournitures, réparations aux immeubles et tout, est porté au compte de l'exploitation.

M. KINLEY: Ces hôtels sont-ils assurés?

L'hon. M. HOWE: Non.

M. DEACHMAN: Voudriez-vous me dire ce qui se fait au Pacifique-Canadien en manière d'hôtels; vous êtes au courant?

M. COOPER: A propos de dépréciation, le Pacifique-Canadien a modifié son attitude, ces trois dernières années. Si M. Walsh avait posé cette question il y a trois ans, j'aurais pu lui répondre que nous agissions tout comme le Pacifique-Canadien. Jusqu'à présent le Pacifique-Canadien a accumulé 5 p. 100, chiffre global de dépréciation qu'il a mis de côté pour la dépréciation des hôtels.

M. WALSH: Ne croyez-vous pas qu'il fut sage d'agir ainsi?

M. DEACHMAN: Jugeriez-vous ce pourcentage suffisant, monsieur Walsh?

M. WALSH: Non; il ne suffit pas. Je demande à M. Cooper, qui est aussi ferré sur les questions financières des chemins de fer que n'importe qui au Canada, s'il ne serait pas possible de placer le National-Canadien sur un pied aussi logique d'affaires en matière d'hôtels. Je lui pose cette question—elle sort du sujet—comment exploitez-vous les vaisseaux?

M. COOPER: Nous ne faisons pas entrer la dépréciation dans nos comptes de vaisseaux reliés au réseau des chemins de fer.

M. WALSH: Non?

M. COOPER: Non. Mais le Pacifique-Canadien le fait. Vous avez dit qu'à votre avis nous ne vous donnions pas un tableau réel de la situation. Or je dois faire remarquer au Comité que le bilan porte un certificat établissant clairement ce que nous faisons en matière de dépréciation. Nous disons ce que nous faisons en matière de dépréciation dans notre comptabilité; si cette dépréciation est établie clairement au bilan, il ne peut être question d'une déclaration tendancieuse.

M. WALSH: L'état dit-il en termes nets qu'il n'existe aucune dépréciation ni sur les vaisseaux ni sur les hôtels?

M. COOPER: Oui, je le crois.

M. WALSH: A quel endroit?

M. COOPER: Au bilan.

Le PRÉSIDENT: Nous y viendrons quand nous étudierons cette partie du rapport.

Allons-nous lever la séance pour la reprendre à 4 heures cet après-midi?

Quelques hon. DÉPUTÉS: Adopté.

A 1 h. 05 de l'après-midi, le Comité lève la séance pour la reprendre à 4 heures de l'après-midi.

---

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 4 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Au lever de la séance de ce matin, nous en étions aux hôtels. M. Walsh posait certaines questions. A-t-il terminé? Vous avez dit tout ce que vous aviez à dire ce matin, n'est-ce pas? Vous avez voulu nous bourrer, mais sans succès.

M. WALSH: J'ai dit tout ce que j'avais à dire.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser sur le rapport même, compte non tenu du terminus de Montréal? Monsieur Deachman, je croyais que vous aviez une question à poser ce matin?

M. DEACHMAN: Je le crois aussi. J'en ai sur le transport de marchandises. Retournons-nous aux termini?

Le PRÉSIDENT: Non. Nous y viendrons ensuite. Si vous avez des questions à poser sur le rapport, veuillez le faire maintenant.

M. WALSH: J'ai une question à poser sur la page 5 et à propos du vapeur *Prince Henry*. Je constate, page 5, que la perte sur la vente du *Prince Henry*, applicable à l'expiration du service de ce vapeur et portée au revenu de 1938, atteint $668,195; puis, page 18, un autre montant de $994,261 porté à la port de propriétaire et couvrant une autre partie de cette perte. Je ne suis pas comptable de chemin de fer et je me demandais pourquoi une partie de cette perte allait à un compte et une autre partie à un autre compte. Puis-je obtenir des explications qu'un esprit ordinaire peut saisir?

M. COOPER: Oui. Nous revenons à la dépréciation dont il fut question ce matin. Les $668,000 sont la dépréciation applicable à la durée de service du vaisseau. Autrement dit, si nous eussions agi comme vous le prétendez, je veux dire, eussions-nous laissé courir la dépréciation, voilà le chiffre que nous eussions porté aux frais d'exploitation pour cause de dépréciation pendant la durée de service du vaisseau. Nous prenons des dispositions relatives aux pertes essuyées au moment où les vaisseaux cessent de servir. D'ordinaire nous arrivons au même résultat que si nous avions un compte de dépréciation. En matière de dépréciation, la perte s'amortit sur toute la durée de service en versements plus ou moins égaux. Dans la comptabilité de mise au rancart, la perte est entièrement calculée au moment de la mise au rancart du vaisseau. En adoptant la théorie que si nous eussions adopté le procédé de dépréciation, les $668,000 auraient été portés aux frais d'exploitation de la flotte, nous aurions, à la vente du vaisseau, fait entrer le montant de la vente dans les frais d'exploitation. Le reste de la perte—qui n'a rien à faire avec l'exploitation du vaisseau; c'est une simple conséquence du changement de procédé—constitue à mon avis une perte évidente de capital, et aux termes de la Loi de révision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, les pertes de cette nature doivent être portées à la part de propriétaire. J'ignore si je vous ai donné une explication raisonnable ou non. Vous ai-je éclairé sur les $668,000?

M. WALSH: Oui. Je crois comprendre que les $668,000 se seraient accumulés si vous eussiez mis de côté chaque année tant d'argent à même vos revenus quand ce vaisseau était utilisé; vous eussiez accumulé cette somme pour le jour de la mise au rancart du vaisseau.

M. COOPER: Nous eussions porté cette somme aux frais d'exploitation.

M. WALSH: Et le solde représente la différence entre ceci et ce que vous supposez qu'eût été la durée du vaisseau ou le solde du coût du vaisseau; c'est bien cela?

M. COOPER: Il s'agit ici de la perte qui s'accélérait quand on a décidé de vendre le vaisseau avant la fin de sa durée normale. Dans le cours ordinaire des choses, ce vaisseau eût pu servir vingt-cinq ans. Quant à la dépréciation, compte tenu de la récupération, elle eût été de 3.6 p. 100 par année. Ce vaisseau ne fut acheté qu'il y a huit ans; or huit fois 3 p. 100 de la valeur de durée de service nous donne $668,000.

M. WALSH: Combien a coûté ce vaisseau? Son coût peut-il représenter les deux sommes de $994,000 et $668,000?

M. COOPER: Non. Il a coûté $2,162,000 et fut revendu pour $500,000.

M. WALSH: Oh! en effet.

M. COOPER: Nous avons porté $668,000 au compte des dépenses et le reste à la part de propriétaire.

M. KINLEY: Quel âge a-t-il?

M. COOPER: Il sert depuis huit ans.

M. KINLEY: Huit ans?

M. COOPER: Oui.

M. KINLEY: Il y en a un autre, le *Prince William*, qui à en croire les journaux, fut vendu à très bon marché. Quel fut le prix de vente?

M. COOPER: Ce vaisseau fut vendu l'année précédente. Il ne fut pas vendu en 1938. Il était très petit et servait sur la côte du Pacifique. Il différait du *Prince Henry*.

M. KINLEY: Quel était son tonnage?

M. COOPER: Je l'ai oublié.

M. KINLEY: 500 tonnes?

M. COOPER: Je ne m'en souviens pas. Il était très petit.

M. WALSH: Que fait-on présentement du *Prince Henry?* Quel usage en ont fait ses nouveaux propriétaires? L'ont-ils mis en service?

M. COOPER: On s'en sert présentement entre Miami et Nassau, je crois.

M. WALSH: Il ne pouvait pas être utile au National-Canadien?

M. COOPER: Non.

M. WALSH: Il valait mieux le vendre à perte pour $500,000.

M. COOPER: Ce fut l'avis de l'administration.

M. KINLEY: C'est affaire d'opinion.

M. HUNGERFORD: Il fera les croisières aux Indes Occidentales en hiver avec port d'attache à Miami; en été, il fera le service sur le golfe Saint-Laurent.

M. WALSH: Il n'eût pu servir avec aucun avantage?

M. HUNGERFORD: C'est ce que nous avons cru.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose?

M. WALSH: Je vois, page 5, quelque chose qui a trait au coût du change. Quelle est la raison de la majoration de $493,000 dans le coût du change?

M. COOPER: La livre sterling coûtait plus en 1938 qu'en 1937. En 1938 la livre sterling coûtait $4.96 environ.

M. DEACHMAN: Combien?

M. COOPER: Une moyenne de $4.96, à savoir de $4.67 à $5.02.

M. DEACHMAN: Le coût est différent aujourd'hui.

M. COOPER: Oui. Il n'atteint pas le pair aujourd'hui; mais aux premiers mois de 1938 il était aux environs de $5.

M. DEACHMAN: Oui.

M. COOPER: Une bonne partie des intérêts doit être acquittée naturellement en livres sterling; or il nous en coûte plutôt cher de recourir au fonds de livres sterling pour acquitter nos intérêts.

M. DEACHMAN: Quel fut le coût global de l'embranchement Senneterre-Rouyn?

Le PRÉSIDENT: $5,000,000.

M. COOPER: Ce coût se trouve page 5 au paragraphe du compte des dépenses de capital. Au 31 décembre, le coût global fut de $5,315,000.

M. DEACHMAN: C'est là le coût entier de l'embranchement?

M. HUNGERFORD: Non, pas tout à fait.

M. ARMSTRONG: Encore $220,000, et ce sera tout.

M. DEACHMAN: Est-ce une bonne affaire?

M. HUNGERFORD: Nous le croyons.

M. KINLEY: A-t-on répondu à la question?

Le PRÉSIDENT: Non; le témoin n'a pas encore terminé sa réponse.

M. DEACHMAN: Oui, j'ai fini.

M. KINLEY: A propos de ces vaisseaux que l'on vend de temps à autre, puis-je dire qu'à mon avis ces ventes ont une grande importance pour nous de la côte. Quand on veut fermer une ligne de chemin de fer, il faut s'adresser à la Commission des chemins de fer et faire d'autres démarches. Il faut tenir compte des intérêts de la population. Or quand on vend un vaisseau, partie de l'actif du chemin de fer, on ne consulte personne. Il court des bruits de crainte dans le pays sur le résultat d'un tel usage pour l'avenir.

Le PRÉSIDENT: Si j'ai bonne mémoire, cette affaire vint devant ce Comité-ci qui a recommandé sur l'avis du personnel du National-Canadien la revente de cette marine marchande. J'ai l'impression qu'il y a eu une loi du Parlement ou un arrêté du conseil pour agir en ce sens.

M. KINLEY: Pour certains vaisseaux de la marine marchande.

Le PRÉSIDENT: En effet, il y a un arrêté du conseil.

M. KINLEY: Voulez-vous dire qu'il existe un règlement...

M. SMART: Il ne s'agit pas ici de marine marchande. La marine marchande se vend vaisseau par vaisseau. Or ce vaisseau appartient au National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: M. Kinley demande si la revente de ce vaisseau fut autorisée par arrêté du conseil.

M. SMART: Certainement; c'est le cas pour chacun de ces vaisseaux.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je pensais.

M. KINLEY: Je désire attirer l'attention du président du chemin de fer sur cette question-ci. Les administrations s'entrecroisent; je veux dire que les administrations des chemins de fer et des vaisseaux s'entrecroisent. C'est, j'imagine, question d'enthousiasme en matière de voyage par mer. Mais dans le passé, aux provinces Maritimes, pour avoir de l'emploi il fallait à nos gens se lancer sur la mer. Si nous vendons nos vaisseaux marchands, que va-t-il rester à faire à nos chômeurs? En effet ces derniers ne trouveront rien à faire sur la mer si nous vendons nos vaisseaux à des étrangers. Que vont faire alors nos gens? Ils n'ont rien d'autre à faire que de pêcher ou naviguer. Il y a eu un temps où la Nouvelle-Ecosse battait la marche et de loin en matière de transport sur mer. Or les choses s'arrangent de telle façon maintenant qu'il ne reste à nos gens que quelques emplois sur nos vaisseaux du type *Lady*.

M. COOPER: Il était entendu dans le marché que ce vaisseau ferait les croisières sur le Saint-Laurent tous les étés.

M. KINLEY: Ce vaisseau du type *Prince?*

M. COOPER: Oui.

M. KINLEY: Il y a un autre navire *Prince* à Halifax qui est inutilisé. Je crois qu'on a proposé de le mettre en service à l'occasion de l'exposition mondiale de New-York.

M. HUNGERFORD: C'est le *Prince David.*

M. KINLEY: Je désire vous assurer que nous nous intéressons beaucoup au sort des marins du littoral de l'Atlantique. Si on continue à vendre ces navires, il arrivera l'un de ces jours que quelqu'un aura l'idée de vendre les navires de la série *Lady* ou autres, ce qui ne ferait pas du tout l'affaire des marins. J'ai lu dans le *Financial Post* que le Pacifique-Canadien avait un Canadien à son emploi sur un de ses navires. C'était un vendeur de billets. Tous les autres membres de l'équipage étaient des étrangers. On vient ensuite vous dire que

les jeunes du pays devraient être employés. Je sais que le président du Pacifique-Canadien s'intéresse aux sans-travail et aux jeunes, cependant il exploite un navire où il n'emploie pas de Canadiens.

M. DEACHMAN: Leur emploi est trop coûteux.

M. KINLEY: Où les gens qui habitent le littoral trouveront-ils du travail s'ils ne peuvent être employés comme marins? Je veux attirer votre attention sur cette question d'un intérêt vital pour nous qui habitons le littoral.

M. DEACHMAN: Il s'agit d'une question de salaires, n'est-ce pas?

M. KINLEY: Non; les hommes de mon comté accepteront tout travail à bord d'un navire à n'importe quelle rémunération. Ils demandent simplement qu'on leur en fournisse l'occasion. Peu importe ce qu'ils gagneront. Ils ne réussissent pas à se faire embaucher.

M. HUNGERFORD: Tous les navires du service des Antilles accomplissent régulièrement leurs trajets, mais quant à l'inutilisation du *Prince David* actuellement amarré à Halifax, nous n'avons pas trouvé l'occasion de l'utiliser avec avantage.

M. HANSON: Est-ce que les employés de ces navires ne sont pas surtout canadiens?

M. HUNGERFORD: La plupart.

M. MCKINNON: A quoi bon embaucher d'autres que des Canadiens?

M. KINLEY: Il y a une entente à cet effet.

M. HUNGERFORD: J'ignore si cela dépend de l'entente, mais nous employens de fait quelques Antillais dans le service du commissaire aux vivres. Les équipages réguliers se composent presque entièrement de Canadiens.

M. DEACHMAN: Il y a une question que j'aimerais à poser, mais j'ignore si elle serait irrégulière. C'est à propos de l'entretien de la voie et des constructions et de l'entretien du matériel. Serait-il possible d'obtenir les coefficents d'exploitation de ces deux postes depuis le début de la crise en 1929?

M. ARMSTRONG: Nous pourrions déposer un état.

M. HUNGERFORD: Je crois qu'il nous faudrait déposer un état à ce sujet.

M. DEACHMAN: Oui. Je me souviens que ces coefficients sont bien plus élevés au National-Canadien qu'au Pacifique-Canadien.

M. HUNGERFORD: Cela entre dans la vieille question de la comptabilité.

M. DEACHMAN: Ce peut être une question de comptabilité, monsieur, mais c'est aussi une question de prix de revient. Il y a dépense d'argent.

M. HUNGERFORD: Oui, jusqu'à un certain point. Tout dépend des besoins des deux réseaux et de la ligne de conduite touchant l'entretien à un certain temps.

M. DEACHMAN: A propos de l'entretien de la voie et des constructions, est-il sur un pied plus élevé qu'au Pacifique-Canadien?

M. HUNGERFORD: Je ne le dirais pas, ne connaissant pas la situation au Pacifique-Canadien.

M. DEACHMAN: Je vous demande pardon?

M. HUNGERFORD: Je ne connais pas la situation au Pacifique-Canadien et je ne saurais le dire.

M. DEACHMAN: Les chiffres comparés de ce réseau seraient-ils disponibles?

M. HUNGERFORD: Je ne le sais pas.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons pas le moyen au Comité de l'obliger à nous donner des chiffres.

M. DEACHMAN: Les chiffres sont publiés.

M. SMART: Ils ne le sont pas en détails comme ceux des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. DEACHMAN: Après tout, nous nous intéressons aux deux chemins de fer au Canada. N'y aurait-il pas possibilité d'obtenir un état comparé des opérations des deux chemins de fer? Il servirait plus ou moins de base de comparaison. Je crois que le rapport Parker en renferme un ainsi qu'on se le rappellera peut-être.

M. FAIRWEATHER: Les chiffres sont compilés et publiés par le bureau fédéral de la Statistique, ceux du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. Mais il faut prendre bien garde quand on fait une comparaison entre les deux réseaux, ceux-ci comportant de grandes différences et les chiffres bruts ne disent pas tout.

M. DEACHMAN: Vous avez une plus forte proportion de lignes à faible trafic, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATER: Oui.

M. DEACHMAN: Par conséquent, uniquement d'après cette base...

M. FAIRWEATHER: Cela voudrait dire que le coefficient d'exploitation imputable à l'entretien de la voie et des constructions sur les chemins de fer Nationaux du Canada serait plus élevé que sur le Pacifique-Canadien.

M. DEACHMAN: Cependant, si on l'estimait en dollars par mille de voie il ne le serait pas?

M. FAIRWEATHER: Si on le mesurait de cette façon, il faudrait tenir compte d'autres éléments. Prenez, par exemple, le fait que le Pacifique-Canadien est dans l'ensemble plus ancien que le National-Canadien et que ses propriétés matérielles telles que rails, traverses, ballast et ponts d'acier sont d'un type supérieur à ceux qu'on trouve sur bien des lignes du National-Canadien.

M. DEACHMAN: N'est-ce pas ce qui constitue surtout la principale différence entre les deux?

M. FAIRWEATHER: La principale différence provient des deux éléments réunis.

M. DEACHMAN: Le coefficient d'entretien du Pacifique-Canadien avant la fusion des trois chemins de fer était plus élevé et, par conséquent, il fallait compenser une plus forte somme de travaux d'entretien différé?

M. FAIRWEATHER: Il est bien évident que les lignes qui composent le National-Canadien avaient été saignées à blanc avant leur acquisition par l'Etat. Naturellement, tous ces travaux d'entretien figurent aux états des années subséquentes et ils grossissent très considérablement les frais d'entretien des lignes du National-Canadien.

M. DEACHMAN: Que pensez-vous de ceci: les frais d'entretien de la voie et des constructions des deux chemins de fer par mille de voie au cours de la période de prospérité, disons de 1925 à 1930, étaient à peu près les mêmes pour chaque chemin de fer; ils étaient presque identiques. Lorsque la crise survint et que le chiffre des affaires fléchit, le Pacifique-Canadien réduisit son coefficient bien plus rapidement et plus profondément que le National-Canadien.

M. FAIRWEATHER: Je ne voudrais pas qu'on m'amène à discuter de façon détaillée ce que le Pacifique-Canadien a fait pour faire face aux éventualités de la crise.

Je sais effectivement qu'au cours de la période de 1918 à 1929 les chemins de fer Nationaux du Canada dépensèrent beaucoup afin de remettre sur un meilleur pied leurs propriétés dont l'entretien avait été négligé au cours de la période précédente. Et ce programme fut interrompu par la crise. A partir de cette époque l'entretien des propriétés a été réduit au minimum compatible avec une exploitation sûre. Quant à ce qu'a accompli le Pacifique-Canadien en détails, je ne saurais parler en connaissance de cause.

M. DEACHMAN: Les chiffres expriment cette ligne de conduite. Mais j'ai encore une autre question pertinente à ce sujet: pourquoi n'a-t-on pas réduit le coefficient du National-Canadien aussi fortement que celui du Pacique-Canadien. Etait-ce une partie de la ligne de conduite du gouvernement pour conserver les emplois ou si c'était réellement celle du National-Canadien?

M. HUNGERFORD: Je vais vous répondre. En général c'était la politique des chemins de fer Nationaux du Canada. Nous avons tenté de faire concorder l'entretien des propriétés suivant les besoins de l'époque. Il est très vrai qu'on a grandement amélioré leurs lignes entre 1918 et 1930, mais à mon sens cette année-là elles n'étaient pas alors complètement à la hauteur des lignes permanentes du Pacifique-Canadien. Depuis lors nous avons réduit au minimum les frais d'entretien compatibles avec les besoins du trafic. Naturellement, c'est toujours une question de jugement.

M. DEACHMAN: Mais vu la négligence du passé il a fallu adopté un coefficient relativement plus élevé qu'au Pacifique-Canadien?

M. HUNGERFORD: Oui, naturellement.

M. DEACHMAN: Pendant la crise?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. DEACHMAN: Peut-on appliquer cela à l'entretien du matériel?

M. HUNGERFORD: Jusqu'à un certain point. Ce n'est pas tout à fait pareil.

M. WALSH: J'aimerais poser une question concernant le déficit de caisse à la page 5. Je lis: "sauf les imputations à la part de propriétaire d'après les dispositions de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, telles qu'esquissées à la page 12, il y avait un déficit de $54,314,196". A quoi fait-on allusion exactement ici?

M. COOPER: Vous avez dit à la page 12?

M. WALSH: A la page 5, sous la rubrique de "Déficit de caisse".

Le PRÉSIDENT: Au troisième paragraphe.

M. COOPER: Puis-je vous renvoyer un instant à la page 12?

M. WALSH: Oui.

M. COOPER: Cet état indique le compte de profits et pertes pour l'année 1938 séparé entre les abandons de lignes imputés à la part de propriétaires et le déficit de caisse. La perte de $57,027,033.11 subie par le réseau pendant l'année est répartie entre les sommes en espèces que l'Etat doit nous fournir et les pertes de capital imputables à la part de propriétaire. La mention à la page 5...

M. WALSH: ...a trait à ces $2,000,000?

M. COOPER: C'est la somme exclue pour obtenir le déficit de caisse.

M. WALSH: Elle représente les abandons de lignes.

M. COOPER: Les abandons de lignes y compris la perte de capital du fait du *Prince Henry*.

Le PRÉSIDENT: Que vous trouverez à la première page de l'opuscule dit Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. COOPER: Les détails en sont donnés à la page 18, monsieur Walsh, au cas où vous les voudriez.

M. HOWDEN: J'allais attirer votre attention un instant à la page 7 à propos de l'abandon des embranchements. Je remarque que six sur dix sont au Manitoba, et que des six embranchements environ 186 milles de voies du National-Canadien sont abandonnés contre quelque 78 milles du Pacifique-Canadien. Est-il à propos au point de vue des chemins de fer Nationaux du Canada qu'ils abandonnent ces longueurs de voies, ou encore pourquoi semble-t-il qu'ils soient un peu désavantagés par rapport au Pacifique-Canadien pour ce qui est du transport du courrier et des abandons de voies? Il semble bien que le Pacifique-

Canadien nous en impose un peu. Au Manitoba 186 milles de voies sont abandonnés contre environ 74 pour tout le reste du chemin de fer, pour le moment, je présume. Je suis du Manitoba et je suis curieux de savoir s'il est avantageux pour le chemin de fer d'abandonner toutes ces voies? Je voudrais avoir un mot d'explication sur ce point.

L'hon. M. HOWE: Cela résulte clairement d'un ordre du Parlement.

M. HOWDEN: Pourquoi le Manitoba est-il le plus désavantagé?

L'hon. M. HOWE: Il est arrivé qu'on a fait un relevé dans votre comté. On a enlevé 35 milles de voies dans le mien. Ces relevés résultent de la coopération entre les deux chemins de fer. C'est là où les deux chemins de fer sont rapprochés et que l'un peut desservir la région mieux que l'autre qu'on enlève la voie de l'autre.

M. YOUNG: Cette coopération ne ressemble-t-elle pas à celle du cheval et du lapin?

L'hon. M. HOWE: Si on tient compte de la perturbation d'une extrémité à l'autre du pays et qu'on a épargné moins de $2,000,000 par année pour les deux chemins de fer, je crois que ceux-ci s'en trouveraient bien mieux aujourd'hui si on leur avait permis une exploitation à leur guise et qu'on se fût attaqué à leurs problèmes avec la même énergie avec laquelle on s'est tracassé au sujet de cette coopération.

M. WALSH: Je goûte la façon heureuse dont le ministre des Transports suggère l'économie d'un simple $2,000,000.

L'hon. M. HOWE: Elle n'est pas forte si on la compare à des recettes brutes de $350,000,000.

M. HOWDEN: Je voudrais être bien fixé sur ces deux points, monsieur le président; pour commencer, dois-je comprendre qu'un chemin de fer n'abandonne que ces parties de lignes que l'autre compense?

M. KINLEY: Le même chemin de fer.

M. HOWDEN: Non, le même chemin de fer n'aurait pas deux embranchements dans la même région.

M. KINLEY: Peut-être.

M. HOWDEN: Pas habituellement.

M. MCKINNON: Tout ceci est naturellement subordonné à l'approbation de la Commission des transports.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HOWDEN: Je voudrais savoir s'il est entendu que les embranchements ci-dessus ne sont abandonnés que lorsqu'une région peut être desservie par une autre voie ferrée. C'est le premier point sur lequel j'aimerais avoir des précisions. L'autre est: ces embranchements sont-ils abandonnés parce qu'ils ne sont vraiment pas économiques?

M. FAIRWEATHER: Voici ma réponse à vos deux questions: les chemins de fer classifient ces lignes comme faisant essentiellement double emploi.

M. HOWDEN: Je comprends.

M. FAIRWEATHER: C'est-à-dire, ce sont deux lignes assez rapprochées dans une même région, alors les autorités ferroviaires sont d'avis que l'une d'entre elles suffit amplement à tous les besoins.

En réponse à votre deuxième question: ces lignes peuvent ou non être rémunératrices par elles-mêmes. Un embranchement peut faire face à ses dépenses d'exploitation tout en faisant essentiellement double emploi et en étant susceptible de produire des économies si on l'abandonne. Il n'est pas nécessaire qu'une ligne ne soit pas rémunératrice avant d'être classifiée comme faisant essentiellement double emploi. Il y a deux épreuves; la première consiste à se demander si la ligne qui reste est en mesure de faire face raisonnablement aux nécessités du transport telles qu'estimées par les chemins de fer; la deuxième:

l'abandon de ces lignes produirait-elle une économie? Telles sont les deux épreuves. Bien entendu, la décision définitive quant à établir si une seule ligne peut amplement suffire aux nécessités du transport est prise par la Commission des transports. Et chacun de ces projets d'abandons de ligne est sur le point d'être soumis à la Commission pour qu'elle les étudie, les approuve ou les désapprouve.

Quant à l'autre point: cette liste-ci contient-elle plus de lignes du National-Canadien que du Pacifique-Canadien, il est arrivé qu'on a étudié cette année l'abandon d'un plus grand nombre de lignes de celui-là. Règle générale, ces lignes faisant essentiellement double emploi se répartissent à peu près également dans l'ensemble du Canada.

M. YOUNG: Ce n'est pas le souvenir qui m'est resté de ces quelques dernières années.

M. FAIRWEATHER: J'ai dit qu'il en était généralement ainsi. Je ne crois pas qu'on a démontré que le National-Canadien avait consenti à l'abandon d'un plus grand nombre de lignes faisant essentiellement double emploi que le Pacifique-Canadien.

M. YOUNG: Quelle est la longueur totale des lignes abandonnées jusqu'ici par les deux chemins de fer?

M. FAIRWEATHER: Elle n'est pas considérable; environ 80 milles de voies d'après la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

M. HOWDEN: On en compte 186 milles rien qu'au Manitoba.

M. FAIRWEATHER: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Ces abandons sont projetés.

M. FAIRWEATHER: Si vous aviez les chiffres de la Saskatchewan vous pourriez constater que la longueur des abandons de lignes ressortissant au Pacique est plus forte.

M. KINLEY: La Commission des transports a-t-elle rendu sa décision quant à la fermeture de la ligne Middleton-Bridgetown?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. KINLEY: Oui?

M. FAIRWEATHER: Oui, elle a autorisé son abandon.

M. KINLEY: En entier, de Victoria-Beach à Bridgetown et de cet endroit à Middleton?

M. FAIRWEATHER: Jusqu'à Middleton. Le chemin de fer *Dominion Atlantic* assurera les communications avec Bridgetown au moyen d'une ligne en éperon.

M. KINLEY: C'est-à-dire, qu'on va abandonner la ligne entière.

M. FAIRWEATHER: Oui, mais à Bridgetown on construira un éperon.

M. BARBER: Immédiatement au-dessous, il est question des 637 milles de voies dont l'abandon avait été approuvé; cette longueur n'a pas encore été abandonnée?

M. FAIRWEATHER: Non, pas encore. Il y a un petit embranchement de Linwood à Listowel en Ontario et cet embranchement Middleton-Bridgetown que la Commission des transports nous a très récemment autorisés à abandonner. Ni l'un ni l'autre de ces abandons ne s'est encore effectué. Les lignes abandonnées d'après la loi sont celles de Saint-Jean-Farnham dans le Québec et celle de Cyr-Junction-Edmunston au Nouveau-Brunswick. On est à préparer les données nécessaires pour les soumettre à la Commission des transports quant à l'abandon du restant de ces lignes afin de savoir si elle va ou non en permettre l'abandon.

M. BARBER: Je remarque l'item suivant, celui de l'hôtel Vancouver. M. Fairweather aurait-il la bonté de nous faire une déclaration complète sur les

arrangements conclus avec le Pacifique-Canadien concernant l'abandon de cet hôtel lui appartenant et sur les obligations assumées?

M. FAIRWEATHER: Il y a eu un projet d'entente entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien d'après lequel ce dernier s'engageait à fermer son hôtel de Vancouver lorsque la construction de celui du National-Canadien serait terminée. Lorsque l'hôtel de ce dernier sera prêt il sera ouvert par les deux compagnies ferroviaires en vertu d'arrangements conjoints.

M. BARBER: Le National-Canadien n'assume-t-il pas quelque obligation quant à la propriété abandonnée?

M. FAIRWEATHER: Quant à la propriété abandonnée, l'hôtel—le National-Canadien y est intéressé en ce sens: l'hôtel doit être vendu ou évalué. S'il n'est pas vendu au cours des trois premières années—et je peux dire que lorsqu'il sera vendu il ne pourra être utilisé comme hôtel—mais s'il est vendu au cours des trois premières années, le National-Canadien profite du prix obtenu pour l'hôtel. Dans l'intervalle, et tant que l'hôtel abandonné demeure la propriété du Pacifique-Canadien, le National-Canadien assume sa part des frais d'y maintenir un gardien et sa proportion des taxes.

M. BARBER: A combien s'élèvent-elles dans un an?

M. FAIRWEATHER: Il faudrait que je me rafraîchisse la mémoire sur ce point. L'entente stipule encore que si l'hôtel n'a pas été vendu au cours des trois années après sa fermeture on devra le démolir; c'est-à-dire, on ne pourrait le garder sans l'utiliser. Ensuite, si l'hôtel n'a pas été vendu au bout de sept ans, je crois, l'entente renferme une disposition à l'effet qu'on devra décider la valeur du terrain et que le National-Canadien recevra une indemnisation comme partie de l'entente générale. Cette indemnisation revêtira la forme d'intérêt sur une partie de la valeur décidée, que le National-Canadien retirera au cours de la période entière de la location de l'hôtel du National-Canadien à la nouvelle compagnie exploitante.

M. BARBER: Si l'hôtel est démoli cela entraînera une certaine perte; le National-Canadien assumera-t-il une partie de cette perte?

M. FAIRWEATHER: Non.

M. BARBER: Le Pacifique-Canadien assumera tout?

M. FAIRWEATHER: Oui. Le National-Canadien retirera l'intérêt sur le prix de vente de cette propriété ou encore l'intérêt sur le prix décidé de la propriété pendant la durée entière du bail. Bien entendu, cela signifie, comme je l'ai déjà dit, que tant que l'hôtel appartiendra au Pacifique-Canadien jusqu'à la limite des sept ans, le National-Canadien doit prendre sa part des taxes, du salaire du gardien, etc.

M. KINLEY: Comment partagez-vous les bénéfices d'exploitation? A part égale?

M. FAIRWEATHER: Oui, s'il y a un déficit d'exploitation pour la compagnie exploitante de l'hôtel.

M. HOWDEN: Se propose-t-on de le louer ou de le réserver pour la vente?

M. FAIRWEATHER: Au cours des trois premières années, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont toute latitude de le louer ou de le vendre, à leur gré. Mais si on ne prend pas de décision, au cours des trois années, qui agrée au National-Canadien, alors l'hôtel devra être démoli afin d'éviter le paiement de taxes.

M. BARBER: On ne pourra plus l'utiliser comme hôtel?

M. FAIRWEATHER: Non, non plus que le louer ou le vendre pour que son emplacement serve à la construction d'un autre hôtel.

M. HUNGERFORD: On ne peut l'utiliser comme hôtel à aucune condition.

M. BARBER: Les bénéfices du nouvel hôtel seront-ils divisés en deux parts égales?

M. FAIRWEATHER: Non. Sur les bénéfices du nouvel hôtel, il faut d'abord prélever les intérêts sur la valeur de la propriété, évaluée d'un commun accord, et les trois quarts de cette somme sont versés au National-Canadien.

M. HOWDEN: Quelle évaluation a-t-on convenue?

M. FAIRWEATHER: L'intérêt stipulé se monte à $280,000 par an. En capitalisant cette somme, vous avez la valeur de l'hôtel, qui est de $7,000,000, à 4 p. 100. Ainsi le premier prélèvement à faire sur les bénéfices de l'hôtel est l'intérêt à 4 p. 100 sur l'évaluation convenue de la propriété, et tout le reste des bénéfices est partagé, comme dividendes, en parts égales entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Pour résumer et empêcher tout malentendu: un quart de ce paiement va au Pacifique-Canadien, et trois quarts vont au National-Canadien.

M. HUNGERFORD: Vous pourriez l'exprimer de la manière suivante: jusqu'à concurrence de $280,000 par an, somme qui représente l'intérêt sur la valeur convenue de la propriété, le National-Canadien reçoit les trois quarts et le Pacifique-Canadien reçoit un quart.

M. YOUNG: Quelle somme le Pacifique-Canadien a-t-il placée dans le nouvel hôtel?

M. FAIRWEATHER: Il n'y a rien placé. Sa part consiste à quitter le vieil hôtel et à renoncer à la concurrence, qui lui causait une perte. L'accord comporte d'autres détails. Par exemple, le transport gratuit de meubles du Pacifique-Canadien au National-Canadien, à destination du nouvel hôtel.

M. YOUNG: Le Pacifique-Canadien réalisait-il un bénéfice sur l'exploitation de l'hôtel actuel?

M. FAIRWEATHER: Oui, il réalisait un bénéfice.

M. YOUNG: Combien?

M. FAIRWEATHER: Je ne sais si je pourrais révéler ces chiffres. De toute façon, je ne les ai pas en détail.

M. HOWDEN: Ce n'était pas beaucoup.

M. FAIRWEATHER: Je ne crois pas que le bénéfice était très élevé, ces dernières années.

M. YOUNG: Atteignait-il le quart de $280,000?

M. FAIRWEATHER: Je ne tiens réellement pas à répondre à cette question.

M. YOUNG: Nous devons être renseignés sur ce point. Si le bénéfice du Pacifique-Canadien n'atteignait pas cette somme, s'il ne réalise pas plus de bénéfice sur l'exploitation d'un hôtel sans concurrence...

M. FAIRWEATHER: Naturellement, au point de vue du Pacifique-Canadien, il abandonne l'exploitation d'un hôtel établi depuis des années.

M. YOUNG: Mais s'il ne faisait pas de bénéfice, n'est-il pas plus avantageux pour lui d'abandonner l'hôtel?

L'hon. M. HOWE: Il y a deux faces à la question. La seule chance de rendre avantageuse l'exploitation d'un hôtel était d'avoir toute la meilleure clientèle de Vancouver, et en ouvrant notre hôtel, il fallait nous demander si nous y réussirions, ou si nous subirions une perte inévitable. Je suis opposé à un établissement commercial comme celui qu'avait le Pacifique-Canadien.

M. YOUNG: Cet hôtel fonctionnera-t-il pendant les trois prochaines années?

M. FAIRWEATHER: Vous parlez du nouvel hôtel?

M. YOUNG: L'ancien hôtel. Sera-t-il exploité? Je ne dis pas, en qualité d'hôtel, mais je demande si quelqu'un exploitera cette propriété pendant les trois prochaines années?

M. HUNGERFORD: Peut-être, Dr Young, si nous trouvons à en faire un usage utile.

M. YOUNG: Ne sera-t-il pas exploité par le Pacifique-Canadien?

M. HUNGERFORD: Non, ce serait une exploitation conjointe par les deux compagnies.

M. YOUNG: Est-il vrai qu'une blanchisserie va s'installer sur cette propriété?

M. HUNGERFORD: Non.

M. YOUNG: Elle ne sera pas exploitée?

M. HUNGERFORD: Non, la blanchisserie a été transférée au nouvel hôtel, et la compagnie du nouvel hôtel a conclu un contrat avec le Pacifique-Canadien et est en train d'en conclure un avec le National-Canadien pour faire le blanchissage des chemins de fer et des bateaux avec celui de l'hôtel.

M. HOWDEN: On a pensé que l'édifice pourrait servir à l'installation de bureaux.

M. HUNGERFORD: Cette suggestion a été faite. La destination de l'édifice n'est pas encore très précise; c'est une des questions qu'il nous faut étudier.

M. YOUNG: Quels sont les impôts annuels sur l'ancien hôtel?

M. HUNGERFORD: Ils semblent avoir varié d'année en année; nous les avons peut-être.

M. FAIRWEATHER: Je ne voudrais pas indiquer de mémoire le chiffre des impôts.

M. YOUNG: Pourrez-vous nous l'indiquer à notre prochaine séance?

M. FAIRWEATHER: J'ai un chiffre à la mémoire, mais je voudrais le vérifier.

M. EMMERSON: Pour revenir à la page 5, au compte des immobilisations, je vois que vous faites figurer différents postes, comme "le matériel roulant acheté ou construit", etc. Pourrions-nous avoir le détail de ce que le National-Canadien a acheté et de ce qu'il a construit?

M. ARMSTRONG: Pendant l'année 1938, les usines Transcona ont construit 25 wagons à sable et 13 charrues à neige; le reste du matériel a été construit dans diverses fabriques de wagons et de locomotives.

M. EMMERSON: Par des entreprises privées?

M. ARMSTRONG: Par des entreprises privées.

M. EMMERSON: Le National-Canadien a construit en tout, dans ses propres usines, 25 wagons à sable et 13 chasse-neige?

M. ARMSTRONG: C'est exact.

M. MCKINNON: Si nous pouvons en revenir à la question du terminus de Montréal, je voudrais poser quelques questions à M. Fairweather.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais en finir avec le rapport, si vous le voulez bien, après quoi nous reprendrons la question du terminus. Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser sur d'autres parties du rapport?

M. WALSH: Je voudrais me renseigner sur l'argent dépensé en secours de chômage. Combien les chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils reçu de l'Etat sous cette rubrique? Est-il possible de trouver exactement le montant qui a été avancé à ce titre?

L'hon. M. HOWE: Oui, je crois que nous l'avons ici. Jusqu'au 31 mars, le montant payé ou payable par l'Etat fut de $148,876. Ceci ne comprend pas le terminus de Montréal.

M. WALSH: Oui, en dehors du terminus de Montréal.

L'hon. M. HOWE: $148,876.51; et $109,911.51 d'engagements.

M. WALSH: Ce n'était pas dépensé, comme les années précédentes, dans le programme conjoint des dépenses ferroviaires?

L'hon. M. HOWE: Non, nous en avons fait un article d'aide aux projets ferroviaires, faisant partie du programme d'encouragement à la construction, et limité à la main-d'œuvre employée à ces travaux.

M. WALSH: Alors, quel était le coût de la nouvelle gare de Saskatoon, qui figure au même article "Dépenses en secours de chômage"? Quel en est le coût total?

L'hon. M. HOWE: Environ $300,000, je crois.

M. WALSH: Sur ce montant, quelle a été la contribution de l'Etat, prélevée sur le fonds de secours contre le chômage?

L'hon. M. HOWE: $79,078.61 au 31 mars.

M. WALSH: Cela faisait-il partie du programme discuté à la dernière session parlementaire?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. WALSH: Le programme a-t-il été lent à s'exécuter?

L'hon. M. ROWE: Pas le programme discuté l'année dernière. La gare de Saskatoon est dans une situation analogue à celle de l'hôtel Vancouver et du terminus de Montréal; elle était à demi construite et laissée inachevée.

M. WALSH: Quand a-t-elle été commencée?

L'hon. M. HOWE: En 1929.

M. HUNGERFORD: En 1928 ou 1929, je crois.

M. SMART: 1928.

M. WALSH: Quand les travaux ont-ils été arrêtés?

M. SMART: En 1931 ou 1932.

M. HUNGERFORD: A Saskatoon?

M. SMART: Oui.

M. HUNGERFORD: Je crois que nous n'y avons travaillé que pendant deux ans, une partie d'une saison, et une partie d'une autre.

M. SMART: En 1930?

M. WALSH: A quelle époque?

M. SMART: 1930 ou 1931.

M. WALSH: Y avait-il une raison particulière pour arrêter les travaux à cette époque?

L'hon. M. HOWE: Le manque d'argent.

M. HUNGERFORD: Le crise économique, voilà tout.

M. WALSH: On avait besoin d'une gare à Saskatoon. Si l'on avait décidé d'en construire une, on aurait dû continuer et l'achever.

M. YOUNG: Une faute a été commise dans ce cas particulier, de même qu'une faute a été commise, à mon avis, au sujet du terminus de Montréal. A cette époque, on aurait dû donner du travail plutôt que l'arrêter, en 1930 et 1931.

M. WALSH: S'est-il produit une augmentation du trafic des voyageurs ou des marchandises à Saskatoon, pour justifier l'achèvement de la gare, ou profite-t-on simplement de l'occasion de faire dépenser à Saskatoon des secours de chômage? Je ne suis nullement opposé à la construction de cette gare, car je ne connais pas la situation locale. Je ne suis jamais allé à Saskatoon. Mais je sais que les travaux ont été commencés, puis arrêtés, puis qu'on les recommence, et je cherche à me renseigner.

M. HUNGERFORD: Les travaux furent d'abord commencés, et l'on a posé les voies et construit les quais. La gare elle-même n'était pas construite. L'on se propose actuellement de construire la gare proprement dite. La vieille gare ne répond pas aux besoins du public. L'espace est insuffisant et mal disposé; la nouvelle gare sera mieux adaptée au service du public. Le nombre de trains est pratiquement le même, bien qu'il soit possible que le trafic-voyageurs ne soit pas aussi considérable qu'autrefois; cela varie de temps à autre.

M. BARBER: Je voudrais poser une question au sujet des pensions à la page 6. Les pensionnés doivent-ils compter sur les recettes de la Compagnie, ou bien a-t-on établi un fonds suffisant pour assurer le service des pensions?

M. FAIRWEATHER: Parlez-vous du *Social Security Act* des Etats-Unis ou des pensions canadiennes?

M. BARBER: Du Canada.

M. FAIRWEATHER: Il y a trois fonds au Canada pour les pensionnés du National-Canadien. Tous sont à base de contribution, et les employés versent une partie de leur salaire à ces fonds. Dans les trois cas, le Réseau contribue aussi au coût des pensions.

M. BARBER: Etablira-t-on un fonds suffisant pour pourvoir aux pensions, ou devra-t-on compter sur des sommes complémentaires?

M. FAIRWEATHER: La réponse est la suivante: Vous devez comprendre que la contribution de la Compagnie, la partie du coût payable par la Compagnie, est payée comme elle doit l'être. La contribution de l'employé est payée pendant ses années de travail. Par conséquent, la réponse est qu'en ce qui concerne la partie payée par l'employé, un fonds est établi. Pour ce qui concerne la partie payée par la Compagnie, elle est imputée aux dépenses d'exploitation, comme elle doit l'être.

M. YOUNG: Quelle partie est payée par les employés?

M. FAIRWEATHER: Il est très difficile de répondre à cette question. Je crois qu'à l'origine les fonds devaient être divisés en deux parties égales: l'Intercolonial et le fonds de prévoyance de l'Ile du Prince-Edouard et le fonds de pension du Grand-Tronc. Je crois qu'on se proposait de les diviser en deux parts égales, mais cela n'a pas été appliqué ainsi, et la Compagnie supporte plus de 50 p. 100 du coût.

M. YOUNG: Combien en plus?

M. FAIRWEATHER: J'hésiterais à dire combien.

M. YOUNG: Est-ce beaucoup ou peu; combien en plus?

M. FAIRWEATHER: Vous pouvez voir que sous le régime même du fonds de prévoyance, sous le régime du fonds de prévoyance de l'Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, la contribution de la Compagnie est très supérieure. Je dirais qu'actuellement la Compagnie verse environ $1,400,000 et les employés environ $200,000.

M. EMMERSON: Ce montant sera réduit avec le temps?

M. FAIRWEATHER: Ce fonds n'est plus ouvert. Il ne peut plus recevoir de nouveaux membres. Maintenant, en ce qui concerne le fonds du Grand-Tronc, les contributions des employés, ces dernières années, ont été de nouveau plus faibles que celles de la Compagnie. Il s'agit du fonds, relativement peu important, et qui n'est plus ouvert. Je crois qu'il comprend actuellement 142 pensionnés et environ 150 membres payant des contributions, c'est un très petit fonds. Le fonds du Grand-Tronc et, naturellement, notre système général de pensions, furent placés sur la base de la contribution en 1935. Avant cela, il était sur une base non contributive, entièrement à la charge de la Compagnie. C'est en 1935 qu'il fut placé sur une base contributive.

M. YOUNG: A parts égales?

M. FAIRWEATHER: Non, je ne dirais pas à parts égales.

M. VIEN: L'employé verse-t-il un pourcentage déterminé de son salaire?

M. FAIRWEATHER: Cela dépend. Pour le fonds de l'Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, c'était 1½ p. 100. Pour le fonds de pension du Grand-Tronc, c'est fixé à 2½ p. 100. Pour le fonds du National-Canadien, c'est un montant variable, choisi par l'employé lui-même, et qui peut être de 1, 2, 3, 4 ou 5 p. 100 en ce qui concerne la part de la Compagnie. Si l'employé veut augmenter ses contributions, il peut les porter à 10 p. 100 de son salaire, mais la Compagnie ne va pas au delà de 5 p. 100.

M. VIEN: Je suppose que les avantages varient selon ces plans?

M. FAIRWEATHER: Avec le fonds de l'Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, le seul avantage retiré par l'employé est une pension pour le reste de sa vie lorsqu'il prend sa retraite; elle est calculée sur cette base: 1½ p. 100 du salaire moyen des huit dernières années, multiplié par le nombre d'années de services. Avec le fonds de pension du Grand-Tronc, l'avantage prend aussi la forme d'une pension calculée au taux de un soixantième du salaire moyen des dix meilleures années. Enfin, dans le cas du fonds général du National-Canadien, les avantages prennent la forme d'une pension que l'on peut recevoir soit comme annuité pendant sa vie, soit comme annuité à un taux inférieur pendant sa vie ou celle d'un conjoint survivant, soit comme annuité garantie pendant une durée déterminée.

M. HUNGERFORD: A un taux inférieur.

M. FAIRWEATHER: Egalement à un taux inférieur. Toutes sont calculées selon les tables des actuaires de sorte que l'avantage est le même que si l'on avait choisi l'annuité simple. En cas de décès avant la pension, ou de départ du service avant la retraite, il y a une disposition pour le remboursement des contributions faites par l'employé.

M. MAYBANK: Avec ou sans intérêt?

M. FAIRWEATHER: Dans le cas du plan principal du National-Canadien, c'est avec intérêt; dans le cas du fonds de l'Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, ou de celui du Grand-Tronc, je crois que c'est sans intérêt.

M. YOUNG: Quel est le taux d'intérêt?

M. FAIRWEATHER: Pour le fonds général le taux d'intérêt est fixé, tous les trois ans, par le conseil d'administration, mais il ne peut être inférieur au rendement moyen des obligations de l'Etat fédéral à échéance, je crois, de vingt ans. Le taux d'intérêt est actuellement de 3⅔ p. 100.

M. WALSH: Y a-t-il un âge fixé pour la retraite?

M. FAIRWEATHER: Oui. La retraite est obligatoire à l'âge de 65 ans, mais des dispositions prévoient la retraite à l'âge de 60 ans, après vingt ans de services, dans le cas d'incapacité totale.

M. WALSH: Il n'y a pas de montant minimum pour la retraite?

M. FAIRWEATHER: Oui, il y a un montant minimum de $300 par an, avec le fonds général.

M. WALSH: Un cas déplorable a été porté à mon attention. Un de vos contrôleurs de wagons-salons a été mis à la retraite, tout dernièrement, à l'âge de 65 ans, avec $29 par mois. Un homme ne peut pas vivre avec $29 par mois.

M. CAMERON: Combien d'années de services avait-il?

M. WALSH: Trente-cinq ans.

M. FAIRWEATHER: Après tout, le coût des pensions, avec le plan du National-Canadien qui ne comportait pas de contribution, atteignait un chiffre très élevé, et il fallait prendre quelque mesure. On a adopté le système contributif. D'après ce que vous me dites, je suppose que cet homme n'a pas voulu contribuer à notre fonds; et en conséquence il a reçu ce qu'on appelle la pension de service. C'est-à-

dire qu'il n'a reçu que la pension à laquelle il avait droit à la date du changement. S'il avait voulu contribuer au fonds, sa pension aurait été plus élevée.

M. WALSH: Quand ils contribuent au fonds, vous dites que c'est sur la base d'un certain pourcentage de leur salaire. Certains de vos employés sont très mal payés?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. WALSH: Leur revenu est constitué principalement par les pourboires et gratifications de ce genre?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. WALSH: Leur indemnité de retraite est très faible, si on ne la calcule que d'après leur salaire.

M. MAYBANK: N'y a-t-il pas un minimum?

M. FAIREATHER: Il y a un minimum. Quand on a préparé le plan de pension du National-Canadien, on a sérieusement examiné la question que vous soulevez, monsieur Walsh. On a reconnu qu'un plan de pension à base de contribution, mis en vigueur avec un taux d'intérêt fixe assez élevé pour payer la moitié du coût de la pension, constitue un réel fardeau pour le petit salarié; il ne peut réellement pas payer. C'est pourquoi ce plan du National-Canadien donne une pension minimum de $300 par an à l'employé qui n'a versé aucune contribution. Il n'a pas besoin de rien verser pour recevoir $300 par an, $25 par mois. C'est tout bénéfice pour lui. Si sa situation financière ne lui permet pas de contribuer, telle est sa pension. Mais s'il trouve le moyen de contribuer, il augmentera sa pension. Je trouve que c'est un très bon arrangement. La personne qui ne peut pas se permettre...

M. DEACHMAN: Ce serait une pension selon le système Aberhart?

M. FAIRWEATHER: Non, ce n'est guère cela, parce qu'il faut que l'employé ait fait du service. Pour avoir droit à la pension, il doit donner vingt ans de loyaux et fidèles services à la compagnie.

M. VIEN: Monsieur le président, si le prélèvement, ou le taux, varie de 1½ p. 100 à 5 p. 100, et que les employés aient divers avantages selon les différents systèmes, tous basés sur des évaluations d'actuaires, je ne vois pas grand motif de plainte. Rares sont les employés qui ne peuvent verser 1½ p. 100 de leur salaire. Cela va même jusqu'à 5 p. 100. Prenez un homme qui gagne $1,000 par an; il doit verser 5 p. 100 de ce revenu, soit $50, ce qui fera un peu plus de $4 par mois. Il ne me paraît pas excessif de demander à cet employé une contribution de $4 ou $5 par mois pour augmenter sa pension lorsqu'il sera à la retraite. Par conséquent, tout en ayant pitié, comme M. Walsh, de l'homme qui prend sa retraite à 65 ans et se trouve avec le simple minimum de $300 par an, nous devons aussi penser que d'autres choix s'étaient offerts à lui. Il aurait pu verser 1½ p. 100 ou davantage, jusqu'à 5 p. 100. Je suppose que 5 p. 100 est le maximum?

M. MAYBANK: C'est le maximum.

M. VIEN: Le maximum?

M. MAYBANK: Oui.

M. VIEN: Une contribution maximum de 5 p. 100, sur le salaire d'un employé de chemin de fer, n'est pas déraisonnable. De fait c'est celle qui est exigée de tous les fonctionnaires faisant partie du service civil canadien. Par conséquent, si on trouve que la pension est peu élevée pour celui qui n'a pas versé de contributions, il faut se rappeler que c'est parce qu'il ne s'est pas prévalu de ce qu'on lui offrait. Si la caisse de retraite coûte déjà au chemin de fer un million de dollars ou plus par an, le fait d'augmenter ces pensions sans que les employés y contribuent constituerait un fardeau plus lourd pour le réseau et augmenterait le déficit de fin d'année.

M. BARBER: Je vois que les pensions ont coûté $4,159,798; c'est un chiffre supérieur à celui de 1937.

M. VIEN: Oui.

M. FAIRWEATHER: Ce chiffre est pour l'ensemble de nos plans.

M. MAYBANK: N'y a-t-il pas, monsieur Fairweather, un certain nombre d'employés pour qui la possibilité d'être pensionnés n'existe pas? Ici, au service civil, il y a un certain nombre de fonctionnaires qui peuvent avoir travaillé depuis dix ans ou peut-être plus; cependant ce sont encore des employés temporaires et la pension n'existe pas pour eux; ils n'y comptent pas. Ne trouve-t-on pas une situation semblable au National-Canadien?

M. FAIRWEATHER: La situation est un peu semblable. Pour qu'un employé ait droit à la pension, il faut qu'il ait à son crédit vingt ans de service reconnu et qu'il se soit toujours bien conduit.

M. VIEN: Cela équivaut à un emploi permanent.

M. FAIRWEATHER: En effet. Si par hasard, vous étiez déjà un vieil employé avant l'époque où le changement...

M. MAYBANK: C'était en 1935.

M. FAIRWEATHER: Oui. Je veux dire qu'à cette époque, il s'agissait de quinze ans. Pour les plus vieux employés c'est quinze ans de service et pour les nouveaux, vingt ans.

M. MAYBANK: Et ce n'est pas fini.

M. FAIRWEATHER: Maintenant j'aborde ce à quoi vous faites allusion. N'importe qui satisfaisant à ces exigences a droit à une pension. S'il ne remplit pas la condition des quinze ou des vingt ans, il n'a pas droit aux allocations de retraite mais notre nouveau plan donne à un employé qui fait partie du service depuis dix-neuf ans, le droit de contribuer au plan de pension du National-Canadien au bout de ses dix premières années de service. Par conséquent, il y a neuf ans pour lesquels il peut verser des cotisations. A sa mise à la retraite, la compagnie accordera à cet employé une pension basée sur ses cotisations et sur les cotisations identiques de la compagnie, mais il ne touchera pas la pension de service ou la pension de base.

M. MAYBANK: L'état de choses dont vous parlez fait naître la situation suivante, n'est-ce pas? Voici un grand nombre d'employés qui semblent...

M. VIEN: Sont-ils saisonniers ou non?

M. MAYBANK: Non, je ne parle pas des employés saisonniers.

M. VIEN: Sont-ils permanents?

M. MAYBANK: Oui. Ce sont des employés qui, au moment où ils étaient engagés semblaient être permanents selon toutes les apparences. A tout événement, au bout d'un an ou deux, personne ne doutait de leur permanence, et ils ont ainsi travaillé, non pas en subissant des interruptions saisonnières mais bien tous les jours de l'année. Et il en va ainsi pour dix ans, sans qu'ils versent de cotisations. Malgré qu'ils y seraient disposés, ils ne le peuvent pas.

M. FAIRWEATHER: Pas pour les dix premières années.

M. MAYBANK: Pas pour les dix premières années?

M. FAIRWEATHER: Non.

M. MAYBANK: Combien faut-il qu'un employé ait d'années de service pour avoir droit à une pension. N'est-ce pas vingt ans?

M. FAIRWEATHER: Voulez-vous dire pour être admissible à la pension de service ou pension initiale?

M. MAYBANK: J'entends quand un employé a atteint l'âge de 65 ans.

M. FAIRWEATHER: Si c'est un nouvel employé, il lui faudrait vingt ans de service.

M. MAYBANK: En supposant qu'un employé entre au service de votre compagnie à 35 ans, il ne verse pas de cotisations avant l'âge de 45 ans.

M. FAIRWEATHER: C'est exact.

M. MAYBANK: Et on s'attend à ce qu'il se retire vingt ans plus tard. Il est censé verser pendant tout ce temps des cotisations et la compagnie est censée en verser tout autant?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. MAYBANK: Et la pension s'établirait sur un pourcentage des appointements touchés pendant la période entière de service, ou sur un pourcentage des appointements touchés pendant les huit dernières années, ou quoi encore.

M. FAIRWEATHER: Non. D'après notre plan, l'employé dont vous parlez toucherait sa pension initiale de $300 par année puis il recevrait une rente viagère achetable par ses cotisations et l'intérêt couru, plus les cotisations de la compagnie. Le tout est établi suivant les calculs actuariels et constitue la pension de cet employé.

M. VIEN: Mais c'est tout de même basé sur le nombre d'années de service, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: Cela s'y rapporte parce que les gains de l'employé ont rapport aux années de service.

M. VIEN: Ainsi, d'après l'exemple qu'a donné M. Maybank, un employé entrant au service de la compagnie à 35 ans pourrait contribuer au plan de pension à l'âge de 45 ans.

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. VIEN: Et lorsqu'il prend sa retraite à 65 ans, il touche sa pension initiale de $300?

M. FAIRWEATHER: C'est cela.

M. VIEN: Est-ce que la pension qu'il toucherait serait basée sur les trente ans pendant lesquels il a été au service de la compagnie ou sur les vingt ans pendant lesquels il a souscrit au fonds de pension?

M. FAIRWEATHER: Ni l'un ni l'autre. Cette pension s'établirait sur le montant placé à son nom dans la caisse de fiducie.

M. VIEN: Je vois. Alors, quand il commence à souscrire au fonds de pension à l'âge de 45 ans, après dix ans de service, il est admissible à verser des cotisations pour les dix ans qu'il a déjà faits.

M. FAIRWEATHER: Non, voilà le point. Pour ces dix ans là...

M. VIEN: Il touche la pension initiale?

M. FAIRWEATHER: L'employé en question touche la pension initiale et cela sans cotisation de sa part, mais il faut qu'il donne le service voulu pour être admissible. Pour traiter du point que vous avez soulevé, il existe très peu d'employés qui n'ont droit à aucune pension parvenue à l'âge de 65 ans. L'an dernier, nous en avons pensionné 991. J'hésiterais à donner le nombre de ceux qui se retirent sans avoir droit à la pension, mais ce ne serait qu'une infime fraction du chiffre ci-dessus. Il pourrait y en avoir 70 ou 80 ou quelque chose d'approchant.

M. BARBER: Quelle est la proportion de ceux qui versent des cotisations?

M. FAIRWEATHER: Je vous demande pardon?

M. BARBER: Quelle est la proportion approximative de ceux qui contribuent au fonds de pension?

M. FAIRWEATHER: De ceux qui sont admissibles à verser des cotisations?

M. BARBER: Non, de tous les employés.

M. MAYBANK: Il y a deux catégories de pensions.

M. VIEN: Prenons les 900 et quelques employés qui ont été pensionnés l'an dernier. Combien d'entre eux versaient des cotisations et par conséquent touchaient des allocations en conformité de votre plan?

M. FAIRWEATHER: D'après le fonctionnement du plan des contributions?

M. VIEN: Oui.

M. FAIRWEATHER: Bien entendu, ils touchent tous leur pension de service. Je ne pourrais vous donner sur-le-champ un chiffre exact, mais je pourrais dire un peu plus de 50 p. 100 d'entre eux, peut-être 60 p. 100.

M. VIEN: Mais cela augmentera d'année en année?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. EMMERSON: Ce plan de pension existe-t-il pour tout le réseau?

M. FAIRWEATHER: Oui, il s'appliquerait à tout le réseau. Il y a environ 7,000 employés contribuant aux fonds de pension de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

M. DEACHMAN: Comment expliquez-vous que sous la rubrique des frais généraux, en page 17, le montant donné pour les pensions soit de $4,022,000 alors que l'an dernier il était de $4,159,000?

M. COOPER: Certains de ces frais sont imputables soit aux messageries, soit au service des télégraphes, soit aux hôtels et aux filiales. Ce chiffre de $4,159,000 représente le total de tous ces frais-là.

M. DEACHMAN: Ce chiffre-là couvre tout et l'autre regarde l'exploitation ferroviaire purement et simplement.

M. MAYBANK: Nous nous écartons de la question que j'ai posée. Pour revenir au point que j'ai soulevé, je songe aux employés qui devront probablement prendre leur retraite avant 65 ans. Certaines personnes vieillissent plus vite que d'autres, les femmes en particulier. Celles auxquelles je faisais allusion avaient probablement versé des cotisations pendant une dizaine d'années, et je voudrais savoir quelle serait la pension qu'elles toucheraient advenant leur mise à la retraite forcée?

M. FAIRWEATHER: Si, à l'âge de 60 ans, les employés en question ont vingt ans de service, ils peuvent prendre leur retraite en donnant un certificat de médecin. Ils peuvent prendre leur retraite s'ils ont moins de 60 ans pourvu qu'ils aient trente-cinq ans de service. C'est-à-dire que malgré qu'ils n'aient pas atteint l'âge de 60 ans, ils peuvent prendre leur retraite dans ce cas-là, s'ils sont malades. Mais s'ils sont âgés de 60 ans et plus, il faut qu'ils aient vingt ans de service.

M. MAYBANK: Pourquoi ne pas permettre aux employés permanents de contribuer au fonds de pension pendant les dix premières années?

M. FAIRWEATHER: Parce que la compagnie leur accorde déjà la pension initiale sans qu'ils soient obligés de verser des cotisations.

M. MAYBANK: Oui, mais ils ne la touchent que s'ils atteignent l'âge de 65 ans.

M. FAIRWEATHER: Sans doute, mais après tout ce plan de pension est destiné à favoriser les longs et loyaux services. C'est une récompense donnée à la fidélité.

M. MAYBANK: Il doit y avoir un grand nombre de personnes qui doivent cesser de travailler avant 65 ans. Je songe aux femmes en particulier.

M. FAIRWEATHER: Dans ce cas, la compagnie leur rembourse leurs cotisations plus l'intérêt couru.

M. MAYBANK: Oui, mais pendant dix ans on ne leur a pas permis d'en verser.

M. FAIRWEATHER: Je sais, mais ils touchent leurs appointements.

M. MCKINNON: Prenons le cas d'un employé de dix ans de service, mais qui n'a pas travaillé de façon consécutive.

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. McKINNON: Cet employé peut, mettons, travailler trois ou quatre mois par année. Dans ce cas, basez-vous les années de service sur douze mois de travail?

M. FAIRWEATHER: Non, les dix années de service comptent à partir de la date du dernier engagement. Par conséquent, en supposant qu'un employé soit engagé aujourd'hui, malgré que son travail ne soit que saisonnier, dans dix ans d'ici il sera admissible à verser des cotisations, quand bien même il n'aurait, de fait, travaillé que pendant cinq ans.

M. KINLEY: Monsieur le président, puis-je avoir un rapport sur la manière dont a été réglé le cas d'un cheminot de mon comté, un nommé Millege Weagle, et puis-je aussi avoir le dossier?

L'hon. M. HOWE: Vous pouvez avoir le rapport mais pas le dossier.

M. KINLEY: J'aimerais avoir ce rapport demain. Il s'agit d'une pension initiale mais il se pose là un principe que je crois très important. Je veux que ce rapport me soit remis demain matin.

L'hon. M. HOWE: Je suppose que les autorités compétentes vous le remettront.

M. FAIRWEATHER: De qui s'agit-il?

M. KINLEY: D'un nommé Millege Weagle.

M. FAIRWEATHER: Est-ce un cas relevant de la caisse de prévoyance de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard?

M. KINLEY: Non, il s'agit d'une pension initiale. Le dossier qui concerne cette affaire est assez volumineux.

M. SMART: Ce serait le *Halifax and South Western.*

M. WALSH: Voudriez-vous vous reporter à la page 6, à la rubrique du service de factage?

M. KINLEY: J'aimerais avoir ce rapport pour la séance de demain. Il se pose un principe très important dans le cas dont je vous parle et je ne crois pas que l'intéressé ait été traité avec justice.

M. ARMSTRONG: Il s'agit d'une pension accordée récemment, n'est-ce pas?

M. KINLEY: Accordée, dites-vous?

M. ARMSTRONG: C'est un cas dont on a disposé récemment.

M. KINLEY: Il y a à peine six mois.

M. ARMSTRONG: Vous dites qu'il s'agit d'un nommé Weagle?

M. KINLEY: Oui, Millege Weagle.

M. VIEN: Un cas épineux a été porté à ma connaissance où les règlements concernant la pension ont causé toutes sortes d'ennuis à une famille. Je ne blâme pas le régime mais je crois qu'on pourrait facilement remédier aux inconvénients qu'il peut offrir. Prenons le cas d'un employé de 63 ou de 64 ans qui meurt avant de prendre sa retraite; dans un cas semblable sa veuve ne touche pas de pension. A mon avis, il devrait y avoir moyen de permettre à la veuve d'un employé qui meurt sans avoir été pensionné de bénéficier d'une façon quelconque des allocations de pension. Dans un certain cas, l'employé avait été au service de la compagnie pendant presque quarante ans. A l'époque de sa mort il était chef de gare mais il s'est éteint quelques mois avant de toucher sa pension et sa veuve n'a reçu que le remboursement des cotisations versées, soit une somme de $600 ou $700 en tout, je crois.

M. FAIRWEATHER: C'est certainement un point à considérer. Je vous dirai, toutefois, qu'à ce propos la plan de pension du National-Canadien est le plus libéral de tous ceux qu'il m'a été donné d'étudier. Si vous étudiez le *United States Railroad Retirement Act,* vous y verrez que le cheminot américain doit opter pour une pension à sa veuve cinq ans avant sa mise à la retraite ou il faut, pour que cette option s'exerce, qu'un certificat de médecin établisse que

l'employé est en bonne santé et qu'il est assurable. D'après le plan de pension du National-Canadien, un employé a droit d'opter, en tout temps avant sa mort ou avant sa mise à la retraite, pour faire changer sa pension en une rente viagère payable jusqu'au décès du survivant des deux conjoints et il a toute facilité de le faire. S'il ne le fait pas, bien entendu, sa veuve ne touche alors que le remboursement des cotisations. J'ignore comment nous pourrions rendre cette option automatique.

M. VIEN: Je suggérerais qu'après avoir atteint l'âge de 60 ans, si l'employé meurt en ayant à son crédit un certain nombre d'années de service, sa veuve ait le privilège de choisir entre le remboursement des cotisations versées et une allocation de pension en vertu du plan. Je crois que vous régleriez ainsi maintes difficultés. Je ne critique pas le plan tel qu'il existe aujourd'hui, mais à mon avis une mesure en ce sens serait une amélioration.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

M. YOUNG: Je voudrais que les administrateurs des chemins de fer nous disent comment fonctionnent les ententes au sujet de l'exploitation en commun. Tout d'abord, combien y a-t-il de services exploités en commun et ensuite, quelle expérience a-t-on acquise à ce propos au cours des années?

M. FAIRWEATHER: Faites-vous allusion à l'exploitation en commun des trains de voyageurs?

M. YOUNG: Oui.

M. FAIRWEATHER: La mise en commun des trains de voyageurs consiste à réunir dans une même caisse toutes les recettes des services-voyageurs entre Québec et Toronto et entre Ottawa et Toronto.

M. MAYBANK: C'est tout ce en quoi cela consiste?

M. FAIRWEATHER: Oui. Cette exploitation en commun fait réaliser d'importantes économies en regard des conditions de concurrence qui existaient auparavant. Je crois que, dans l'ensemble, elle donne satisfaction. Elle fait certainement réaliser des économies en ce qu'elle a permis de supprimer un certain nombre de train-milles se faisant concurrence.

Comme notre rapport annuel en fait mention, nous étudions actuellement la possibilité d'étendre cette exploitation en commun à tous les services-voyageurs faisant double emploi au Canada.

M. YOUNG: Voulez-vous expliquer au Comité comment les deux compagnies se partagent les recettes?

M. FAIRWEATHER: Elles se les partagent également.

M. YOUNG: Egalement?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. MCKINNON: Nonobstant le matériel roulant utilisé?

M. FAIRWEATHER: L'exploitation en commun a pour principe de traiter différemment les recettes et les dépenses. Chaque compagnie reçoit 50 p. 100 des recettes communes et elle est responsable des frais suivant le service qu'elle donnait avant la mise en commun.

M. MCKINNON: Voici où je veux en venir: supposons que le train de nuit à destination de Toronto soit remorqué par une locomotive du National-Canadien et se compose de neuf ou dix wagons de cette compagnie.

M. FAIRWEATHER: Ce train ne serait pas remorqué par une locomotive du National-Canadien; mais plutôt par une locomotive du Pacifique-Canadien. Il pourrait par exemple compter quelques wagons du National-Canadien.

M. MCKINNON: Si ce train compte quelques wagons du National-Canadien, les recettes qu'il produit seront-elles partagées à parts égales.

M. FAIRWEATHER: Ce ne sont pas les recettes d'un train en particulier qui sont mises en commun mais bien plutôt les recettes provenant de tous les billets

qui sont vendus à Ottawa ou via Ottawa à destination de Toronto. Quel que soit le train que vous preniez, les recettes sont mises en commun. Vous pouvez vous rendre à un endroit quelconque de la ligne entre Ottawa et Toronto par un train qui n'est pas exploité en commun et cependant les recettes-voyageurs sont versées au fonds commun. Les recettes sont mises en commun quel que soit le train que vous preniez, et elles sont divisées entre chaque compagnie à parts égales, ce qui représente la proportion que chaque compagnie jugeait recevoir avant les accords de mise en commun, non pas quant à un itinéraire en particulier, mais bien par rapport à l'ensemble des services-voyageurs exploités en commun.

M. VIEN: En ce qui concerne le matériel roulant?

M. FAIRWEATHER: Pour ce qui a trait au matériel roulant, aux trains et aux locomotives, aux équipes d'employés et autres choses de même nature, chaque compagnie se charge de la même proportion de train-milles, de wagon-milles et de locomotive-milles qui lui incombait quand elle rivalisait avec sa concurrente.

M. VIEN: Serait-ce à parts égales là aussi?

M. FAIRWEATHER: Non, pas nécessairement. A cette époque-là, le Pacifique-Canadien faisait circuler plus de trains.

M. YOUNG: Supposons qu'un service ait augmenté et que l'autre ait décliné. Disons, par exemple, que le National-Canadien ait transporté auparavant une plus forte proportion des voyageurs mais que soudain le public voyageur ait décidé de favoriser le Pacifique-Canadien.

M. FAIRWEATHER: Une fois l'exploitation en commun établie, cela ne change plus.

M. YOUNG: Il n'y a rien qu'on prenne en considération après cela?

M. FAIRWEATHER: Non. Dès que la mise en commun est un fait accompli, cela ne change plus.

M. YOUNG: Et à propos du chemin de fer lui-même, de la voie ferrée que parcourent les trains en commun, comment rajustez-vous tout cela?

M. FAIRWEATHER: Les rajustements s'opèrent en se basant sur les train-milles. Chaque compagnie doit exploiter sa proportion de train-milles, de wagon-milles et de locomotive-milles; elle doit se charger de sa proportion de réparations aux locomotives. Elle doit réparer sa proportion de wagons et elle doit fournir sa proportion de train-milles. Tout cela se calcule au moyen de formules établies.

M. YOUNG: Je parle des voies ferrées.

M. FAIRWEATHER: Les voies ferrées sont comprises dans les train-milles.

M. MCKINNON: Chaque compagnie se sert de sa propre voie ferrée?

M. FAIRWEATHER: Chaque compagnie se sert de sa propre voie ferrée sauf que pour arriver à Montréal ou en partir, deux trains en commun partant de la gare Windsor ou y arrivant s'engagent sur les voies du National-Canadien ou les quittent à Dorval. Entre la gare Windsor et celle de Dorval, ces trains circulent sur la voie du Pacifique-Canadien. La compagnie dont les voies servent à la circulation du train fournit la locomotive et l'équipe d'employés.

M. VIEN: Mais de Montréal à Toronto et d'Ottawa à Toronto, c'est la voie du National-Canadien qui est la plus utilisée, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: Non. Entre Ottawa et Toronto, c'est la voie ferrée du Pacifique-Canadien dont se servent presque entièrement les deux compagnies.

M. VIEN: Mais à Brockville?

M. FAIRWEATHER: J'entends entre Ottawa et Toronto. Il y a un train qui va d'Ottawa à Toronto par la voie du Pacifique-Canadien et un autre qui fait la correspondance avec le National-Canadien à Brockville. Les wagons du train qui fait la correspondance à Brockville continuent jusqu'à Toronto par la voie ferrée du National-Canadien. L'autre train passe par Peterborough et

se rend à Toronto en suivant la voie du Pacifique-Canadien pour tout le trajet. Entre Québec et Montréal, les services-voyageurs en commun utilisent tous la voie ferrée du Pacifique-Canadien. Entre Toronto et Montréal, les trains en commun circulent en partie sur les voies du National-Canadien et en partie sur celles du Pacifique-Canadien, mais plus sur les voies de la première compagnie que sur celles de la dernière.

M. VIEN: Et chaque compagnie entretient sa voie ferrée?

M. FAIRWEATHER: Oui. Voyez-vous, l'usage de la voie ferrée est compris dans les train-milles et dans les wagon-milles. De cette façon le tout est rajusté.

M. VIEN: Et c'est cette politique qui permet d'équilibrer les recettes des deux réseaux?

M. FAIRWEATHER: Ah! oui.

M. HOWDEN: Pour un instant je veux revenir à cette question du matériel roulant. Je crois qu'il est à propos de demander à l'administration des chemins de fer quelle ligne de conduite elle entend suivre au matériel roulant qu'il lui faut. Je veux savoir si la compagnie a l'intention d'en fabriquer une partie elle-même et d'acheter le reste et s'il est possible que nos ateliers voient augmenter leur part de cette fabrication. Si je soulève ce point c'est parce qu'à Transcona, où je demeure, se trouvent les ateliers les plus importants peut-être de tout le réseau. Ils ont un grand nombre d'employés dont une forte proportion chôme la plupart du temps, et pourtant j'ai lieu de croire qu'il y a pas mal de travail à faire dans cette usine. Il se peut que la compagnie n'ait pas les moyens de l'exécuter à présent, mais ces gens se plaignent habituellement, prétendant qu'ils sont en mesure, par eux-mêmes et grâce à l'outillage de l'usine, de construire tout matériel requis par les chemins de fer. Bien des fois ils m'ont dit être capables de construire des locomotives. Ils construisent des chaudières à vapeur, et ils protestent fortement contre l'envoi des contrats du gouvernement aux usines de construction à forfait, lorsque les propres employés du chemin de fer chôment une grande partie du temps. Dans le passé, le gouvernement a eu pour politique de faire une certaine répartition et les employés réguliers ont l'impression d'avoir eu la plus faible part. Si la régie est en mesure de faire quelque déclaration à ce sujet, j'aimerais l'entendre.

M. HUNGERFORD: On avait coutume autrefois de faire les réparations dans les usines du gouvernement, quitte à laisser de temps à autre une portion de ce travail aux usines à forfait. Depuis plusieurs années, cela ne se fait plus. Les réparations s'exécutent entièrement dans nos usines. Celles-ci, en général, ne sont pas outillées pour construire avantageusement toutes les espèces de wagons, quoiqu'en disent les ouvriers.

M. HOWDEN: Mais ils ont bâti des wagons à Transcona?

M. HUNGERFORD: Certains types.

M. HOWDEN: Oui.

M. HUNGERFORD: Nous avons pour système de commander ces wagons à nos usines qui peuvent les construire, et de confier les autres commandes aux usines à forfait.

M. MAYBANK: Avez-vous pour système de donner aux usines assistées au moyen de fonds publics tout ce qu'elles peuvent faire avantageusement, ou une partie seulement?

M. HUNGERFORD: Nous leur en donnons largement, monsieur Maybank.

M. MAYBANK: Donnons-nous à forfait dans une mesure tant soit peu importante l'ouvrage que nous pourrions faire avantageusement?

M. HUNGERFORD: Non.

M. MAYBANK: C'est sans doute ce que l'on prétend. On dit: Telle pièce de matériel a été donnée à l'entreprise et nous aurions sûrement pu la faire ici. Voilà ce qu'on dit.

M. HUNGERFORD: Par exemple, il y a quatre ans, nous avons commandé des wagons frigorifiques à Transcona, et quelques-uns à nos autres usines. Celle de Transcona est bien outillée à cette fin, mais ce serait folie, à mon sens, d'y faire construire des wagons fermés du type moderne, car c'est un simple travail d'assemblable. Presque toutes les pièces sont faites d'avance et il faudrait les expédier, pour la plupart, à Winnipeg, les faire assembler et en toute probabilité ramener les wagons dans l'Est. Il n'y aurait pas là grande économie.

M. MACKINNON: Vous n'y avez jamais construit de locomotives?

M. HUNGERFORD: Quelques-unes; nous en avons aussi construit quelques-unes à l'une de nos autres usines.

M. MACKINNON: Est-il avantageux de construire des locomotives à l'usine de Transcona?

M. HUNGERFORD: Depuis plusieurs années, sauf dans les cas exceptionnels, nous avons acheté très peu de locomotives.

M. MACKINNON: Vous avez à Transcona l'outillage voulu pour construire des locomotives?

M. HUNGERFORD: En subissant certaines difficultés, nous le pouvons.

M. VIEN: Quelle est la situation du réseau par rapport au remplacement des wagons? Il y a quelques années, si je ne me trompe, le Parlement vota $15,000,000 pour doter d'un matériel moderne les deux chemins de fer. Si j'ai bonne mémoire, c'était en 1933 ou 1934. Est-ce bien cela, colonel Smart?

M. SMART: Oui.

M. VIEN: Quels sont les besoins du réseau? A-t-il tout le matériel roulant de type moderne qu'il désire, ou faudrait-il répéter la dose? Je suis sûr que le ministre verrait d'un bon œil l'idée d'inscrire au budget une autre somme de $15,000,000 pour vous aider.

M. HUNGERFORD: A mon avis, les chemins de fer Nationaux sont raisonnablement bien pourvus de locomotives pour le trafic en perspective, mais il faudra peut-être de temps à autre remplacer quelques unités qui auront vieilli. Elles s'usent continuellement, et il nous faut en mettre un certain nombre de côté chaque année. Il faudra acheter une certaine quantité de nouveau matériel de temps à autre.

M. VIEN: Pour le moment, vous vous croyez assez bien pourvus?

M. HUNGERFORD: Nous avons quelques commandes en exécution.

M. HOWDEN: Lorsqu'il est possible de construire ces wagons dans une usine de la compagnie, cette usine a-t-elle la chance d'obtenir la commande?

M. HUNGERFORD: Pardon?

M. HOWDEN: Je demande si les usines de votre propre compagnie ont la chance d'obtenir ces constructions de remplacement lorsqu'elles peuvent faire le travail.

M. HUNGERFORD: Tout dépend de la catégorie de wagon, monsieur Howden.

M. HOWDEN: Je dis, lorsque c'est possible.

M. HUNGERFORD: Je dois dire que nous nous sommes donné beaucoup de mal sans toutefois dépenser davantage, pour faire faire ces genres de travaux dans nos propres usines. Autrement dit, nous avons placé à nos usines des commandes dont la construction a comporté de longs retards. Nous aurions pu les avoir beaucoup plus vite en les commandant aux usines à forfait, mais nous avons tâché de répondre à la situation aussi bien que possible. Si une usine est raisonnablement bien outillée pour exécuter le travail, nous le lui donnons. En réalité nous avons tâché à plusieurs reprises, de le faire.

M. MCKINNON: A la page 6, il y a un item relatif aux Lignes aériennes Trans-Canada, où il est dit:

M. HUNGERFORD: Oui.

M. EMMERSON: Où sont allés ces chasse-neige, dans quelle partie du pays?

M. HUNGERFORD: Nous en avons envoyé partout. Quelques-uns sont descendus dans l'Est jusqu'à Moncton, je crois.

M. EMMERSON: La plupart sont allés dans l'Est?

M. HUNGERFORD: Je ne me rappelle pas les détails.

M. EMMERSON: N'en a-t-on pas expédié 17 à Vancouver?

M. HUNGERFORD: C'est possible.

Le PRÉSIDENT: Parlerons-nous du terminus de Montréal?

M. WALSH: Non. Mais du service de factage. J'aimerais avoir un peu plus d'explications sur les points suivants: Quelles sortes de dépenses a-t-il fallu faire pour mettre ce service en activité? Le matériel de ce service fut-il acheté neuf ou accepté de la vieille compagnie? Cela pourrait aider à indiquer dans quelle mesure le développement de ce nouveau service a réalisé des économies. Cela se trouve au bas de la page 6.

M. FAIRWEATHER: Vous voulez savoir quelles ont été les immobilisations dans cette nouvelle entreprise?

M. WALSH: Oui.

M. FAIRWEATHER: Combien de camions neufs ont été achetés et combien d'usagés?

M. WALSH: Oui, une liste des deux. Je cherche à savoir si cette entreprise a exigé une forte mise de fonds et si la régie croit avoir pu effectuer une économie relle en cette affaire, eu égard au capital engagé.

M. FAIRWEATHER: Je puis vous le dire très catégoriquement. Avant que nous commencions cette entreprise, je fus chargé d'en faire une étude approfondie; nous l'avons faite et nous avons préparé des estimations des prix de revient. Nous avons aussi obtenu des chiffres chez les entrepreneurs quant aux sommes auxquelles ils consentiraient à renouveller leur contrat. Ils voulaient une augmentation. Ils prétendaient ne pas pouvoir continuer aux prix des vieux contrats. En nous basant sur les prévisions que nous avions faites, nous avons négocié avec la *Canadian Cartage and Storage Company* en vue d'acquérir son matériel et de louer pour un temps son garage et ses étables. Nous lui avons acheté un certain nombre de voitures à cheval, et un certain nombre de camions usagés, dont quelques-uns étaient presque neufs et d'autres avaient jusqu'à dix ans. Après avoir acquis ce matériel il nous parut avantageux d'en acheter d'autre. En réalité nous le savions et nous y avions pourvu dans les crédits. Mais je suis heureux de dire que les estimations que nous avions faites quant aux résultats de cette opération se sont avérées tout à fait exactes, et le capital engagé a donné un joli rendement. En outre, non seulement nous avons réduit nos frais de camionnage à Montréal, mais nous avons amélioré le service, comme les expéditeurs l'ont constaté; de sorte que nous avons réalisé une économie d'exploitation, tout en améliorant le service. Si vous désirez les chiffres nous pourrons vous les fournir en gros. La mise de fonds n'est pas très forte.

M. WALSH: Cela représente une entreprise profitable à votre point de vue?

M. FAIRWEATHER: C'est une entreprise très profitable. La somme totale engagée dans cette affaire est inférieure à $200,000.

M. WALSH: Il serait peut-être possible d'étendre ce genre de service à d'autres endroits?

M. FAIRWEATHER: C'est à l'étude.

M. MCKINNON: A la page 6, il y a un item relatif aux lignes aériennes Trans-Canada, où il est dit:

Au cours de l'année, le N.-C. a payé des appels additionnels se chiffrant à 47 p. 100, soit $2,350,000 de leur capital-actions ($5,000,000).

Rien dans cette somme, je suppose, n'est affecté aux intérêts, sauf ceux du National-Canadien. Celui-ci l'utilise au complet, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: Oui, c'est cela.

M. YOUNG: Quels bénéfices les compagnies de chemins de fer ont-elles réalisés en vertu du bill 31 de l'an dernier, relativement aux taxes convenues?

M. HUNGERFORD: Rien encore, mais les développements s'exécutent. La question de mettre l'affaire en marche est nécessairement compliquée. Il y a eu un comité mixte des fonctionnaires préposés au trafic des deux compagnies, et ce comité y a travaillé continuellement depuis l'adoption du bill. Il a réalisé des progrès importants dans certains domaines, mais aucune entente n'a encore été conclue.

M. YOUNG: Aucune entente n'est conclue?

M. HUNGERFORD: Pas encore, aucune n'est encore parvenue au point d'être conclue; mais il y en a un nombre considérable en préparation.

Le PRÉSIDENT: La Commission des transports a-t-elle publié ses règlements?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. VIEN: Je parle de mémoire, mais je croyais que les règlements de la Commission qui avaient d'abord été publiés, avaient ensuite été suspendus, il y a deux ou trois semaines. Je puis me tromper.

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas qu'il en soit ainsi, monsieur Vien. La loi a été promulguée il y a trois ou quatre mois, et les règlements de la Commission ont été publiés.

M. YOUNG: On croit qu'il y a là tout un domaine à améliorer.

M. HUNGERFORD: Nous en attendons des progrès importants.

M. VIEN: Si je ne me trompe j'ai lu quelque chose dans les journaux, il y a deux ou trois jours, indiquant que la compagnie se proposait d'établir un service d'autobus et de camions entre la cité de Québec et le territoire du lac Saint-Jean.

M. FAIRWEATHER: C'est bien cela, un service d'autobus.

M. VIEN: Ce service relierait Roberval et Chicoutimi et passerait par le parc national?

M. FAIRWEATHER: Non, il y a deux grands chemins dans le territoire du lac Saint-Jean, un qui passe par le parc et un autre un peu à l'est du parc. La requête que nous avons présentée se rapporte à la grand'route qui passe à l'est du parc, c'est-à-dire le chemin le plus court.

Le PRÉSIDENT: Par la ligne de transmission?

M. FAIRWEATHER: Oui; nous nous proposons aussi de demander un service vers le parc, lorsque le public en aura besoin, car nous croyons être l'organisation qui doit fournir ce service.

M. VIEN: Je l'admets. A mon sens, plusieurs des lignes d'autobus et de camions qui se sont établies auraient donné un meilleur service au public si elles avaient appartenu au chemin de fer. Pour ce qui concerne les services suburbains, je crois que les chemins de fer pourraient trouver qu'il est plus économique d'exploiter un service d'autobus et de camions qu'un service de train, et ils auraient l'avantage additionnel de la cueillette et de la livraison à domicile.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous revenir à la question du terminus de Montréal?

M. DEACHMAN: Monsieur le président, nous discutions cela avant que je demande à M. Fairweather son opinion sur les avantages des nouveaux terminus

par rapport au service des marchandises. Je veux citer ici une ou deux phrases qui me sont tombées sous les yeux aujourd'hui et qui me paraissent intéressantes. Elles proviennent du rapport Coolidge de 1933. Il dit ceci:

> Comme l'a dit M. Loree: "Les grandes gares terminales et les grandes cours terminales sont les cimetières des wagons."

Vient ensuite la constatation suivante:

> Si l'on supprimait des calculs les wagons surnuméraires, les retards attribuables aux dimanches, aux congés et aux réparations, on réaliserait une forte amélioration, puisque 86 p. 100 du temps est pris par les opérations exécutées aux têtes de lignes, ce qui laisse 14 p. 100 au transport réel.

Il continue en disant ceci:

> Un mouvement plus expéditif et plus régulier des marchandises dépend donc dans une large mesure de l'intégralité des facilités terminales et de l'efficacité de leur emploi.

Une autre observation est la suivante:

> Les frais de tête de ligne constituent une forte partie du prix de revient de ce service de transport. Les profanes envisagent trop souvent le transport par chemin de fer exclusivement au point de vue des distances parcourues.

Et voici une autre réflexion:

> Le terminus est un service de grande importance au point de vue de la concurrence. Les profanes peuvent difficilement voir la grande importance qu'il y a pour les voituriers d'avoir d'aussi bonnes installations terminales que leurs concurrents. Cela s'explique par l'influence dominante des facilités terminales sur les commandes de transport. La proximité du centre de commerce de gros d'une ville et des principaux districts industriels et la liaison directe avec autant de grands établissements industriels que possible sont d'une importance décisive pour l'obtention du trafic.

Or, devant ces observations, j'aimerais avoir plus de renseignements de M. Fairweather au sujet du principe général d'une plus forte dépense pour les termini, et aussi pour l'efficacité particulière du présent terminus quant au maniement du trafic et aussi au sujet des avantages d'attirer plus de trafic vers le chemin de fer en établissant des facilités terminales plus modernes à Montréal.

M. FAIRWEATHER: C'est un point important et très pertinent.

M. DEACHMAN: Il est tellement important que j'ai cru que vous voudriez peut-être en parler ce matin.

M. FAIRWEATHER: C'est au gré du Comité.

M. WALSH: Je crois qu'une grande partie de la réponse de M. Fairweather se trouve dans la déclaration élaborée qu'il a lue au Comité ce matin.

M. DEACHMAN: C'est une déclaration de la Commission des Etats-Unis sur la question de l'application de principes sains, et je me demandais si M. Fairweather pouvait appliquer cela à Montréal et à d'autres endroits.

M. WALSH: Je crois que M. Fairweather a très bien couvert le terrain ce matin dans le rapport qu'il a lu. Ce rapport comportait une justification pleine et entière de la construction de la gare terminale et de l'achèvement des plans de termini.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous prendre pour acquis que vous l'approuvez?

M. WALSH: Je n'approuve pas le travail. Je me proposais de rendre mon attitude très claire avant que le Comité levât la séance; mais j'approuve l'idée de développer les termini pour les rendre plus complets qu'ils sont actuellement à Montréal.

Je crois fermement à la gare commune et aux facilités communes au terminus, mais au point de vue économique, je ne crois pas que ce soit le bon moment d'entreprendre de pareilles mises de fonds, étant donné notre situation de gêne financière. C'est le seul inconvénient que j'y vois. Si nous étions en bonne situation financière, je dirais: de grâce continuez et construisez votre terminus; mais je ne crois pas qu'on traite Montréal avec justice en exécutant ce plan sans consulter comme il faudrait les autres intéressés. Je parle surtout du Pacifique-Canadien. A présent, je voulais poser, entre autres, la question suivante: toute cette affaire a-t-elle été discutée par le présent Comtié au point de vue d'un plan de coopération? S'il y a un domaine où les chemins de fer peuvent coopérer, c'est celui des facilités terminales et des plans de gare commune. Voilà un domaine où ils peuvent collaborer, et si M. Fairweather veut être d'accord avec moi sur ce point, il dira que les gares et installations terminales ne constituent pas un élément d'exploitation profitable des chemins de fer; c'est-à-dire qu'elles ne donnent pas de profit; elles s'exploitent à perte.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, les citations que j'ai données contredisent cette assertion, et j'aimerais avoir d'autres expressions d'opinions.

M. WALSH: Cela ne contredit pas ce que je dis du tout; cela confirme ce que je dis.

M. DEACHMAN: Non, pas du tout.

M. WALSH: J'irai plus loin et je dirai que c'est un complément nécessaire de tout chemin de fer, d'avoir ce qui est recommandé à ce sujet. C'est un complément tout à fait nécessaire, mais c'est un complément qui ne s'exploite jamais avec profit mais toujours à perte.

M. DEACHMAN: C'est tout le contraire de cette affirmation. Voici ce qu'il dit:

> Les termini exercent une influence dominante sur la nature et le coût du service de transport.

Puis il ajoute:

> Cela s'explique par l'influence dominante des facilités terminales sur les commandes de transport. La proximité du centre de commerce de gros d'une ville et des principaux districts industriels et la liaison directe avec autant de grands établissements industriels que possible sont d'une importance décisive pour l'obtention du trafic.

Autrement dit, si vous avez de bons termini, vous avez de plus grandes facilités de faire des affaires, vous attirez plus de trafic.

M. VIEN: Il est reconnu, je crois, et allégué devant la commission royale qui a fait enquête sur les chemins de fer, que là où c'est possible, il est souhaitable d'avoir des gares communes et des commissions terminales ayant le contrôle de toutes les opérations de chemin de fer dans le rayon d'un terminus; mais M. Walsh a posé la question suivante: les deux chemins de fer se sont-ils consultés l'un l'autre et ont-ils consulté les autorités compétentes afin de constater si ce système était le meilleur pour Montréal? Je pourrais dire que cette question s'étudie depuis 1927. J'étais commissaire en chef adjoint de la Commission des chcemins de fer en 1927 lorsque nous avons donné instruction au National-Canadien d'établir des plans et devis de facilités terminales suffisantes à Montréal. Immédiatement après, les parties intéressées furent convoquées devant la Commission et il fallut deux ans, de 1927 à 1929, pour que les parties intéressées produisent leurs suggestions. A l'époque, le Pacifique-Canadien refusa de prendre part à la construction du terminus et du tunnel, et prétendit

que nous devrions utiliser la gare Windsor pour les trains allant vers l'ouest et la gare Viger pour les trains allant vers l'est. Le National étudia la question d'une manière très approfondie. Il engagea des experts de New-York et d'ailleurs et ses rapports furent produits devant la Commission des chemins de fer.

D'autres intéressés furent aussi consultés, comme la *Montreal Tramways*, la ville de Montréal et d'autres organismes intéressés, qui retinrent les services de M. Williamson. L'ancien plan Armstrong, tel qu'amélioré par M. Williamson, fut aussi soumis. Il comportait 20 milles de voies souterraines, un tunnel de Montréal-Sud à Montréal-Nord, depuis un certain endroit à l'ouest de la rue Atwater jusqu'à un certain endroit à l'est de la rue Saint-Denis ou quelque chose comme cela. On en était là lorsque M. Dunning, qui était ministre des chemins de fer, invita sir Frederick Palmer, qui revenait de la baie d'Hudson, à étudier toutes les suggestions produites, et je me rappelle que sir Frederick Palmer consulta la Commission des chemins de fer à ce sujet et finalement nous avons eu le rapport Palmer et la loi de 1929 autorisant le National-Canadien à entreprendre l'exécution de ce plan qui avait été approuvé après une étude très approfondie de tous les plans.

Puis en 1929 et 1930, on fit l'acquisition du terrain, les diverses bâtisses qui étaient dans le chemin furent démolies et on creusa le grand trou. Par suite de la dépression, les travaux furent suspendus pour un temps et il y eut une clameur d'opinion publique pour la construction de ces termini tant dans l'intérêt du National-Canadien, qui subissait un grand désavantage en exploitant à Montréal, l'aire métropolitaine, que dans l'intérêt du grand public qui utilisait les termini de Montréal. On ne peut nier que le National-Canadien a besoin depuis longtemps de facilités terminales suffisantes. Les avantages et les inconvénients des divers projets qui furent suggérés ont été examinés à fond, à ma connaissance, par les spécialistes les plus éminents qui pussent être invités à offrir des suggestions.

Je dois avouer que dans mon for intérieur j'aurais aimé qu'une compagnie ou une commission terminale fût organisée et que tous les chemins de fer utilisant des termini montréalais se fussent unis à la ville et à la compagnie des tramways pour donner des facilités de termini et de passage rapide dans le district de Montréal; mais je me rends compte qu'il est presque impossible de forcer le Pacifique-Canadien ou le *New York Central* ou d'autres chemins de fer à utiliser les termini communs pour entrer dans la ville. On pourrait les y obliger en temps et lieu par la force des circonstances, mais il faut, à mon avis, briser le cercle vicieux quelque part, et aucune ville de l'importance de Montréal n'aurait enduré dix ans la situation abominable qui y existe.

M. WALSH: Je suis tout à fait de l'avis du colonel Vien. Il me semble que nous avons établi des moyens de rendre la coopération obligatoire. Je parle dans l'intérêt de la ville de Montréal, une des plus grandes villes de ce continent, et une des rares villes qui soient laissées avec des termini si éloignés les uns des autres, sans gare commune. Si le public apprécie un privilège, c'est bien celui d'une gare commune; et je crois que ce privilège devrait être mis à la disposition d'une grande métropole comme Montréal. Nous avons les moyens d'exiger la coopération. Nous avons cette loi d'autorisation qui a été adoptée. Nous avons le comité qui a été établi. Si le comité se réunit et ne peut s'entendre sur les installations terminales ou sur une gare commune, alors il y aurait un autre moyen à prendre. On pourrait requérir les services du président de la Commission des chemins de fer, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: Non. Je crois que vous faites erreur. Je crois que le tribunal arbitral est incompétent dans la question d'un arrangement concernant un grand terminus.

L'hon. M. HOWE: Ne pensez-vous pas qu'il y a un temps où il faut se décider? Après tout, cette question a été étudiée par tous les experts qui en valaient la peine, et la somme engagée, de $16,000,000, qui est une très forte immobilisation,

a été votée d'après cela. Une fois à ce point, pensez-vous être encore libres de faire volte-face et de dire: "Nous ne voulons peut-être pas cela, après tout"?

M. WALSH: Non. Je crois que le National-Canadien mérite de meilleures installations à Montréal, et je crois qu'il faudrait nommer un comité de quelque sorte. Je croyais que ce comité de coopération, de concert avec la Commission des chemins de fer, pourrait exiger l'établissement d'une gare commune à Montréal. Voilà le temps d'agir. Il est arrivé. Si nous laissons construire cette gare terminale maintenant, il sera difficile à l'avenir d'induire les diverses lignes de chemin de fer qui viennent à Montréal à coopérer à la mise en service des facilités communes de tête de ligne; du moins c'est mon impression.

M. YOUNG: Je voudrais demander à M. Walsh s'il sait que le Pacifique-Canadien serait prêt à faire sa part dans la construction de cette gare du tunnel.

M. WALSH: Très malheureusement, je ne suis pas dans les confidences du Pacifique-Canadien, mais je suis dans les confidences d'hommes qui ont des intérêts tout particuliers à Montréal—le *Board of Trade*, et d'autres organisations qui ont déjà comparu devant le présent Comité, les années passées. Je sais qu'ils ont intérêt au développement que j'ai en vue. Le colonel Vien y est aussi intéressé. Voilà les moyens d'y parvenir. Je crois que ce serait une erreur d'entreprendre dès maintenant cette gare du tunnel, vu que, financièrement, nous n'en avons pas les moyens. Nous voici en face d'un déficit de $54,000,000 pour cette année. Malgré cela nous irions nous lancer dans le projet d'expansion. Ma deuxième objection, c'est que si nous n'avons pas les moyens coercitifs nécessaires pour forcer nos chemins de fer qui entrent à Montréal à se servir de la gare commune et de certaines facilités terminales, nous devrions établir un organisme qui dirait tout simplement: "Voilà ce qui va se faire", et qui le ferait.

M. MCKINNON (*Kenora-Rainy-River*): Monsieur le président, le National-Canadien est-il disposé à coopérer à la construction d'une gare commune?

M. HUNGERFORD: Oui, du côté du tunnel.

M. WALSH: Vous obtenez la même chose.

M. MCKINNON (*Kenora-Rainy-River*): Un instant. La raison pour laquelle la gare commune n'a pas été construite n'est pas le manque de coopération de la part du National-Canadien?

M. HUNGERFORD: Le chemin de fer National-Canadien, après des années d'étude, est fermement convaincu que l'emplacement du tunnel est bien supérieur à la rue Windsor pour une gare commune. Il serait peut-être intéressant que je vous dise ce qui est arrivé après la fusion. Lorsque je suis allé pour la première fois à Montréal à titre de vice-président actif du National-Canadien, une de mes premières tâches fut d'étudier et de faire étudier la coordination des termini dans tout le pays là où des lignes constitutives se rejoignaient. Montréal était manifestement l'endroit le plus important à considérer. Je fus chargé de commencer en particulier, en secret, l'étude de toute la situation; et je commençai en prenant pour point de départ l'idée d'essayer à faire de la gare Windsor la gare centrale, en y faisant arriver les deux chemins de fer. Avec beaucoup de regret, j'en vins à la conclusion que cela ne pouvait pas se faire d'une manière sensée, et j'en suis encore convaincu.

M. MCKINNON (*Kenora-Rainy-River*): En d'autres termes, vous êtes disposé à coopérer, si l'on place la gare à l'endroit que vous croyez être le bon?

M. HUNGEGFORD: Oui.

M. MCKINNON (*Kenora-Rainy-River*): Et nous pouvons présumer que le Pacifique-Canadien coopérerait s'il pouvait l'avoir à l'endroit qu'il croit le bon?

M. HUNGERFORD: Je ne puis parler pour le Pacifique-Canadien.

M. VIEN: C'est une question de dossier. Le Pacifique-Canadien, d'après les procès-verbaux, a suggéré de résoudre la question des termini de Montréal en utilisant la gare Windsor pour les trains allant vers l'ouest, la gare Viger et celle

de l'avenue du Parc pour les trains allant vers l'est. Mais comme je l'ai dit, ces suggestions ont été faites par écrit, et si j'ai bonne mémoire, l'estimation était de $20,000,000, à l'époque, pour transformer la gare Windsor et la gare Viger. Mais d'autres experts furent d'avis que ce serait beaucoup plus que cela. Mais les estimations du Pacifique-Canadien, confirmées par la Commission, je crois, révéleront—je parle de mémoire mais je crois ne pas me tromper—que le chiffre avoisinait $20,000,000. Mais c'était après les suggestions du Pacifique-Canadien. Le Pacifique-Canadien ne voulait pas aller au tunnel. Le National-Canadien trouvait que le tunnel était le meilleur endroit; le National-Canadien était prêt à accepter le Pacifique-Canadien à la gare du tunnel, et M. Palmer le dit dans son rapport. Mais le Pacifique-Canadien a refusé de se rendre là en insistant que si un terminus général devait être construit, on devrait le faire en utilisant la gare Windsor et la gare Viger.

M. McKINNON (*Kenora-Rainy-River*): Pourrait-il se trouver quelque autre raison que la raison financière?

M. VIEN: Le motif financier a été celui qu'on a fait valoir et qui était le plus important, à mon avis, dans les considérations qui furent suggérées; mais il y avait aussi le fait que le Pacifique-Canadien avait ses propres voies et ses propres facilités de gare et qu'il ne pouvait pas les abandonner à cause de sa clientèle le long de ses lignes.

M. McKINNON (*Kenora-Rainy-River*): Et les facilités terminales que le Pacifique-Canadien possédait étaient suffisantes pour ses fins; n'est-ce pas?

M. VIEN: Oui, de l'avis de la compagnie, et on pouvait étendre le champ de ces facilités pour permettre aussi bien aux autres chemins de fer de profiter des installations.

M. YOUNG: Je désirerais féliciter M. Fairweather sur l'exposé qu'il nous a présenté aujourd'hui relativement au terminus de Montréal. Sa description des faits a été vraiment excellente. Quelques-uns d'entre nous étions ici, il y a des années, dans cette même salle où on avait installé un modèle de tout le projet. Pendant toute une semaine nous avons étudié le plan avec les experts des chemins de fer et, plus tard, il y eut une réunion ici et finalement le projet fut adopté en Chambre. Mais ce matin et cette après-midi il nous a convaincu que ce qui avait été décidé dans le temps l'avait été dans le meilleur intérêt du chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Parfaitement.

M. YOUNG: Personnellement, je suis toujours d'avis que si nous pouvons avoir des termini en commun, tant mieux. Mais je crois, d'après ce que nous avons entendu aujourd'hui, outre les faits que nous connaissions auparavant, que l'on a établi, je dirais d'une façon indiscutable, que la station terminale devrait être la station qui, dans cette région, rendrait le plus de services à tous les intéressés. Au cas où l'on pourrait prétendre que le Comité est d'opinion que le temps n'est pas propice de poursuivre ce projet, je voudrais ajouter que vu le chômage prononcé qui existe aujourd'hui, s'il y a jamais un temps où les gouvernements, où les institutions gouvernementales devraient entreprendre de payer des gages aux hommes, c'est bien le temps aujourd'hui. Il est préférable de donner suite à ce projet pendant une période de crise économique que pendant les jours de grande prospérité. Je n'aimerais pas à penser que M. Walsh se faisait l'interprète de mes sentiments en disant que le temps n'était pas propice à cause des restrictions financières qui pourraient exister. Nous pouvons trouver de l'argent pour d'autres choses. Je crois que nous devrions pouvoir en trouver pour une chose utile. A mon avis, connaissant Montréal comme je le connais depuis plusieurs années, il n'y a rien de plus nécessaire dans cette région que des facilités terminales convenables pour le chemin de fer National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Le rapport sera-t-il adopté?

M. WALSH: Non, non. Nous reviendrons au rapport demain. Le président me laissera savoir demain à quelle date les administrateurs des chemins de fer Nationaux du Canada ont décidé de construire la gare du tunnel à Montréal. Une réponse demain sera satisfaisante.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, allons-nous ajourner jusqu'à quatre heures demain après-midi?

M. WALSH: Je désirais soumettre trois questions afin de pouvoir avoir les réponses pour mettre à la page certaines données. Je les ai ici par écrit.

A la page 55 des Témoignages du Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, mercredi 17 avril 1938, nous avons un état, en réponse à une question que j'avais posée moi-même, couvrant en détails les opérations des hôtelleries. Je désirerais voir déposé et consigné au procès-verbal de la présente année un état semblable pour l'année civile 1938. Je ne sais trop si ma question antérieure au sujet des hôtelleries s'appliquera à cela ou non. Si elle ne s'y applique pas je désirerais une réponse à cette question.

Etat condensé des recettes, y compris les profits et pertes, de la *Canadian National Steamships* (Côte du Pacifique) pour les années 1937 et 1938.

Je désirerais que cet état fût semblable à celui de l'année 1936 qui a été présenté au comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, le 23 mars 1937, figurant à la page 225 des témoignages imprimés pour l'année en question.

Un état indiquant pour chaque année, de 1932 à 1938 inclusivement, le service des marchandises et le service des voyageurs (séparément), (a) les recettes, (b) les dépenses, (c) l'exploitation nette, (d) rapport des recettes avec les dépenses. Aussi le capital d'établissement engagé en convois-marchandises et en convois-voyageurs.

M. Fairweather a fourni ces renseignements pour l'année 1931. Voir les témoignages du Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande du 12 mai 1932, page 337.

Le PRÉSIDENT: Le Comité s'ajourne à demain à quatre heures de l'après-midi.

(A 6 h. 10 de l'après-midi, le Comité s'ajourne au mercredi 19 avril 1939 à 4 h. de l'après-midi.)

1939

SÉNAT DU CANADA

# TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

# COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

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

---

## N° 7

---

Présidents conjoints:

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

l'honorable C.-P. Beaubien, c.r.

---

## SOMMAIRE

Lettre datée du 19 avril 1939 émanant de M. D. C. Coleman, vice-président de la Compagnie du Pacifique-Canadien.

---

## TÉMOIN:

M. Harvey H. Black, éditeur d'une revue financière de Montréal (reprise de son témoignage).

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1940

## ORDRE D'INSTITUTION

*(Extrait des Procès-verbaux du Sénat, 7 mars 1939)*

*Résolu:* Que, en vue de compléter l'enquête poursuivie au cours de la dernière session par le comité spécial du Sénat sur les chemins de fer, et de préparer et présenter un rapport suffisant de cette enquête, ce comité spécial soit institué de nouveau pour s'enquérir et faire rapport sur les meilleurs moyens de soulager le pays de la situation extrêmement grave des chemins de fer, ainsi que du fardeau financier qui en résulte; que ce comité ait le pouvoir d'assigner des personnes, de faire produire des pièces et documents, qu'il se compose du même personnel et soit par conséquent formé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Côté, Dandurand, Graham, Haig, Hardy, Horsey, Hugessen, Jones, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

# TÉMOIGNAGES

SÉNAT

Le MERCREDI 26 avril 1939.

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

Coprésidents: le très honorable George P. Graham et l'honorable C.-P. Beaubien, C.R.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Etes-vous prêts à commencer, messieurs? J'aimerais communiquer au Comité une lettre que j'ai reçue de M. Coleman du Pacifique-Canadien.

M. FLINTOFT: J'en ai des copies.

L'hon. M. DANDURAND: J'aimerais d'abord connaître la teneur de cette lettre. Sans en avoir été prié, M. Flintoft nous a exposé, hier, les vues du Pacifique-Canadien sur la gare commune à Montréal...

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Cette lettre n'a rien à voir au terminus.

L'hon. M. DANDURAND: ...de sorte que j'aimerais savoir de quel droit le Pacifique-Canadien nous présente ses vues sur cette question.

L'hon. M. PARENT: Je crois que M. Flintoft offre à chaque membre du Comité une copie de cette lettre. Il n'y a donc pas de mal à ce que nous la lisions.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): J'attendais que notre leader, nous dise que la lettre pouvait être lue sans danger.

L'hon. M. DANDURAND: Je veux savoir ce qu'elle renferme.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y aura rien à redire si elle ne traite qu'un aspect du litige.

L'hon. M. DANDURAND: Il n'est pas question d'une gare commune à Montréal. Tel est le point.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): On m'a permis de communiquer la lettre au Comité.

L'hon. M. DANDURAND: Si je comprends bien, elle ne se rapporte pas à l'emplacement de la gare commune à Montréal.

M. FLINTOFT: Je crois que cette lettre est dénuée de tout parti pris. Je vous apporterai quelques autres éclaircissements plus tard sur les termini de Montréal, mais il s'agit maintenant d'une autre question.

LE SECRÉTAIRE ADJOINT DU COMITÉ (il lit):

Le 19 avril 1939.

Au très honorable GEORGE P. GRAHAM,
A l'honorable C.-P. BEAUBIEN, C.R.,
Coprésidents du Comité spécial des chemins de fer du Sénat,
Ottawa, Ont.

HONORABLES MESSIEURS,

Lors des témoignages rendus l'an dernier devant votre honorable Comité à l'appui de l'estimation dressée par les agents du Pacifique-Canadien quant aux économies rendues possibles par l'unification, il a été question à plusieurs reprises de l'effet qu'aurait sur ces épargnes réalisa-

bles, la contraction des dépenses globales des deux chemins de fer survenue entre 1930—l'année sur laquelle était basée la première estimation—et l'année 1937.

Les économies effectuées au cours de cette période comprennent:

(*a*) Les épargnes en coopération obtenues par une action combinée, ce qui réduirait de façon correspondante le montant des épargnes possibles;

(*b*) Les économies dues à la réduction du volume du trafic, lesquelles, dans la mesure où elles se produiraient dans les services faisant double emploi, diminueraient les possibilités d'économies, et;

(*c*) Les économies unilatérales effectuées par les deux compagnies indépendamment de celles qui se rattachent au volume du traffic, et qui par leur nature même se trouveraient en grande partie en dehors du domaine des économies estimées possibles par la suppression des installations et des services faisant double emploi.

On a reconnu que cette contraction des dépenses ne ferait varier l'estimation première qu'en proportion approximative du montant réduit des dépenses globales. (Témoignage de M. Fairweather, p. 226 et p. 228). Dans son témoignage du 2 juin 1938 (page 1029) M. W. M. Neal a soumis un calcul basé sur cette théorie et qui démontre que, d'après le volume du trafic de 1937, les épargnes annuelles pouvaient être évaluées à $59,740,000 environ.

Dès après la prorogation du Parlement j'ai chargé un comité de nos agents de préparer une nouvelle estimation détaillée basée, celle-là, sur les opérations de 1937; cette étude vient d'être terminée. On a suivi les mêmes méthodes générales que dans la première estimation et on a pris le même soin. On a tenu pleinement compte de toutes les critiques qu'on a faites de la première estimation.

Cette deuxième estimation indique que d'après les conditions prévalant en 1937 quant au traffic et au commerce en général, il serait possible d'effectuer une économie annuelle de $56,346,000, compte tenu des rectifications nécessitées par le fait que les échelles normales de salaires en vigueur en 1930 et maintenant rétablies n'étaient encore qu'en voie de restauration en 1937. Ce chiffre ne prévoit aucune économie résultant des abandons de lignes. En tenant compte des affectations qui dans les conditions actuelles seraient sans doute autorisées par la Commission des transports, advenant l'unification, le chiffre précité serait porté à $59,-361,000.

La corrélation étroite entre ces chiffres et ceux qui ont été obtenus en réduisant l'estimation première proportionnellement à la contraction des dépenses globales des deux compagnies entre 1930 et 1937, nous justifie de croire que l'estimation première peut être considérée fondée, et qu'un chiffre modéré des épargnes annuelles susceptibles de découler de l'unification d'après les conditions de 1930 peut s'établir à $75,000,000 environ.

Si vous le désirez, je puis vous donner tous les détails de cette nouvelle estimation basée sur les conditions prévalant en 1937. Les fonctionnaires qui ont préparé cette étude sont en mesure de rendre témoignage pour en collaborer les données.

J'ai aussi demandé à ces derniers de rédiger un mémoire en réponse aux critiques formulées par les dirigeants du National-Canadien quant à l'estimation des économies basées sur les conditions de 1930. Ce mémoire pourra vous être transmis d'ici à quelques jours.

Votre tout dévoué,

Le vice-président,

(Signé) D. C. COLEMAN.

M. FLINTOFT: Je puis dire, monsieur, que le mémoire en question sera disponible aujourd'hui et je vous le remettrai plus tard.

Me permettez-vous, monsieur,—j'ai l'œil sur M. Dandurand, parce qu'il va probablement me faire obstacle—mais, vu la demande que m'ont faite hier plusieurs membres du Comité, j'ai apporté une carte de la gare-terminus de Montréal, que nous avons préparée, avec la permission du Comité j'aimerais l'afficher au mur. Je crois qu'elle serait intéressante, vu qu'elle indique—que nous vous en parlions ou non—le tracé général de Montréal et les lignes de chemins de fer actuelles et projetées.

L'hon. M. DANDURAND: Je propose d'ajourner cette question jusqu'à ce que nous en arrivions à l'à-propos d'étudier ce qui regarde l'emplacement de la gare commune à Montréal. M. Black a maintenant la parole. Le National-Canadien a aussi fait préparer une carte comme celle-ci au cas où nous déciderions d'étudier cette question de la gare commune à Montréal.

M. FLINTOFT: Nous serions très heureux de voir les deux plans affichés au mur.

M. HARVEY H. BLACK est rappelé.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, je ne veux pas empêcher M. Black de témoigner, mais je me demande s'il ne pourrait pas, soit lire un peu plus vite, soit abréger ses commentaires. A tout événement nous avons ici son mémoire et je suis tout disposé à le faire insérer au compte rendu. Mais à son allure d'hier, le témoin en a encore pour au moins deux heures.

L'hon. M. DANDURAND: Non; je crois qu'il aura terminé en trente-cinq ou quarante minutes.

L'hon. M. HAIG: Il n'a lu que dix pages environ lors de la séance d'hier après-midi.

Le TÉMOIN: Je ne me proposais pas de lire les recommandations, monsieur le sénateur, parce qu'elles ne sont qu'un résumé. Il y a sept ou huit pages concernant la situation aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, et je me proposais de traiter de deux ou trois points de ces dernières sans les lire au long. Je compte pouvoir abréger passablement cette lecture.

L'hon. M. BLACK: Monsieur le président, M. Black ne pourrait-il pas nous donner un résumé du restant de son mémoire et ne lire que ce qui est très important? Nous avons beaucoup de travail à faire. A moins de le résumer, il ne terminera pas la lecture de son document avant une heure.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Monsieur Black, vous vous exprimez très clairement. Ne pourriez-vous pas simplement nous dire la différence que vous voyez entre votre proposition concernant la coopération et la coopération telle qu'elle a existé jusqu'ici?

Le TÉMOIN: Si je comprends bien, il n'y a eu que deux parties qui se sont occupées de divers projets d'économies, les deux chemins de fer. Il y a eu des comités techniques et un comité exécutif. Les comités techniques ont étudié certains détails; ils ont fait rapport au comité exécutif, les décisions finales étant prises par les administrateurs. J'ai voulu comprendre ce qui a empêché l'exécution des travaux, j'en ai donc parlé à beaucoup de spécialistes de chemins de fer. Apparemment, au sujet d'une proposition, les administrateurs d'un chemin de fer disaient à ceux de l'autre: "Vous devez nous accorder quelque chose en compensation. Nous vous accordons tant et vous ne nous accordez pas assez en retour". L'autre jour j'ai parlé à un expert du Pacifique-Canadien qui m'a fait mention d'une certaine disposition pour la mise en commun des services. Il m'a dit qu'entre tel et tel endroit le Pacifique-Canadien avait obtenu jusqu'ici environ 80 p. 100 du trafic-voyageurs global des deux chemins de fer. Il m'a dit: "Evidemment, lorsque chacune de nos deux compagnies

exploite plusieurs trains, nous n'allons pas fractionner nos trains, les faire fractionner par nos concurrents et partager les économies ou le trafic global, parce que notre part en est plus forte".

Sans compter les différences naturelles existant entre les deux chemins de fer et les difficultés qui s'élevaient pour avancer la solution de la question, lorsque chaque chemin de fer devait faire des sacrifices, je crois que le principal défaut de la coopération fut le suivant: d'abord, il n'y avait pas de tiers pour les réunir dans leurs échanges d'opinions. Mais plus particulièrement, il n'y avait aucun moyen automatique de faire régler la différence—soit les 80 p. 100 ici et les $1 ou $2 là—par quelque organisme de l'extérieur indépendant et impartial. Dans un témoignage donné au Comité on a employé le mot "litigieux". Le témoin qui représentait un chemin de fer a dit en effet: si, après avoir consulté l'autre chemin de fer et tenté de coopérer avec lui nous lui eussions dit que nous allions déférer la question à un tiers, à un tribunal d'arbitrage, nous aurions introduit un élément de litige dans nos relations. On a dit ailleurs que les relations cordiales entre les deux chemins de fer en eussent été rompues. Cela pourrait être important si on réalisait une grande somme de progrès, si les relations cordiales et non litigieuses étaient telles que les chemins de fer eussent pu s'entendre sur dix, vingt, trente ou quarante plans accusant des perspectives raisonnables d'économies et s'ils pouvaient y collaborer. Mais le fait est apparemment que malgé des propositions tendant à des économies possibles par tout le pays, à des économies qu'un chemin de fer a dit être susceptibles d'être effectuées sous une gestion unifiée, les chemins de fer n'ont pu s'entendre que sur quelques-unes. En définitive, leurs ententes n'ont produit en économies, au cours de cinq ans, qu'une somme d'environ un million et trois quarts de dollars.

Un certain passage des dépositions m'a vivement frappé. A la dernière session un témoin a mentionné une proposition, dont les modalités avaient été adoptées en octobre 1934, je crois. L'été dernier, quatre ans plus tard, ces économies n'avaient pas été effectuées. Pourquoi? Parce que, semble-t-il, on n'a pu s'entendre sur les détails. Je préconiserais de modifier la loi afin que dans ces cas et nombre d'autres la proposition en litige soit déférée à un tribunal d'arbitrage. Etant au fait de toute la situation, cet organisme impartial pourrait arrêter les mesures à prendre.

Je crois aussi qu'une difficulté a surgi du trop grand nombre des propositions de particuliers. Il me semble que la bonne méthode n'est pas de dire: "Nous renonçons à $100,000 ici et vous devrez renoncer à $100,000 ailleurs". Je crois qu'il faudrait étudier simultanément dix, vingt ou trente propositions et les peser. Chaque chemin de fer doit consentir à certains sacrifices. S'il existait quelque organisme de l'extérieur auquel on pourrait faire appel au cas de désaccord, les négociations ne seraient pas arrêtées entre les chemins de fer et des progrès pourraient être réalisés.

*L'hon. M. Horsey:*

D. Cependant, ils ne seraient pas obligés de prendre des décisions?—R. Non. J'étais porté à croire d'abord que la coopération obligatoire serait plus fructueuse. Elle serait sans doute possible, mais je ne goûte pas l'idée de la coopération obligatoire entre les chemins de fer ou les compagnies. Il existe plusieurs motifs pour cela.

D. Vous croyez que votre plan faciliterait les décisions. Mais en serait-il ainsi? Voilà ce qu'il faut établir.—R. Je crois fermement que l'opinion publique finit par l'emporter. Si toute la situation était exposée au public au moins tous les six mois, et aussi au Parlement, afin que le peuple pût connaître les recommandations du tribunal d'arbitrage et l'attitude des chemins de fer, un chemin de fer qui ne voudrait pas suivre la recommandation du tribunal en

serait empêché. Inutile d'avoir des experts pour éclairer le peuple lorsque les faits lui sont soumis. J'accepterai l'opinion du public en tout temps, même en matière de placements.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. C'est votre premier point?—R. Oui.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Vous en étiez à la page 10 de votre mémoire?—R. Oui, mais l'un des coprésidents, le sénateur Beaubien m'a posé une question.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Pouvez-vous résumer les autres points de votre mémoire aussi brièvement? Votre premier point est très clair.—R. Je vais essayer.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Il est un aspect de votre exposé qui m'intéresse beaucoup. Il a trait à la perte éprouvée par les deux chemins de fer du fait de la concurrence routière. —R. Je vais en parler, monsieur le sénateur.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Je crois que c'est votre deuxième point?—R. Oui, monsieur.

D. Veuillez nous l'expliquer en vos propres termes.—R. Voici mon deuxième point: à mon avis, aucune des propositions qui ont été soumises et qui concernent exclusivement les relations que les deux réseaux entretiennent entre eux à l'égard de l'exploitation ferroviaire, ne peut produire des économies aussi considérables que s'il était possible de réglementer de quelque façon la concurrence que le transport routier fait au chemin de fer. Je crois que nous pouvons prendre pour acquis les raisons pour lesquelles ce transport, tel qu'il a existé dès le début, lèse les chemins de fer sous plusieurs rapports. D'abord, cette concurrence est injuste parce qu'un camion peut transporter n'importe quelle marchandise à son choix, alors que les chemins de fer sont des voituriers publics et doivent accepter tout ce qu'on leur offre. En d'autres termes, le chemin de fer est un service public et le camion ne l'est pas. Le camion n'a aucune obligation envers le public. J'ai essayé d'obtenir l'estimation de l'accroissement ou de la diminution du trafic ferroviaire par rapport à ce que nous appelons l'indice du volume physique au Canada. Les données que je présente à la page 10 sont les plus exactes que j'aie pu me procurer. Je ne veux pas qu'on les interprète littéralement. Ainsi que je l'ai dit hier, cet indice du Bureau fédéral de la statistique se rapporte à une foule de choses, comme la production des mines d'or, d'argent, de plomb et de zinc, des produits agricoles et de divers produits transportés dans le pays, la houille et autres produits. Mais ces chiffres sont les plus exacts que j'aie pu trouver à propos de ce qu'on pourrait appeler les possibilités de transport. Les chemins de fer ont été très loin d'en obtenir leur part relativement, vais-je dire, aux conditions de 1926. Je mentionnerai un ou deux points indiqués par le tableau de la page 10. Au bas de ce tableau vous verrez qu'en 1926 les recettes brutes des deux chemins de fer s'élevaient à $469,000,000. Disons que ce chiffre constitue le maximum des opérations ferroviaires et établissons à 100 l'indice du volume matériel des opérations de cette année-là. Les chiffres de 1932, l'année la plus faible quant au volume des opérations pendant la crise, apparaissent immédiatement au-dessus de ceux de 1926. Il est arrivé que 1933 fut l'année où les recettes brutes des chemins de fer furent les moins fortes. J'ai vérifié cela et deux raisons motivent cet état de choses: il s'est transporté moins de blé en 1933 qu'en 1932, et certains minéraux ont accusé une production moindre.

En 1933, les affaires des chemins de fer avaient fléchi de 44 p. 100, mais l'indice du volume physique n'avait baissé que de 21 p. 100. Les chemins de fer ont perdu plus du double de ce que l'indice accusait.

Pour revenir à 1938, l'indice commercial y était de 112, soit 12 p. 100 au-dessus de ce qu'il était en 1926, mais le volume des opérations ferroviaires était de 31 p. 100 au-dessous. L'indice commercial avait augmenté de 12 p. 100, mais le volume des opérations ferroviaires était encore de 31 p. 100 au-dessous.

La récupération commerciale depuis le plus fort de la crise jusqu'à 1938 fut de 42 p. 100, tandis que celle des recettes ferroviaires s'établit à seulement 13 p. 100.

Au bas de la page 11, j'ai appliqué cet indice. L'indice commercial était de 112½ p. 100 en 1938. Soit, 12½ p. 100 au-dessus de ce qu'il était en 1926. J'ai ajouté ce 12½ p. 100 aux $469,000,000, le chiffre d'affaires des chemins de fer en 1926, ce qui aurait donné $528,000,000. Le chiffre réel des recettes ferroviaires l'an dernier n'atteignit que $324,000,000. Il y a donc une différence de plus de $200,000,000.

Je ne dis pas que la perte entière de $200,000,000 relative à cet indice aurait été supportée par les chemins de fer. Je ne dis pas même que c'est une estimation absolument exacte de leur perte de transport, mais je pense vraiment que cela nous donne quelque idée de la concurrence énorme et dommageable des camions.

Il y a un autre point relatif au chiffre d'affaires net. En 1938 les recettes nettes d'exploitation du Pacifique-Canadien, disponibles pour les dividendes, après avoir pourvu aux intérêts et à tous les autres frais, plus les recettes nettes d'exploitation du National-Canadien, disponibles pour le paiement d'intérêts sur sa dette fondée, se totalisaient à peine à $27,000,000. Sur un chiffre d'affaires brut de $528,000,000—ce qui est très près de la réalité, l'un est en hausse et l'autre en baisse—en comparaison de ce qu'ils furent en 1928 et en 1929, d'après la base de ces deux années il y aurait eu pour les chemins de fer une recette nette de $100,000,000, et le problème ferroviaire aurait été plutôt négligeable. Je crois que la concurrence des camions leur a fait perdre une partie très considérable de cette différence théorique, ou différence fictive, si vous préférez, de $70,000,000 de cette recette à ses deux niveaux.

L'hon. M. PARENT: $70,000,000?

M. BLACK: Oui, $70,000,000.

L'hon. M. MCRAE: Dois-je comprendre, monsieur Black, que vous favorisez les services rivaux afin de rendre une partie importante de cette perte aux chemins de fer?

M. BLACK: A mon avis on devrait réglementer ces services rivaux, non pas assez pour que leurs frais s'élèvent à ceux des chemins de fer, ni au point de leur imposer des restrictions aussi rigides que celles auxquelles les chemins de fer doivent se conformer, mais je crois vraiment qu'il y aurait beaucoup à accomplir, par exemple, dans le domaine des heures de travail et des tarifs exigés, etc., pour le transport des denrées...

L'hon. M. MCRAE: Votre premier objectif est de restituer une forte partie de cette baisse de recette aux chemins de fer?

M. BLACK: Je crois que nous pouvons le faire. Cette supposition n'est pas de moi, parce que c'était sur cette base de la possibilité d'en reprendre une grande partie que reposait l'appel des chemins de fer anglais au ministre des Transports l'an dernier. Celui-ci n'a pas même proposé d'alternative. Tous les chemins de fer s'unirent en novembre et s'adressèrent au ministre des Transports. Ils lui dirent que la situation s'empirait. On a dit que sur la moitié des parts de propriétaire des quatre chemins de fer anglais leurs détenteurs n'en tiraient pas de revenu. Ils lui demandèrent de soumettre une loi en vue de supprimer complètement toutes les restrictions imposées aux chemins de fer. Aussitôt qu'ils eurent vent de cela, les propriétaires de houillères, les propriétaires d'aciéries et d'autres dépendant des chemins de fer dirent: "Si vous le faites, vous allez nous surcharger; il n'y aura plus la concurrence des camions". Les chemins de fer garantirent qu'ils traiteraient avec justice leurs

clients des fonderies et forges. J'en parlerai plus tard. Mais je le suppose pour ce motif. D'abord, on a parlé—je ne dis pas à quel point c'est exact—d'une perte énormément lourde. J'ai demandé récemment à un spécialiste de chemin de fer s'il avait une idée de la perte nette que fait subir aux chemins de fer la concurrence des camions et des autobus. Il m'a dit: "Je crois pouvoir dire en toute sûreté qu'elle dépasse $50,000,000 net par année". J'ignore quelle partie les chemins de fer pourront en reprendre, mais je crois qu'ils devraient s'efforcer de la ravoir.

L'hon. M. PARENT: Comment peut-on empêcher cela?

L'hon. M. BLACK: Il y eut deux propositions. Les chemins de fer voulaient que toutes les restrictions fussent supprimées afin d'être en mesure, sur un pied d'égalité, de faire face à leur gré à la concurrence déloyale des camions.

L'hon. M. SINCLAIR: Par les tarifs?

M. BLACK: Par toutes sortes de moyens, ce qu'on appelle aux Etats-Unis le transport à grande et à petite distances, et autrement. Les chemins de fer proposèrent la suppression absolue de toutes les restrictions. Certaines fonderies et forges qui dépendent tellement des chemins de fer dirent: "Cela ne serait pas tout à fait sûr". De sorte que ce qu'on accomplit le fut avec l'aide du ministre des Transports, lequel, heureusement pour les chemins de fer anglais, est revêtu d'une autorité presque aussi grande sur la circulation routière que sur le trafic ferroviaire. Je crois pouvoir le dire avec raison. Il proposa l'entente avec les camionneurs. J'y fais allusion à la page 17. Peut-être que si je vous lis cela maintenant, monsieur le sénateur, la question en sera-t-elle élucidée.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Cela a trait à la situation des chemins de fer anglais?

M. BLACK: Oui; parce que les résultats y sont un peu plus précis qu'aux Etats-Unis.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Pour ma part, je suis dans le vague quant à la situation des chemins de fer anglais. Elle ne semble pas être aujourd'hui ce qu'on a dit qu'elle était il y a quelques mois.

M. BLACK: Au haut de la page 17 j'expose à mon sens la façon dont l'Angleterre résoud son problème ferroviaire. En lisant ce passage j'aurai fini plus vite. Voici:

> En Angleterre, la soi-disant fusion, qui a laissé encore quatre réseaux ferroviaires indépendants n'a pas résolu le problème ferroviaire. La situation continue d'être très menaçante pour eux quant au maintien d'une recette suffisante. Tellement, que des représentants des chemins de fer, à la fin de novembre dernier, s'adressèrent au ministère des Transports pour recommander la suppression des restrictions d'Etat sur les chemins de fer afin qu'ils pussent être libres et ainsi mieux armés pour combattre ce qu'on a dit être le problème véritable, la concurrence routière.
>
> A la fin, on proposa un plan de coopération entre les chemins de fer et les associations de camionneurs, ou "transporteurs", comme on les désigne, et on établit une entente "juste". Les deux groupes s'entendirent pour instituer un "comité consultatif central" afin de prendre des mesures de coordination, et les chemins de fer, à leur tour, donnèrent certaines garanties pour la protection de l'industrie, au cas où les restrictions actuelles sur les tarifs et autres conditions seraient enlevées ou atténuées.

Puis je cite un résumé des progrès réalisés paru dans le *Manchester Guardian* de février dernier. Je ne le lirai pas entièrement. Certains points paraîtront

difficiles, je suppose, à ceux qui ne comprennent pas—et je suis de ceux-là—certains détails du système anglais de permis A, B, et C. Voici deux paragraphes de ce résumé:

> Le plan a pour effet de diminuer les objections des chemins de fer à certains types de permis de transporteurs pendant deux ans après la suppression des entraves. Les deux industries conviennent d'établir un comité consultatif en vue de prendre des mesures de coordination et de régler les difficultés. Il existe des sauvegardes pour la protection de l'industrie sous forme du droit d'appel à un tribunal.
>
> Une déclaration officielle publiée à l'issue de la réunion disait que l'industrie du camionnage, subordonnément à certaines sauvegardes, ne soulèvera pas d'objection aux "justes" propositions. Les deux industries ont rédigé un mémoire collectif. Les chemins de fer et les entreprises de camionnage sont d'avis qu'il faut tenir pleinement compte de la fin ultime qui est la coordination de toutes les formes de transport. Ils sont convaincus cependant qu'il ne serait pas praticable d'appliquer au roulage l'échelle actuelle des tarifs ferroviaires avec ses classifications, restrictions et obligations compliquées.

Monsieur le sénateur, je crois que cela va répondre à votre point à propos de l'identité des conditions. Voici le troisième paragraphe:

> Afin d'accorder aux transporteurs plus de liberté pour la négociation d'ententes relatives à la coordination de leur propre industrie, les chemins de fer se sont engagés à ne pas soulever d'objections, sauf dans des circonstances exceptionnelles, pendant deux ans après qu'ils auront été autorisés à demander...

Je ne lirai pas les détails qui suivent cet alinéa.

L'hon. M. CALDER: Monsieur le président, pourquoi emploierions-nous notre temps à examiner cette question du transport par camions, autobus, etc.? Je croyais que nous en avions disposé au long et que nous en avions conclu que nous sommes dans un domaine où nous n'avons aucune juridiction sauf sur le transport interprovincial.

L'hon. M. PARENT: Mais on n'a pas présenté de solution. Le témoin nous en donne une idée.

L'hon. M. CALDER: Il nous expose son idée d'une solution pour l'Angleterre, où le transport routier et ferroviaire relève de la Commission des transports. C'est complètement différent. Je doute beaucoup que ce témoignage sur la concurrence des camions et des autobus serve le moindrement.

M. BLACK: En réponse au sénateur Calder, je veux dire que je comprends très bien que le roulage échappe ici à la Commission des transports. S'il en eût été autrement, le ministère des Transports aurait compté quatre services au lieu de trois. Mais je ne crois pas que le Comité des chemins de fer, en recherchant une solution à la situation grave où se trouvent les chemins de fer canadiens, puisse facilement ajouter à un plan assujetti à la juridiction de l'Etat, et auquel on peut donner suite par une loi, une recommandation très forte à l'effet que le Gouvernement fédéral fasse tout en son pouvoir pour obtenir la coopération des gouvernements provinciaux, étant d'avis que la prospérité du Pacifique-Canadien et du National-Canadien est absolument aussi importante pour l'Ontario et pour Québec qu'elle l'est pour le Canada.

L'hon. M. CALDER: Je suis sûr que chaque membre du Comité se rend compte de cela, monsieur Black. On nous a exposé très clairement la situation.

M. BLACK: Veuillez me pardonner, monsieur le sénateur, d'essayer même de suggérer que si le Comité du Sénat restreint ses recommandations touchant la solution du problème ferroviaire au Canada à la seule exploitation des chemins de

fer, et s'abstient de toute mention de l'autre exploitation sous prétexte qu'elle échappe à sa juridiction, je crois qu'il ne profitera pas de l'avantage d'insister auprès des provinces sur la très grande importance de collaborer avec les autorités fédérales afin de tenter d'obtenir quelque juste réglementation du transport routier avantageuse pour les chemins de fer.

Puis-je mentionner un autre point?

L'hon. M. ROBINSON: Si le Dominion ne peut rien faire en vue de réglementer le transport routier, il peut faire quelque chose pour soulager les chemins de fer et leur permettre de concurrencer ce transport.

M. BLACK: Certainement.

L'hon. M. CALDER: Comme dans le cas de la taxe convenue.

L'hon. M. ROBINSON: Il peut même faire davantage.

M. BLACK: Oui, la taxe convenue en est tout à fait un exemple, parce qu'elle arme le chemin de fer pour lutter contre la concurrence. Mais, à tout événement, j'insiste très fortement pour que le Comité du Sénat exprime l'espoir, ou recommande à l'Etat d'étudier sur-le-champ cette question avec les autorités provinciales.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): il faudrait que quelqu'un se chargeât de faire les démarches auprès des divers gouvernements.

M. BLACK: En tant que je suis renseigné, il y a deux gouvernements provinciaux qui ont fait état assez vigoureusement de leur juridiction sur le roulage —ceux d'Ontario et de Québec. Je ne sache pas que les autres les aient imités.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils l'ont tous fait.

M. BLACK: Mais j'ai eu connaissance d'un cas où les autorités provinciales avaient eu l'occasion de prendre une décision au sujet de la concurrence que se font les chemins de fer et les camions. J'ai lu un entrefilet dans le journal récemment et j'ai suivi l'affaire de près.

L'hon. M. CALDER: Vous comprenez, monsieur Black, que le transport par camions et par autobus est ici à demeure. Il assure un service public très utile. Croyez-vous que les gouvernements provinciaux vont restreindre l'utilisation de l'autobus et du camion de façon à accroître les frais de transport pour le public?

M. BLACK: Monsieur le sénateur, un témoin a soulevé ce point tout récemment; il a dit qu'il ne s'opposerait pas à ce que le public obtînt le transport au meilleur marché possible. Je vous répondrai que la politique dont vous parlez s'avère imprévoyante et tout à fait hétérodoxe. Je ne crois pas que le service assuré par qui que ce soit au-dessous du prix coûtant avantage le public. Ce sera dommageable à la longue à la collectivité.

L'hon. M. CALDER: La situation ne se corrigera-t-elle pas d'elle-même ultérieurement?

L'hon. M. BLACK: Non, je ne le crois pas.

L'hon. M. CALDER: Vous savez bien que oui.

M. BLACK: Non, monsieur le sénateur, pas avant longtemps. Mon opinion est que le roulage ne devrait pas exister plus longtemps sans réglementation.

L'hon. M. CALDER: Qu'entendez-vous par cela?

M. BLACK: J'entends la réglementation des tarifs, des salaires et des heures de travail des hommes à bord des camions. Les chemins de fer sont d'une telle importance pour le Canada que je ne crois pas que nous puissions permettre que la concurrence injuste du transport routier leur fasse tort; je ne crois pas non plus que celui-ci puisse se permettre cette concurrence.

L'hon. M. PARENT: Connaissez-vous un commerce qui puisse être exploité à perte continuellement?

M. BLACK: Pas tout le temps, mais longtemps.

L'hon. M. HAIG: Je connais un commerce qui l'a été longtemps. Par exemple, le National-Canadien.

L'hon. M. PARENT: C'est différent. Cette entreprise est soutenue par l'Etat.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je crois que votre plaidoyer est superflu dans le cas présent, monsieur Black. Nous sommes tous de cet avis. S'il s'adressait aux gouvernements provinciaux, ce serait différent.

L'hon. M. CALDER: Alors les difficultés surgiraient.

M. BLACK: Puis-je citer un exemple?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je crois que nous en sommes tous très convaincus.

L'hon. M. ROBINSON: Nous aimerions connaître cet exemple.

M. BLACK: Le chemin de fer du Lac-Saint-Jean est long de 226 milles; il dessert Dolbeau, Chicoutimi et autres endroits dans Québec. Il se ressent légèrement de la concurrence des autobus. Deux hommes se sont adressés à la Commission des services publics de Québec pour obtenir la permission d'inaugurer un service d'autobus rival de cette voie ferrée. Les dirigeants de celle-ci ont dit que ce ne serait pas juste, qu'elle transportait des voyageurs en hiver à très grands frais; que si la Commission permettait à des concurrents de lui ôter la crème de ce transport l'été, elle ne pourrait pas donner un service suffisant l'hiver.

L'hon. M. PARENT: Faites-vous allusion au service projeté d'autobus entre Québec et St-Urbain?

M. BLACK: Oui.

L'hon. M. PARENT: Le chemin de fer ne s'y oppose pas, parce qu'il a demandé à la Commission des services publics le maintien de cette ligne par une filiale.

M. BLACK: Je voulais parler de la requête de deux personnes demandant la permission d'exploiter un service d'autobus rival du chemin de fer. Mais la Commission des services publics a rejeté leur requête, alléguant que cela serait injuste pour le chemin de fer. Celui-ci s'est adressé à son tour à la Commission et lui a dit, ce qui me paraît très juste: "Nous allons exploiter une ligne d'autobus sur trajet plus court que 226 milles et nous assurerons le transport à Québec à $2 meilleur marché que par le chemin de fer d'après les tarifs actuels". Le chemin de fer a donc établi ce service et tenté de le coordonner au service ferroviaire.

Les autorités provinciales ont tenu compte des intérêts du chemin de fer; elles l'ont traité avec justice en refusant de permettre cette concurrence. Ainsi, je ne crois pas qu'on ne puisse aucunement compter sur les provinces quant au juste traitement des chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dois-je comprendre que vous avez dit que si l'Etat pouvait assumer la réglementation de tout ce transport par autobus et camion—et je crois qu'il existe un moyen pour cela—vous favoriseriez la réglementation par l'Etat et la fixation des salaires et des heures de travail pour tout le transport par camion et par autobus par tout le Canada? Croyez-vous que cela serait un remède?

M. BLACK: Je crois qu'une mesure en ce sens remédierait quelque peu à la situation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'allez-vous faire des producteurs de matières premières? Si par des lois abusives vous réglez toutes les questions de ce genre, quelle compensation pouvez-vous accorder aux cultivateurs? Ne vous dirigez-vous pas vers le fascisme?

M. BLACK: Je ne le crois pas, monsieur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le crois. Chaque réglementation constitue une charge pour les producteurs de matières premières.

M. BLACK: La seule réponse que je pourrais vous donner serait de vous renvoyer à ce qu'on fait aujourd'hui en Angleterre. Si cela y est possible, nous pouvons en justice pour le producteur de matières premières...

Le très hon. M. MEIGHEN: On ne cherche pas à y fixer tous les tarifs, salaires et heures de travail.

M. BLACK: Je crois que la question des salaires s'ajuste graduellement, parce que les provinces elles-mêmes les réglementent.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'en doute pas, mais j'insiste sur le fait que dans toutes les mesures que vous prenez vous imposez une charge croissante au producteur de matières premières, dont l'existence constitue notre principal problème. Il est même plus important que celui des chemins de fer.

M. BLACK: Je vous le concède volontiers.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous pourrions réglementer tout ce trafic, déclarer que chaque route au Canada est à l'avantage général du Canada, imposer les salaires ferroviaires au transport routier, mais chaque fois le sort du producteur de matières premières empirerait.

M. BLACK: Est-il raisonnable de dire que ce producteur ne peut acquitter un juste coût de transport?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne peut payer dix fois ce qu'il reçoit lui-même pour le même genre de travail et c'est ce qui se fait aujourd'hui.

M. BLACK: Je ne propose pas d'imposer au transport routier les tarifs ferroviaires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous voulez remédier à tout en augmentant quelques autres frais.

M. BLACK: Je crois encore au bien-fondé de ne pas permettre le transport à un tarif inférieur au taux raisonnable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous faites mieux alors de diriger l'exploitation agricole.

L'hon. M. HAIG: Le boisseau de blé est à 80 cents!

L'hon. M. BLACK: A l'ordre!

Le TÉMOIN: Au tableau de la page 12 j'indique que le trafic-voyageurs a plus souffert que le trafic-marchandises.

L'hon. M. CALDER: Nous le savons assez bien nous-mêmes. Nous avons des statistiques abondantes à ce sujet.

Le TÉMOIN: Je passerai sous silence les pages 13, 14, 15 et 16 qui ont trait aux conditions régnant aux Etats-Unis. Je crois qu'elles sont intéressantes en ce qu'elles jettent quelque lumière sur la situation au Canada.

*L'hon. M. Robinson:*

D. La situation là-bas ressemble à la nôtre, n'est-ce pas?—R. Sauf à un certain point. On y fait certaines propositions concernant les chemins de fer en faillite. Heureusement, cette situation n'existe pas au Canada. Mais à d'autres égards, la coordination des services et la concurrence routière, par exemple, je crois qu'elle est la même qu'au Canada.

D. Vous avez dit qu'heureusement cette situation—la faillite des chemins de fer—n'existe pas au Canada. Puis-je savoir quelle serait votre opinion si elle existait au Canada? Si les chemins de fer n'ayant pu faire honneur à leurs obligations avaient été mis sous séquestre, aurions-nous à considérer la même question aujourd'hui?—R. Monsieur Murdock, les règlements ou les propositions que j'ai cités concernant la réorganisation financière étaient surtout techniques; ils faciliteraient le groupement de divers chemins de fer ou la réduction des obligations sur première hypothèque, les frais fixes, et le reste. C'est une question de réorganisation interne de la situation financière des chemins de fer.

Puis-je passer à la page 20? Elle traite de l'importance des chemins de fer au point de vue du public. J'y donne deux ou trois exemples de la valeur énorme de nos voies ferrées pour le développement minier et autre.

L'hon. M. CALDER: Cela saute aux yeux. Je suis certain que chaque membre du Comité se rend compte du fait qu'elles sont d'une importance primordiale pour notre pays. Il ne saurait exister sans elles.

Le TÉMOIN: J'emploie ces exemples à l'appui de ce que je crois très important: nous ne devrions rien faire qui puisse léser nos chemins de fer, simplement parce que l'un d'eux accuse un déficit, que l'autre ne paie pas de dividendes sur ses actions privilégiées et ordinaires. J'ai fait quelques calculs aux pages 20 et 21.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. Pourquoi, monsieur Black? La nécessité des chemins de fer s'impose à tous.—R. Parce qu'en 1937 nous avons dû puiser dans les fonds publics une somme de $42,000,000 pour combler le déficit entre les recettes du National-Canadien et ses charges d'intérêts, parce qu'en 1938 le trésor public a dû contribuer pour $54,000,000 aux mêmes fins, bon nombre de gens sont d'avis que le réseau de l'Etat ne constitue pas un actif très avantageux pour le pays et qu'il vaudrait mieux, comme on l'a déjà prétendu, le vendre pour $1 à une compagnie privée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce sont là naturellement des balivernes.

L'hon. M. CALDER: Personne n'a dit cela au Comité.

Le TÉMOIN: Je traite à la page 20 des mines Noranda. Depuis onze ans elles ont produit de l'or et du cuivre pour une valeur de plus de $150,000,000 et payé en dividendes $48,000,000. Cependant, la mise en valeur de cette richesse dépendait de la construction par l'un de nos chemins de fer d'un tronçon de 44 milles de Taschereau à Rouyn; la construction de cette voie ferrée devait, je crois, coûter $3,250,000.

*Le président* (l'hon. M. Beaubien):

D. N'est-ce pas un fait que la découverte de presque toutes nos mines a été due au prolongement des voies ferrées par tout le pays?

L'hon. M. CALDER: Et maintenant, par les services aériens.

L'hon. M. PARENT: On ne trouve pas de minéraux dans les airs.

L'hon. M. MCRAE: Non, mais on transporte par avion les hommes et les matériaux jusqu'aux mines.

Le TÉMOIN: Je parle à la page 21 de l'*Hudson Bay Mining and Smelting Company*. On y a placé près de $60,000,000 et elle produit presque $25,000,000 par année. Cependant, la ligne du National-Canadien, dont l'ouverture fut essentielle à l'exploitation et à l'essor de la mine n'a coûté que $9,000,000. Elle n'est pas encore rémunératrice, elle ajoute aux déficits du National-Canadien, et néanmoins au point de vue du public je crois que nous pouvons très bien supporter les pertes qu'elle subit.

*L'hon. M. Haig:*

D. Je connais cette mine. Je me demande si ce que vous dites est vrai. Qui a réalisé des profits de son exploitation?—R. Je ne crois pas qu'ils aient été encore considérables.

D. Celui qui l'acheta en premier, un homme d'affaires de New-York, fut le seul à en tirer des profits. Tout ce qu'elle rapporte maintenant à ceux qui y placent des fonds c'est l'intérêt sur leur placement.—R. Plus une somme énorme de travail.

D. Mais les mineurs donnent quelque chose en retour. Celui qui a réalisé des bénéfices avec cette mine est son premier acheteur.

L'hon. M. PARENT: Et maintenant la Banque du Canada reçoit de l'or de cette mine pour l'avantage du pays en général.

Le TÉMOIN: Je crois que dans le cas de chaque mine canadienne, que ses actions soient détenues hors du Canada ou non, il y a d'abord un fort placement. Quelque $60,000,000 furent dépensés à cette fin, dont chaque cent au Canada.

L'hon. M. HAIG: L'acheteur a versé environ $1,000,000 au découvreur de la mine. En y amenant une voie ferrée sa propriété acquit une valeur de $15,000,000. La construction de cette ligne aurait dû incomber au propriétaire de la mine et non pas à nous Canadiens. C'est ce que je prétends. La même chose vaut pour Noranda.

Le TÉMOIN: Sauf qu'au début il n'y eut pas de bénéfices.

L'hon. M. HAIG: Pourquoi devrais-je comme contribuable construire un chemin de fer pour que Whitney de New-York obtienne que la valeur de son placement passe de $1,000,000 à $15,000,000?

L'hon. M. DANDURAND: Qu'a obtenu le Canada en retour?

L'hon. M. HAIG: Rien.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne l'admets pas.

L'hon. M. PARENT: Ce placement est très avantageux pour le chemin de fer.

L'hon. M. HAIG: Il n'est pas très avantageux pour le chemin de fer.

L'hon. M. CALDER: Il l'est énormément pour le pays, peu importe la provenance des capitaux.

L'hon. M. MURDOCK: A tort ou à raison, M. Black dit dans son mémoire: "On y a placé environ $60,000,000, la plus grande partie de ces capitaux provenant de l'étranger, et sa production annuelle s'établit à tout près de $25,000,000. Cette mine est connue dans tous les cercles miniers du monde comme la *Hudson Bay Mining and Smelting*. La naissance et l'essor de cette entreprise sont uniquement dus à la construction, au coût de $9,000,000, d'un embranchement du National-Canadien, embranchement qui ne fait pas encore ses frais. Diriez-vous que ce déficit dans les frais d'exploitation constitue un avantage ou un désavantage pour le Canada? Nous savons tous que cette richesse n'aurait pu être mise en valeur si nous avions attendu que M. Whitney, de New-York, construisît un chemin de fer.

L'hon. M. HAIG: Le point est que nous ne bénéficions pas de cette richesse. C'est le propriétaire de la mine qui s'enrichit.

L'hon. M. CALDER: J'ai un mot à dire. Je connais ce pays. Je l'ai visité en 1917...

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Une seule fois?

L'hon. M. CALDER: Oui. J'ai visité la petite mine qui s'appelait alors la mine de cuivre Mandy. Un nommé Robinson en était le gérant. Elle m'a vivement intéressé. Elle était éloignée de la civilisation, le plus proche chemin de fer se trouvant à 90 ou 100 milles. On y exploitait une petite usine parfaitement outillée avec les machines les plus modernes et dotée de l'éclairage à l'électricité. Souvenez-vous que c'était pendant la guerre. En hiver on en transportait le minerai par traîneaux sur une distance de 90 milles jusqu'au Pas et on l'expédiait à Trail pour l'affiner. Les profits nets de ses propriétaires étaient d'à peu près $50 la tonne.

L'hon. M. HORSEY: Etaient-ils Américains ou Canadiens?

L'hon. M. CALDER: Américains.

L'hon. M. HAIG: Whitney racheta la mine et prit une option sur elle.

L'hon. M. BLACK: Je me demande si M. Black a quelque chose à ajouter touchant ces projets alternatifs. On nous a déjà exposé tout cela. C'est très intéressant, je le reconnais, mais le temps presse.

L'hon. M. HAIG: Est-ce que tout son mémoire va être inséré au compte rendu ou simplement son témoignage?

L'hon. M. SINCLAIR: Tout.

L'hon. M. HAIG: Alors je veux l'interroger à propos du bas de la page 21, là où il traite de ce qu'il appelle la subvention des chemins de fer aux producteurs de blé.

L'hon. M. DANDURAND: Veuillez permettre à M. Black de le lire afin que nous en sachions la matière?

Le TÉMOIN: Cela se lit comme suit:

> Je reviens de nouveau sur notre dette envers le Pacifique-Canadien et envers le National-Canadien. Il est notoire qu'au Canada, les tarifs sur le blé sont, relativement parlant, les plus bas de tous les pays du monde. Pour un territoire qui s'étend de l'extrême Ouest jusqu'au terminus oriental du chemin de fer de la Baie d'Hudson les tarifs sur le grain en vigueur aujourd'hui remontent à l'entente primitive de 1897, dite de la passe du Nid-de-Corbeau, soit à 42 ans. J'ai demandé à des spécialistes de chemins de fer quelle subvention nos réseaux payaient à notre industrie du blé sous forme de transport à des tarifs excessivement bas. Les réponses ont varié—dans le cas d'une récolte moyenne—de $20,000,000 à $30,000,000 par année.

Un spécialiste en questions ferroviaires m'a donné une estimation de $20,000,000 et un autre, une de $30,000,000.

*L'hon. M. Haig:*

D. Vous dites dans votre exposé qu'il y eut en 1937 fléchissement du trafic ferroviaire causé en partie par une faible récolte de blé et que la même chose se produisit l'an dernier.—R. Je n'avance pas que les chemins de fer ne font pas de profits sur le blé qu'ils transportent lorsqu'il y en a suffisamment. Le seul point que je soulève ici est la différence entre ce que certains spécialistes de chemins de fer estiment un juste tarif, conforme aux tarifs payés sur plusieurs autres denrées, et le tarif actuel sur le blé.

D. Pourquoi les cultivateurs de l'Ouest canadien devraient-ils être ceux à qui l'on impose le tarif supplémentaire? D'après votre mémoire, cela voudrait dire 10c. le boisseau sur la récolte de l'année dernière.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Comment le tarif exigé par les chemins de fer canadiens se compare-t-il au tarif pour le transport du blé sur les lignes parallèles outre-frontière?—R. Les spécialistes en questions ferroviaires me disent que le tarif canadien est très inférieur au tarif américain.

L'hon. M. MURDOCK: Par quel pourcentage?

M. BLACK: Je l'ignore, je crois qu'il varie. C'est une question hors de ma compétence. Naturellement, les spécialistes des chemins de fer pourraient vous renseigner.

L'hon. M. HAIG: Mais votre proposition signifierait des paiements à l'Ouest de près de $20,000,000 ou $30,000,000.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne le crois pas; mais on peut donner des détails sur ce que fait tout le pays pour cette région.

L'hon. M. HAIG: Mais les chemins de fer font des profits. L'an dernier ils ont réalisé des bénéfices sur le transport du blé de l'Ouest. Pourquoi faudrait-il accroître ces profits et aider les chemins de fer à supporter les charges des services qu'ils doivent assurer aux autres parties du Canada?

L'hon. M. DANDURAND: J'aimerais avoir des renseignements quant au taux d'intérêt sur les placements ou bénéfices réalisés par les chemins de fer?

L'hon. M. HUGESSEN: Le témoin ne parlait pas de l'objection du sénateur Haig. Tout ce qu'il fait remarquer c'est la valeur des chemins de fer pour l'Ouest canadien.

L'hon. M. HAIG: Ils font actuellement des bénéfices sur le transport du blé.

L'hon. M. HUGESSEN: Si les tarifs étaient proportionnellement comparables dans l'Ouest canadien...

L'hon. M. HAIG: Si les tarifs étaient relevés dans l'Ontario et le Québec il n'y aurait pas de déficit.

L'hon. M. ROBINSON: Les chemins de fer doivent être bien administrés s'ils peuvent transporter le blé de l'Ouest à des tarifs plus bas qu'aux Etats-Unis.

M. BLACK: Monsieur Haig, je serais heureux d'amplifier mon exposé, si vous croyez que je préconise le relèvement des tarifs sur le blé. Je n'en fais rien. Je vous dirai ceci: je ne suggérerais pas un instant de relever les tarifs actuels. J'ai parlé des paiements de $20,000,000 ou $30,000,000, ou autres à l'Ouest, simplement pour faire voir un aspect des bénéfices en millions de dollars, faits par nos chemins de fer au Canada, et pour les opposer en partie au déficit du National-Canadien. Je dirai la même chose du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. MURDOCK: Ne laissez-vous pas entendre que peut-être le reste de la population canadienne subventionne les producteurs de blé de l'Ouest...

L'hon. M. HAIG: C'est la suggestion contre laquelle je m'inscris en faux.

L'hon. M. MURDOCK: ...parce qu'elle accorde aux producteurs un tarif de transport plus faible pour leur blé qu'outre-frontière?

M. BLACK: Exactement comme les contribuables canadiens subventionnent les producteurs de houille des provinces Maritimes. Je ne favoriserais pas la suppression de cette subvention eu égard aux conditions qui règnent là-bas. Semblablement, je ne favoriserais pas la réduction de la subvention sur le blé.

L'hon. M. HAIG: Mais les chemins de fer perdent maintenant de l'argent sur la houille qu'ils transportent des provinces Maritimes et ils sont subventionnés en compensation de la perte qu'ils subissent. Mais le transport du blé est maintenant rémunérateur pour les chemins de fer, ce que vous ne semblez pas comprendre.

L'hon. M. PARENT: Mais vos bénéfices seraient accrus.

L'hon. M. HAIG: N'importe qui pourrait le prétendre.

M. BLACK: C'est là le point, les bénéfices des chemins de fer seraient plus élevés. Mais je serais en faveur de laisser les chemins de fer canadiens accorder cette subvention aux producteurs de blé.

L'hon. M. HAIG: Mais ce n'est pas là une subvention. Les chemins de fer font des bénéfices.

Le très hon. M. MEIGHEN: Lorsque vous employez le mot "subvention" vous le faites à tort, mais autrement je comprends votre raisonnement.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Vous voulez sans doute dire, monsieur Black, que les chemins de fer font bénéficier les cultivateurs de l'Ouest des taux de transport les moins élevés.

M. BLACK: En effet. Si vous le désirez, monsieur Haig, je retirerai le mot "subvention". Il ne rend pas tout à fait mon idée.

L'hon. M. HAIG: Le président a raison.

M. BLACK: A la page 22, je dis qu'il n'est pas probable que le Canada fasse faillite ou suspende le payement des intérêts sur ses emprunts à cause des chemins de fer. Au dernier alinéa de cette même page, je fais allusion à un fait qui me semble destiné à jouer un rôle important au point de vue de l'opinion que le public entretient à l'égard du problème ferroviaire.

D'après le rapport de la Commission Duff, l'Etat a consacré une somme de $677,000,000 à ses chemins de fer entre 1917 et 1931. On a critiqué certaines de ces dépenses mais je ne veux pas me prononcer sur ce point. Une bonne partie de ces fonds a servi à réunir et fusionner les chemins de fer en question. Lorsqu'il s'agit de fusionner cinq réseaux en un seul, il va sans dire qu'une telle mesure nécessite des mises de fonds considérables. Mais, afin de dissiper quelque peu l'inquiétude du public, je désire souligner la contre-partie de ces énormes dépenses d'immobilisation. Je remarque que maints discours et maints articles de fond sur la question ferroviaire présumaient que les dépenses formidables effectuées jusqu'à 1930-1931 se perpétueraient. Le National-Canadien coûtait au pays une moyenne de $50,000,000 par année, sans compter son déficit de $40,000,000 ou $50,000,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sur quoi vous basez-vous pour dire que ces dépenses étaient nécessaires à la fusion?

M. BLACK: J'ai dit que la fusion en nécessitait une part.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous ne nous dites pas à combien s'établit cette part.

M. BLACK: Ce me serait impossible, bien entendu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce ne pourrait être qu'une faible proportion.

L'hon. M. DANDURAND: Vous pourriez peut-être vous renseigner auprès des autorités du National-Canadien.

M. BLACK: Par voie de contraste, ce qui me semble de bon augure pour l'avenir, les dépenses d'immobilisation ont été considérablement réduites. Pour une période de quatre ou cinq ans, à venir jusqu'à 1936-1937, ces mises de fonds se sont, en réalité, chiffrées à un million et demi de dollars par année, en regard de la moyenne de $45,000,000 des années précédentes. Je désire donc insister sur le fait que le rythme des dépenses s'est considérablement ralenti, d'où réduction de ce que nous coûte le réseau national.

Puis-je donner lecture des deux dernières pages?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): De quoi traitent-elles?

L'hon. M. PARENT: De la publicité et de la propagande.

L'hon. M. BLACK: Donnez-nous donc vos idées sans nous lire tout cela, monsieur Black.

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

L'hon. M. MURDOCK: N'irions-nous pas plus vite en besogne si M. Black lisait les deux pages en question?

L'hon. M. DANDURAND: Lisez-les-nous.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Dites-nous où vous voulez en venir.

M. BLACK: Je veux démontrer qu'il importe de renseigner le public sur la question ferroviaire par tous les moyens de publicité et de propagande possibles. Je désire exposer mes vues sur ce point et ce me sera plus facile si l'on me permet de lire ces deux pages-ci.

L'hon. M. CALDER: Allez-y.

M. BLACK:

## PUBLICITÉ ET PROPAGANDE CONCERNANT LA QUESTION FERROVIAIRE

Avant de terminer mes commentaires sur certains aspects du problème ferroviaire canadien, je voudrais demander que l'on cesse, dans la discussion publique de la situation des chemins de fer, de récriminer contre les deux réseaux ou de leur lancer des remarques désobligeantes. Que nous le voulions ou non, les deux réseaux existent, l'un étatisé, l'autre en

propriété privée et, j'en suis convaincu, la double solution que j'ai préconisée s'applique aussi bien à un chemin de fer qu'à l'autre. Les tenants de l'unification ne sont pas justifiés de s'en prendre au National-Canadien pas plus que les adversaires de cette mesure n'ont raison de blâmer le Pacifique-Canadien et de chercher à le châtier simplement parce que ceux qui préconisent l'unification entretiennent des relations plutôt étroites avec cette entreprise privée. Dans les deux cas, on ne fait qu'embrouiller la question et rendre la solution plus difficile à atteindre.

Encore une fois, je voudrais que, de façon objective et impersonnelle, nos chemins de fer soient considérés, au point de vue des services qu'ils rendent, comme les plus indispensables de nos utilités publiques, et que l'on tienne compte de ce qu'ils ont fait pour le pays dans le passé. A ce sujet, il convient de rappeler qu'ils ont fait œuvre de pionniers. Le National-Canadien a hérité de l'ancien Grand-Tronc, chemin de fer établi depuis plus de quatre-vingts ans dans l'est du Canada. De son côté, le Pacifique-Canadien existe depuis environ 1880; il a résulté de l'exécution d'un plan décennal de grande envergure et il fut parachevé en cinq ans, soit la moitié du délai prévu. La Commission Duff a eu raison *d'insister* sur ce point en parlant "de la foi, du courage et de l'énergie indomptable" que les administrateurs de la compagnie avaient apportés à la tâche de prolonger les voies ferrées dans l'Ouest non colonisé. La Commission a déclaré que cette entreprise est devenue "un actif national dont l'importance et la valeur pour le Canada sont reconnues."

Ce même rapport, dans un de ses passages, réfute les critiques inconsidérées que l'on lance contre l'administration du National-Canadien en la rendant responsable des lourdes charges obérant le Trésor public: "A la suite de l'absorption de plusieurs lignes par le National-Canadien, en 1923, celui-ci a été *administré avec énergie* et les succès obtenus dans l'unification des personnels des diverses compagnies *justifient les éloges* adressés à l'administration."

### NÉCESSITÉ DE RENSEIGNER CONVENABLEMENT LE PUBLIC

J'ai déjà dit que certains côtés de "l'intérêt public" constituaient un facteur devant jouer un rôle de premier plan dans la solution du problème ferroviaire. Cela comprend la nécessité présente ou éventuelle de maintenir ou d'établir les moyens de transport requis pour la mise en valeur de nos ressources naturelles. Dans un autre ordre d'idées, il importe pour "l'intérêt public" de bien renseigner les citoyens du pays sur les progrès accomplis à l'égard de la solution du problème ferroviaire ainsi que sur les divers plans qui peuvent être proposés ou même adoptés. Celui de "l'unification" n'a pas manqué de soutien; par contre, ceux qui appuyaient le plan de "coopération" et s'intéressaient à son avancement (pour ce qui a pu en être réalisé) n'étaient pas très nombreux. D'autre part, il est plus difficile de prendre la défense du National-Canadien parce que c'est un chemin de fer d'Etat. Bien entendu, les administrateurs luttent contre les obstacles évidents qui surgissent à propos de l'une ou l'autre mesure, mais si le gouvernement, à titre de fondé de pouvoirs de ses administrés, se pose en champion d'une mesure quelconque, il risque de voir son attitude interprétée comme une "intervention politique." Il faut prendre les dispositions voulues, autrement la "question ferroviaire" deviendra unilatérale et le grand public se verra privé des renseignements lui permettant de la voir dans la perspective voulue.

Il suffira d'un exemple pour démontrer la logique de ce que j'avance. On a fait de la propagande contre la décision récente de construire, à Montréal, un terminus pour le National-Canadien. Il est évident qu'il y avait deux versions à l'affaire; pourtant, une seule fut rendue publique.

Quelques hon. SÉNATEURS: Oh! oh!

COOPÉRATION SINCÈRE (SANS CAMPAGNE DE PROPAGANDE)

M. BLACK: Je désirerais aller plus loin au sujet des campagnes publicitaires en faveur d'un plan ou d'un autre. Si le Sénat arrêtait un plan quelconque pour résoudre le problème ferroviaire et si le Parlement adoptait certaines mesures législatives—lois nouvelles ou lois modificatrices—pourrait-on, pour le succès de l'entreprise, demander aux intéressés de s'abstenir, au cours de la période d'expérimentation, de toute propagande, soit contre le plan arrêté, soit en faveur d'un autre plan?

L'hon. M. HAIG: Pour arriver à cela, il faudrait que le fascisme règne au Canada.

*M. Black:*

> Dans de telles circonstances, serait-il possible de mener à bien certaines expériences,—l'association du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, par exemple? Serait-il logique de mener, concurremment à l'exécution du plan imposé par le Gouvernement aux deux chemins de fer, une campagne de propagande destinée à ébranler la confiance du public dans cette mesure? Serait-il logique d'en prédire d'avance l'insuccès et de préconiser l'adoption d'un autre plan? Dans les circonstances, on est tenté de citer la maxime de l'Evangile: "Nul ne peut servir deux maîtres: Dieu et l'argent."

Je n'irai pas jusqu'à prétendre que l'un ou l'autre de ces plans soit d'inspiration divine.

Puis, je me reporte au fait que sous le régime coopératif instauré par le Bureau de guerre des chemins de fer canadiens, l'entreprise privée a réalisé, par action, les bénéfices nets les plus élevés de toute son histoire. En 1916, nonobstant $90,000,000 de moins en recettes brutes qu'en 1928, cette compagnie atteignit, à $1,000,000 près, le chiffre des bénéfices nets réalisés en cette dernière année.

> Avant de terminer, j'aimerais traiter particulièrement de l'unification, car ce projet, préconisé de façon habile et persistante, est devenu depuis quelques années, le point central de la discussion sur la question ferroviaire. Durant tout ce temps j'ai suivi avec intérêt la lutte qui s'est engagée devant le public. Dans l'ensemble, la plus grande part de la propagande s'est exercée en faveur de l'unification. Malgré cet avantage, il m'a paru que cette propagande ne parvenait pas à battre en brèche le fort courant d'opinions s'opposant au "monopole" que le projet laissait prévoir. Ce résultat, ainsi que je l'interprète, est venu confirmer la conviction que j'entretenais dès le début quand je croyais qu'un obstacle presque infranchissable se dressait devant l'adoption du plan en question par le grand public et par le Parlement. Cette déduction est loin d'avoir été infirmée par ce que certains partisans en vue du projet ont admis récemment, à savoir que seule la formation d'un "Gouvernement national", mesure d'urgence extrême, permettrait l'adoption de lois fédérales nécessaires à ce projet.
>
> Etant d'avis, pour ma part, que tout projet comportant un monopole quelconque ne pourrait pas faire l'objet de mesures législatives, j'ai cherché une solution qui ne s'éloignerait pas trop de l'expérience en cours. Cette solution comporterait l'institution d'un organisme indépendant dont l'impartialité serait acquise aux deux réseaux, tandis que le renvoi automatique des questions épineuses à un tribunal d'arbitrage supprimerait l'élément "litigieux" que fait naître la présente "Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien."

De la sorte, je préconiserais l'adoption d'une mesure dans le sens de la "coopération réglementée" car ce serait le moyen le plus sûr d'obtenir des résultats immédiats quant à la diminution du double emploi et à la réalisation d'économies, pourvu qu'une réglementation raisonnable de la concurrence routière permette de récupérer une bonne part du trafic perdu depuis quelques années.

L'hon. M. BUCHANAN: Monsieur Black, je désire quelques éclaircissements au sujet du tribunal que vous proposez. Il n'aurait pas le pouvoir d'appliquer de sanctions.

M. BLACK: Non.

L'hon. M. BUCHANAN: Croyez-vous que ce serait un organisme très effectif?

M. BLACK: Il me semble qu'il pourrait obtenir de très bons résultats sans recourir à la coercition.

L'hon. M. CALDER: Voudriez-vous nous expliquer en quelques mots la différence qui existe entre ce que vous proposez et ce qui existe maintenant? Vous parlez de "coopération réglementée". Quelle distinction faites-vous entre votre plan et le mode actuel de coopération?

M. BLACK: D'après ce que je préconise, deux organismes travailleraient de concert tandis qu'aujourd'hui, un seul organisme—les chemins de fer—s'occupe de résoudre le problème.

L'hon. M. CALDER: Mais, est-ce que l'organisme que vous proposez ne recruterait pas ses membres parmi les administrateurs ferroviaires?

M. BLACK: Non. Peut-être me suis-je mal exprimé. A mon avis, il ne faudrait pas que ce tribunal de coordination se compose en majorité de fonctionnaires de chemin de fer. Il suffirait probablement d'y nommer un représentant de chaque réseau, mais la majorité de cet organisme comprendrait des personnages influents qui y représenteraient le public.

L'hon. M. CALDER: Ce tribunal serait tout de même influencé par les intérêts qui font pression sur ceux qui s'occupent actuellement de réaliser certaines économies. Si une coercition quelconque n'est pas exercée, comment voulez-vous atteindre des résultats différents?

M. BLACK: Je compte sur l'influence de l'opinion publique.

L'hon. M. CALDER: L'opinion publique est loin d'être muette au pays. De partout, et sur tous les tons, on réclame la coopération. Je me demande pourquoi on ne peut y arriver.

M. BLACK: L'opinion publique se divise en deux catégories: celle qui est éclairée et celle qui n'a pas les informations voulues à sa disposition.

L'hon. M. CALDER: Comment le public pourra-t-il être renseigné?

M. BLACK: Depuis cinq ans, à ma connaissance, personne en dehors des cercles ferroviaires n'a entendu parler des plans proposés. Personne n'a su de quel chemin de fer émanait telle ou telle proposition et tout le monde s'est dit que bien que les deux réseaux aient fait tout leur possible, ils n'ont pu épargner qu'un million et trois quarts de dollars.

L'hon. M. CALDER: Par quel moyen renseigneriez-vous le public?

M. BLACK: En publiant périodiquement la liste de toutes les propositions adoptées par les chemins de fer eux-mêmes ou par ce tribunal.

L'hon. M. CALDER: Que peut connaître l'habitant de la région de la rivière La Paix d'une tentative de coopération à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick?

M. BLACK: Il peut se rendre compte si les chemins de fer tentent réellement de coopérer. J'ignore si quelqu'un de vous partage mon avis, mais je trouve ridicule de voir qu'après cinq ans d'efforts coopératifs, les chemins de fer n'ont pu économiser qu'un million et trois quarts de dollars. La principale difficulté a résidé, je crois, dans l'absence d'un tribunal d'arbitrage, d'un arbitre pour régler

les différends survenus ici et là. Et comment peut-on régler un différend? En le soumettant à un tribunal d'arbitrage. Cela ne s'est jamais fait. On en a donné la raison suivante qu'un des principaux témoins a fait ressortir dans sa déposition en disant: "Nous ne voulons pas troubler les relations que notre compagnie entretient avec l'autre, parce que nous ne voulons pas être obligés de prendre l'initiative de soumettre à un tribunal d'arbitrage le plan sur lequel nous ne nous entendons pas." D'après ce que je préconise le tribunal précité serait automatiquement saisi du différend. Si les chemins de fer ne peuvent s'entendre à ce sujet et ne peuvent aller de l'avant...

L'hon. M. CALDER: Mais vous ne devez pas oublier qu'aujourd'hui le tribunal est autorisé à décider ce qui doit être fait. Mais d'après votre plan personne ne peut rendre de décisions.

M. BLACK: Je puis bien me tromper mais j'aimerais faire comprendre que le renvoi d'un différend à un tribunal d'arbitrage implique, pour ce tribunal, non seulement une décision, mais aussi le pouvoir d'imposer aux chemins de fer l'exécution de son arrêt. Ai-je raison?

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

L'hon. M. CALDER: Mais, je ne vois pas du tout en quoi le système que vous proposez relativement à la coopération diffère en quelque particularité essentielle du régime qui existe maintenant.

M. BLACK: Sauf que l'organisme d'arbitrage intervient pour régler les différends.

L'hon. M. CALDER: Mais s'il survient un différend entre les deux réseaux, l'une des parties en cause déclare qu'elle ne se soumettra pas au tribunal, et si la question est de nouveau soumise au Comité, en serez-vous plus avancés?

M. BLACK: Oui, les arbitres publics interviennent.

L'hon. M. CALDER: Sans aucune prérogative.

L'hon. M. ROBINSON: Je croyais qu'ils en avaient.

L'hon. M. CALDER: Non. Ils ne sont astreints à aucune obligation. Le tribunal d'arbitrage peut entendre de nouveau les dirigeants des deux chemins de fer, mais il n'a aucune prérogative et la Commission de cinq membres n'aurait pas le pouvoir de décider quoi que ce soit. Telle est la proposition.

L'hon. M. HAIG: Monsieur Black, vous avez parlé de la vigueur de l'opinion publique. Je présume que vous savez que les chemins de fer ont consenti à abandonner ces deux lignes (il les indique sur la carte) et que l'unique publicité s'y rapportant parut dans les deux journaux de Winnipeg; tout ce qui sembla en résulter fut les objections des gens demeurant le long des lignes.

L'hon. M. CALDER: Naturellement, chacun de ces projets d'abandon susciterait des objections.

L'hon. M. HORSEY: Avez-vous estimé les recettes des deux chemins de fer si le transport par camions et par autobus était réglementé?

M. BLACK: Non, parce que cela dépendrait entièrement de l'importance de cette réglementation.

L'hon. M. CALDER: Il y a une question que je veux certainement faire élucider avant que M. Black poursuive. Vous dites au bas de la page 8: "Administration unifiée mitigée—Lutte pour le contrôle?" Vous parlez maintenant de la base d'après laquelle le conseil d'administration projeté serait établi. Vous comprenez, naturellement, que ce n'est que provisoire, qu'il ne s'agit que d'une suggestion.

M. BLACK: Oui, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Je ne lirai pas ce paragraphe, mais vous dites dans le paragraphe suivant:

> L'administration unifiée n'est pas une "fusion" ordinaire, une fusion de deux entreprises indépendantes en une unique entreprise. Quand deux compagnies fusionnent, il en sort d'ordinaire une nouvelle compagnie qui remplace les anciens titres en portefeuille par des nouveaux, remplace les deux anciennes individualités par une nouvelle et unique. Il n'y a plus de raison pour que les anciennes antipathies et jalousies persistent entre les concurrents.

Ce qui est entièrement vrai.

> Il n'y a plus à sauvegarder les intérêts de "A" ni ceux de "B"; seuls les intérêts de "C" existent. Les deux entreprises peuvent donc travailler librement de concert et même avec enthousiasme.

Puis, à la page suivante vous parlez du maintien des deux compagnies de chemin de fer avec leurs présidents, vice-présidents et tous leurs principaux administrateurs. C'est au sommet de la page 9.

De ce document se dégage l'impression que les compagnies continuent d'exister avec les mêmes intérêts, le même sentiment de concurrence, le même désir de conserver tout ce qu'elles possèdent, etc. Je lis maintenant le paragraphe suivant:

> Les plans de demi-unification que l'on a suggérés...

M. BLACK: Puis-je vous interrompre? Tout ce dont vous parlez serait atténué. Il y aurait diversité, mais je crois que cette diversité d'intérêts serait moindre dans le cas de la coopération appliquée sur une grande échelle.

L'hon. M. CALDER: Nous l'admettons.

> Les plans de demi-unification que l'on a suggérés seraient assez difficiles à appliquer, excessivement difficiles à mettre en œuvre si les deux chemins de fer étaient des entreprises particulières. Permettre à une compagnie particulière et à une entreprise publique de continuer à exister séparément sous une administration fusionnée ne ferait que compliquer l'autre difficulté. L'effort vital de chacune d'elles viserait à obtenir la haute main sur l'administration; de plus, la lutte engagée pour attirer à soi les cinq membres neutres de la Commission d'administration m'apparaît comme pouvant facilement constituer l'un des spectacles les plus dégradants de l'histoire des chemins de fer ou de la politique au Canada.

Je crois que c'est tout.

A l'encontre de ce qui précède, je veux citer quelques extraits du témoignage rendu sur ce point au Comité, l'an dernier, par sir Edward Beatty. Vous les trouverez à la page 576 de notre compte rendu de l'an dernier. Je veux vous les lire avec soin, parce qu'on a parlé à plusieurs reprises du sens véritable des propositions touchant l'unification, de l'effet et des conséquences que cette dernière pourrait produire. De nouveau, je déclare au Comité que je ne préconise pas l'unification, mais, par ailleurs, je veux à tout prix que la question nous soit posée franchement et de façon compréhensible. Et je dois supposer que lorsque sir Edward Beatty fait cette déclaration il la fait dans le but de dire ce que comporterait l'unification d'après lui. M. Biggar l'interrogeait contradictoirement:

> D. Voulez-vous dire que l'unification ne changerait rien au réseau du National?—R. Non, il n'y aurait rien de changé.

Il était évidemment question d'autre chose.

> D. Venons-en maintenant à la situation des actionnaires du Pacifique-Canadien et de ses obligataires; votre sentiment, j'imagine, est que le résultat de ces économies sera considéré comme devant se perpétuer si longtemps que les revenus des actionnaires du Pacifique-Canadien seront

assurés pour un temps indéfini?—R. Je le crois. Je désirerais ajouter qu'il serait facile, ou qu'il devrait être facile, si les actionnaires ont foi en leur conseil d'administration, d'obtenir son approbation à cette convention.

Sir Edward parle plus haut de l'entente qui doit être conclu avec l'Etat à propos des revenus et des économies résultant de l'unification. Il continue:

La situation est celle-ci: le Pacifique-Canadien possède pour $335,000,000 d'actions ordinaires, valeur au pair; et pour $137,000,000 d'actions privilégiées non cumulatives à 4 p. 100. Soit un total de $472,000,000. Or, ces actions sont aux mains des actionnaires de la compagnie qui ont le droit d'approuver ou non la convention. Mais supposons qu'ils approuvent cette convention à cause des avantages que cette unification assure à leur réseau et à leurs revenus.

C'est-à-dire, que sir Edward Beatty suppose qu'une convention interviendrait entre le gouvernement du jour et le Pacifique-Canadien quant à la disposition des revenus et des économies résultant de l'unification. Il suppose que les détenteurs d'actions ordinaires et d'actions privilégiées approuveraient la convention.

D. Et la raison de leur adhésion probable serait que, eu égard à ces économies, ils pourraient caresser l'espoir de toucher indéfiniment un bénéfice de ces actions?—R. Exactement. Ils considéreraient leur avenir plus assuré.

D. Pour toute la vie sinon davantage?—R. Nous avons aussi d'autres titres. Nous détenons des obligations qui constituent un premier droit statutaire sur l'actif de la compagnie du chef d'un amendement à notre charte adopté en 1889. Nous avons aussi des titres pour une valeur de $150,000,000 tous garantis par le dépôt de ces obligations perpétuelles. Soit en tout $446,000,000.

Nous avons naturellement en sus des obligations sur notre matériel... et le reste. Je ne crois pas nécessaire de lire cela. Un peu plus loin il dit:

Je ne vois aucune difficulté à obtenir l'approbation de n'importe quel détenteur de titres du Pacifique-Canadien, car, en dernière analyse, sa situation se trouve améliorée du chef de l'augmentation de la faculté de gain futur de sa propre compagnie. Je n'entrevois donc aucun embarras à ce sujet. Comme vous le savez, aux termes de notre Loi des obligations, —et c'est justement où notre situation se trouve si confortable,—pour ce qui est des obligations, si nous retardons le versement des intérêts échus de plus de quatre-vingt-dix jours, les obligataires deviennent de ce chef actionnaires, obtiennent le droit de vote et prennent en mains les destinées de la compagnie. Aucune procédure judiciaire ou autre n'est nécessaire pour arriver à ce résultat. Notre situation est donc simple, grâce à la nature de notre charte.

Il y a encore une brève citation que je veux lire. Je me rappelle en quelle circonstance j'avais posé cette question. C'est à la page 581:

D. Sir Edward, votre plan revient à ceci, comme je le comprends: pour ce qui a trait à vos têtes dirigeantes, il leur faudrait abandonner l'idée que leur réseau lutte contre votre réseau?

L'hon. M. CALDER: Comprenez-vous cela, monsieur Black?

Le TÉMOIN: Très bien, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Sir Edward répondit: "Absolument". La question et la réponse suivantes furent:

D. Cette idée disparaîtrait?—R. Ce serait le résultat.

L'hon. M. ROBINSON: Il a pu faire erreur sur ce point.

L'hon. M. CALDER: J'en doute.

Puis je lui ai demandé à la page 581:

> D. Et vous aborderiez l'entreprise avec ces sentiments; il n'y aurait qu'un unique personnel de dirigeants et tant de mille milles de chemins de fer; et le sentiment de ces dirigeants serait de mettre en bon état chacune des parties du réseau sans se demander si elles sont du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien, afin qu'elles puissent donner tout le rendement possible au moindre coût possible?

Saisissez-vous la portée de cette question, monsieur Black?

Le TÉMOIN: Oui, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Les deux réseaux seraient exploités comme une seule unité dans le but unique d'économiser sur les frais et de réaliser le plus de recettes possibles. Sir Edward répondit:

> R. Exactement; c'est là, dans ses grandes lignes, l'idée directrice du projet.

Puis je lui ai posé les questions qui suivent:

> D. Maintenant, et d'après les témoignages entendus sur la coopération, il y a deux personnels de dirigeants désireux d'effectuer des économies mais gardant toujours cette arrière-pensée: "Ceci est notre chemin de fer et cela leur chemin de fer; il nous faut veiller très sérieusement à ne pas laisser aller ceci et cela; et ainsi de suite." Voilà la différence entre les deux situations?—R. Oui, monsieur.
>
> D. Pour ce qui est du régime actuel?—R. La façon humaine d'envisager le problème diffère du tout au tout.

Voici où je veux en venir: je doute fort, monsieur Black, que vous ayez tenu pleinement compte du résultat de l'unification tel qu'il a été présenté. Selon les témoignages que nous avons entendus à maintes reprises, l'unification aurait pour résultat de placer les deux réseaux dans une situation telle qu'ils ne pourraient jamais être séparés, et qu'ils resteraient unis à tout jamais. Je suis très porté à croire que dans votre mémoire vous soutenez que l'identité des deux chemins de fer se maintiendrait et que la vieille rivalité entre les dirigeants des deux compagnies persisterait.

L'hon. M. DANDURAND: Me permettriez-vous d'ajouter à cette question l'allusion à une particularité qui a échappé à sir Edward Beatty? Il a dit que sous le régime de la gestion unifiée, les chemins de fer s'efforceraient d'obtenir des résultats financiers et de rendre rémunératrice leur exploitation. Mais il y a une chose qui influerait peut-être sur les relations entre les deux groupes, et c'est la différence entre les deux points de vue, l'un tendant à la création de recettes et l'autre favorisant le service public.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Il est une heure.

L'hon. M. HAIG: Avant l'ajournement, je veux signaler une chose. L'autre jour j'ai demandé à M. Fairweather de me procurer quelques renseignements et il me les a promis. Je ne les ai pas encore obtenus et après m'être renseigné, j'ai constaté que le Comité ne les a pas reçus.

L'hon. M. DANDURAND: M. Fairweather est ici et vous pourrez l'interroger à la prochaine séance.

L'hon. M. HAIG: Mais je veux l'interroger contradictoirement sur ces renseignements.

L'hon. M. DANDURAND: J'ignore ce qu'a demandé mon honorable ami, mais il pourrait en parler à M. Fairweather à notre sortie de cette salle et les obtenir de lui.

L'hon. M. HAIG: Je l'ai effectivement vu et il m'a dit ne pas pouvoir me les communiquer, mais qu'il les avait soumis au colonel Biggar. Celui-ci est absent et ces renseignements me manquent. Je pense qu'au moins par courtoisie, M. Fairweather aurait dû me donner une copie de ce qu'il a remis au colonel Biggar.

L'hon. M. DANDURAND: Mais, bien entendu, c'était pour le Comité que mon honorable ami avait demandé que ces renseignements fussent fournis. Il a droit à une copie, si M. Biggar ne lui remet pas ce document.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): M. Biggar sera prié d'en faire faire une copie.

L'hon. M. DANDURAND: Il est probable que M. Fairweather en aura une copie pour la remettre au sénateur Haig.

M. BLACK: Puis-je faire une observation avant l'ajournement, monsieur le président? Rien qu'un mot. J'admets le bien-fondé de la plupart des conclusions de sir Edward Beatty concernant les actionnaires et les obligataires. Je n'accepte pas la suppression des deux compagnies distinctes qui s'ensuivrait. En considérant tout ce qu'il a dit, je ne serais pas encore enclin à modifier d'aucune façon les conclusions que j'ai exprimées quant aux difficultés énormes que présenterait l'exploitation des deux chemins de fer d'après cette méthode.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Le secrétaire du Comité vient de me remettre une lettre qu'il a reçue d'un ingénieur montréalais qui demande d'être entendu. Elle se lit:

> Puis-je comparaître cette semaine devant le Comité des chemins de fer du Sénat? Veuillez m'avertir une journée ou deux à l'avance.
>
> SÉRAPHIN OUIMET.

Ce monsieur m'a écrit dans les mêmes termes. Je veux connaître le sentiment du Comité à ce sujet.

L'hon. M. DANDURAND: Lorsque M. Ouimet a proposé de comparaître, je crois que M. Biggar lui a dit d'envoyer un mémoire. Après, nous pourrions juger s'il serait nécessaire de le faire venir. Je crois que ce devrait être encore notre attitude.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Alors transmettrons-nous encore la même communication à M. Ouimet?

Quelques hon. SÉNATEURS: Adopté.

La partie du mémoire que M. Black n'avait pas encore lue à l'ajournement du Comité hier après-midi comprend le texte ci-après:

LA REPRISE DANS LE TRAFIC FERROVIAIRE NE REPRÉSENTE QU'UN TIERS DE LA REPRISE GÉNÉRALE

Ou encore; au plus fort de la crise (pour les chemins de fer), en 1933, les recettes ferroviaires avaient fléchi d'au moins 44 p. 100 à partir de 1926—soit de $469,000,000 à $263,000,000—alors que l'indice commercial n'avait baissé que de 20 p. 100.

On peut encore dire que de 1932 à 1938, les recettes des chemins de fer n'ont remonté que de 13.8 p. 100, alors que le chiffre des affaires s'était amélioré de 42.8 p. 100, ce qui revient à dire qu'en six ans les recettes des chemins de fer n'ont pas atteint le tiers du pourcentage de la reprise des affaires au Canada.

[M. Harvey H. Black.]

MONTANT PRESQUE ÉGAL DES PERTES SUBIES PAR CHAQUE CHEMIN DE FER

L'étude de ce qui s'est produit pour le Pacifique-Canadien et le National-Canadien démontre clairement que dans cet aspect du problème ferroviaire, comme en vérité dans la plupart des autres, les deux réseaux ont éprouvé des revers presque identiques. La concurrence routière n'a épargné ni l'un ni l'autre.

Depuis le plus fort de la crise ferroviaire, en 1933, jusqu'en 1937, année des hauts niveaux, les recettes brutes du Pacifique-Canadien ont augmenté de 27.2 p. 100 et celles du National-Canadien ont accusé un relèvement de 33.2 p. 100, celles du Pacifique-Canadien ayant passé de 114 à 145 millions de dollars et celles du National-Canadien, de 148.5 à 197.9 millions.

Mais, entre 1933 et 1938, les recettes brutes du Pacifique-Canadien avaient remonté de 24.6 p. 100 alors que celles du National-Canadien avaient augmenté de 22.6 p. 100—contre une reprise des affaires s'établissant à 42 p. 100. Le contraste entre 1932-1937 et 1932-1938 (le gain du National-Canadien étant dans un cas, plus marqué, et dans l'autre celui du Pacifique-Canadien étant légèrement plus élevé), s'explique par le fait que le transport provenant de la division américaine du *Grand Trunk Western* a donné au National-Canadien un avantage prononcé sur son rival quant aux gains réalisés en 1937.

En 1938, les rôles furent renversés. Le National-Canadien subit des pertes plus lourdes par suite d'un déclin commercial plus fort aux Etats-Unis qu'au Canada, surtout dans le commerce provenant de la région de Détroit et des environs, où se fabriquent les automobiles.

Mais, remarquons bien que la nature s'est montrée neutre—elle s'est abstenue de toute distinction entre les systèmes "publics" et "privés".

QUELLE PROPORTION DE LA PERTE BRUTE DE $204,000,000 PEUT-ON RECOUVRER?

Laissons de côté ces écarts frappants des pourcentages et examinons simplement quelles auraient été les recettes de nos chemins de fer si ces derniers—comme autrefois—avaient progressé proportionnellement à l'indice commercial (qui englobe non seulement l'industrie, mais aussi l'agriculture, la mise en valeur des ressources naturelles, la production, les exportations, et nombre d'autres éléments constitutifs de l'activité nationale).

En 1938, l'indice de l'activité commerciale excédait de 12½ p. 100 celui de 1926. En 1926, les recettes des chemins de fer atteignirent $469,000,000. En ajoutant 12½ p. 100 à ce chiffre on obtient $528,000,000. En 1938 les recettes véritables des chemins de fer n'ont été cependant que de $324,000,000—soit $204,000,000 de moins—ce qui constitue une différence énorme. La plus forte partie de cet écart est due à la concurrence routière.

Tel est le tableau en ce qui concerne les recettes brutes. Voyons maintenant les recettes nettes.

Le montant de $528,000,000—établi d'après l'indice commercial—s'avère légèrement inférieur aux recettes financières brutes de 1928 (et quelque peu supérieur à celles de 1929). En 1928, les bénéfices nets des deux réseaux se sont chiffrés à presque exactement $106,000,000. En 1938, leurs recettes nettes d'exploitation atteignirent à peine $27,000,000. Cette diminution énorme de $70,000,000 dans les recettes nettes est presque entièrement due à la concurrence routière. Réglementons le transport routier, établissons les bases d'une juste concurrence avec les chemins de fer et restituons à ceux-ci une partie considérable de ces $70,000,000 sous forme de profits nets plus élevés—et nous aurons résolu en grande partie le "problème ferroviaire".

ÉTUDE SÉPARÉE DU TRAFIC-VOYAGEURS ET DU TRAFIC-MARCHANDISES

Il est intéressant et utile, en cherchant à déterminer la position des chemins de fer par rapport à la concurrence routière, d'étudier séparément les éléments de

recettes imputables aux voyageurs et aux marchandises. Le tableau ci-dessous indique que les recettes provenant du trafic-voyageurs ont été atteintes plus durement que celles produites par le trafic-marchandises, à cause des pertes globales subies du fait des automobiles et des autobus. Ainsi, en 1932, le nombre des voyageurs transportés par les chemins de fer canadiens, soit 21,099,582, représentait à peine la moitié de celui de 1926, qui s'établissait à plus de 42,000,000. Et, ce qui est peut-être encore plus significatif, alors que la reprise commerciale s'est établie à plus de 40 p. 100 de 1932 à 1936, le nombre des voyageurs transportés par les chemins de fer en 1936 fut en réalité inférieur à celui de 1932.

Les chargements de marchandises ne représentaient, en 1932, que 58 p. 100 du total de 1926 (60,000,000 tonnes contre 105,000,000 tonnes), mais du moins en 1936 le volume des marchandises s'était accru de 15,000,000 tonnes, soit 25 p. 100. Même alors ce volume était inférieur de 28 p. 100 au chiffre de 1926, alors que l'activité commerciale avait augmenté de 12 p. 100.

Suit le tableau comparé:

| Année | Voyageurs | Indice | Marchandises (tonnes) | Indice | Indice commercial du volume physique |
|---|---|---|---|---|---|
| 1926 | 42,686,166 | 100.0 | 105,221,906 | 100.0 | 100.0 |
| 1927 | 41,840,515 | | 106,011,255 | | |
| 1928 | 40,592,792 | | 118,652,969 | | |
| 1929 | 39,078,893 | 95. | 115,187,028 | 109. | |
| 1930 | 34,698,676 | | 96,194,017 | | |
| 1931 | 26,396,812 | | 74,129,694 | | |
| 1932 | 21,099,582 | 49.4 | 60,807,482 | 57.8 | 78.7 |
| 1933 | 19,172,193 | | 57,364,025 | | |
| 1934 | 20,530,718 | | 68,036,505 | | |
| 1935 | 20,031,839 | | 69,141,100 | | |
| 1936 | 20,497,616 | 48.0 | 75,846,566 | 72.1 | 112.2 |

NOTE.—Si le trafic-voyageurs avait marché de pair avec l'indice commercial le total pour 1936 aurait été de 47,893,000—au lieu de 20,497,000. Si le trafic-marchandises s'était maintenu proportionnellement à l'indice commercial, le total des tonnes-marchandises pour 1936 aurait été de 118,057,000 tonnes au lieu de seulement 75,846,000 tonnes.

## SECOND PROBLÈME: LA CONCURRENCE ROUTIÈRE

Cela nous amène au deuxième aspect du problème ferroviaire. Bien entendu, le premier a trait au meilleur moyen de supprimer l'excédent actuel de parcours et le double emploi afin que les chemins de fer fassent des économies sensibles. Cela intéresse surtout les recettes nettes. Le second de ces aspects concerne le meilleur moyen de faire cesser, ou du moins de modifier la concurrence déloyale que le transport routier non réglementé—auto-camions et autobus fait subir aux chemins de fer devant se plier aux règlements arrêtés. Les tarifs des premiers font énormément de tort aux chemins de fer, parce que le camionneur est libre d'accepter la crème du transport qu'on lui offre et de refuser ce qui n'est pas rémunérateur, alors que le chemin de fer en tant que "voiturier public" est obligé de transporter tout ce qu'on lui offre. Cette concurrence est déloyale aussi parce que les camions (et les autobus) ne sont pas tenus de contribuer pour leur juste part aux frais de construction et d'entretien des routes, alors que les chemins de fer supportent les frais entiers de leurs propres "voies"; elle l'est encore par la réglementation insuffisante des heures de travail, les salaires et des autres conditions d'emploi de même qu'à plusieurs autres égards.

Le fait qu'il faut imputer surtout à la concurrence routière la perte par les chemins de fer de $200,000,000 en recettes brutes et de $70,000,000 en recettes nettes rend évident que les résultats qu'on pourrait à bon droit espérer d'une juste réglementation du transport routier se comparent étroitement à la hausse des recettes nettes que produirait la coopération entre les deux réseaux. Ainsi, deux coordinations sont essentielles à l'accroissement des recettes de nos chemins de fer et à l'allégement des charges ferroviaires pour le contribuable canadien.

[M. Harvey H. Black.]

1. La coordination des opérations du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, et
2. La coordination de la concurrence entre les chemins de fer et la route.

Comme je l'ai déjà fait remarquer, les prétentions des provinces en matière de juridiction ont empêché d'assujettir les routes à la juridiction de la Commission des transports. Evidemment, les autorités fédérales et provinciales doivent s'entendre et travailler de concert car, vu qu'il concerne le public, le problème des chemins de fer, est d'autant d'ordre provincial que fédéral. Par conséquent, les deux groupes devraient en chercher ensemble la solution: autrement, il ne sera qu'à moitié résolu et les économies possibles ne seront réalisées qu'à moitié.

### LE CANADA, LA GRANDE BRETAGNE ET LES ÉTATS-UNIS SE TROUVENT DANS UNE SITUATION IDENTIQUE

Dans la solution de ce second problème, le Canada va profiter des tentatives exactement semblables faites aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne afin de trouver quelque méthode d'établir une juste base pour la concurrence entre la route et les chemins de fer. En vérité, aux Etats-Unis, les pertes des chemins de fer en trafic-voyageurs, sinon en trafic-marchandises, ont été encore bien plus prononcées qu'au Canada.

Je viens de recevoir un exemplaire d'un rapport intitulé *"The Railroad Problem in the United States"* et publié par l'*Institute of International Finance of New York University*.

Ce rapport débute en citant "les effets économiques défavorables très importants" du "déclin prononcé du trafic et de la faculté de gain des chemins de fer des Etats-Unis depuis quelques années". Vu que les chemins de fer, après l'agriculture, constituent l'industrie américaine la plus importante, ces effets comprennent: la grande diminution de l'emploi sur les chemins de fer et dans les industries connexes; les résultats préjudiciables pour les institutions financières qui détiennent plus de titres de chemins de fer que de toute autre industrie; la qualité du service au public n'ayant pu être améliorée par suite de la difficulté de trouver facilement des fonds pour le moderniser; la stabilité commerciale sapée par l'impuissance des chemins de fer à faire des immobilisations normales.

*Déclin des recettes.*—Les recettes d'exploitation des chemins de fer de la catégorie I ont été presque réduites de moitié, soit d'une moyenne annuelle de $6,167 millions entre 1920-1929 à $3,127 millions en 1932. Ces recettes ont remonté jusqu'à $4,166 millions en 1937 et ont baissé de nouveau à $3,560 millions en 1938. Les recettes disponibles pour les frais fixes ont baissé d'une moyenne de $1,292 millions à $551 millions en 1932, et en 1938, elles ne se totalisaient qu'à $540 millions.

Le nombre des cheminots des mêmes chemins de fer a aussi décliné de 2,022,000 en 1920 à moins de 1,000,000 en 1938.

Environ 100 chemins de fer exploitant 78,000 milles de voies, soit plus de 30 p. 100 du total, sont maintenant en faillite ou sous séquestre en attendant la réorganisation. Dans le cas de 37 chemins de fer de la catégorie I en voie de réorganisation, les obligations en cours sont de $3,767,000,000.

En 1937, la production atteignit presque le maximum de 1929, mais les recettes du trafic-marchandises s'avérèrent inférieures de 20 p. 100 à ce maximum.

En 1920, le trafic-voyageurs de 47,370,000,000 de voyageurs-mille, le chiffre record pour tous les temps, s'abaissa en 1933 à un bas de 16,368,000,000 voyageurs-mille, ou le tiers du chiffre de 1920.

*Le transport tend à s'accroître.*—Dans l'étude de la perspective d'amélioration des affaires des chemins de fer dans un avenir éloigné, l'*Institute* énonce la

théorie que "le volume total de toutes les formes de transport requises pour le peuple américain tendra à s'accroître à la longue, selon l'augmentation de la population et la hausse du niveau de la vie. Un niveau de vie plus élevé est suivi ordinairement d'une demande plus forte de transport par tête, tant des marchandises que des personnes. Il est vrai que certaines influences, comme la décentralisation industrielle croissante, la perte des débouchés d'exportation pour l'agriculture, et la substitution de l'énergie hydro-électrique à la consommation de la houille, diminuent la demande des services de transport. Cependant, tout bien pesé, conclut-il, "le volume total des transports devrait, à la longue, tendre avec persistence vers une hausse modérée."

Il est ensuite question de ce que l'*Institute* estime l'élément le plus important de la situation ferroviaire. "Les chemins de fer", déclare-t-il, ont obtenu une part décroissante du volume total des transports aux Etats-Unis depuis la Grande Guerre. Les automobiles et la canalisation ont soustrait continuellement aux chemins de fer une part de leur trafic-marchandises tandis que les automobiles des particuliers et les autobus ont détourné de ces derniers la plus grande partie des voyageurs".

QUATRE PROPOSITIONS PRINCIPALES DE NATURE RÉPARATRICE

Le rapport énumère quatre des nombreuses propositions réparatrices qui méritent une étude particulière:

A. L'adoucissement des règlements afin de permettre aux chemins de fer de combattre plus vigoureusement et plus efficacement la concurrence de leurs rivaux;
B. La coordination et la réunion des installations ferroviaires;
C. Certaines réformes financières énergiques en vue de proportionner les charges fixes à la faculté de gain existante;
D. L'étatisation.

Proposition A: Le rapport soutient qu'un "certain relâchement des restrictions régulatrices appliquées aux chemins de fer, est sans doute désirable maintenant que ceux-ci doivent subir une concurrence si âpre de la part des autres moyens de transport. Néanmoins, au point de vue des recettes", ajoute-t-il, "il est probablement plus important que leurs concurrents, surtout les transporteurs routiers, soient eux-mêmes assujettis à une réglementation plus étroite afin qu'ils soient tenus de concurrencer les chemins de fer sur une base plus égale". Le rapport fait remarquer que le relâchement des restrictions appliquées aux chemins de fer qui amènerait ces derniers à "diminuer excessivement leurs tarifs" tendrait à "la contraction de la faculté de gain des chemins de fer, plutôt qu'à son rétablissement".

Proposition B: le plan le plus ambitieux pour une coordination et une réunion générales fut le "plan Prince", lequel proposait la fusion en sept réseaux. Ses parrains en estimaient des économies annuelles de $743,000,000 sur la base de "l'année de crise extrême de 1932". Le rapport déclare qu'il "est très significatif de voir que Joseph B. Eastman, alors qu'il était coordonnateur des transports, a étudié à fond cette question des économies prétendues et a constaté que ce plan permettrait, chaque année, de réaliser en économies, un minimum de $218,462,000, en tenant compte des suppositions les plus défavorables. Le rapport estime que "de fortes économies dans les frais d'exploitation pourraient résulter de la coordination et de la fusion".

*"Indemnisation de congédiement".*—Le rapport déclare qu'une telle proposition fut en butte à une très forte opposition de la part des syndicats de cheminots. En 1933 on inséra un article dans le *Transportation Act* stipulant que nul cheminot ne devait voir sa situation amoindrie du fait des projets de coordina-

tion. En 1936, les administrations ferroviaires et les syndicats en vinrent à une entente volontaire de cinq ans en vertu de laquelle toute perte d'emploi nécessitait le paiement d'une allocation variant de deux pleins mois de salaire pour moins d'un an de service à 60 p. 100 de l'échelle régulière de salaires par période de cinq ans lorsque l'employé congédié avait quinze ans de service. L'application du plan Prince aurait déplacé 76,000 cheminots, "et comportait des indemnités de congédiement se totalisant à $53,000,000 environ pour la première année". Le rapport conclut: "Malgré le problème que pose l'indemnisation de congédiement, la coordination et la fusion ne constituent pas moins le remède disponible le plus prometteur pour la solution des difficultés financières des chemins de fer".

La solution C est difficilement applicable au Canada.

Proposition D.—*L'étatisation.*—Même en étant fortement en faveur de cette mesure, M. Eastman a refusé de la considérer lorsqu'il la rejeta comme une solution des difficultés présentes, "parce que", déclare le rapport, "elle éliminerait les avantages de la concurrence, ferait naître de graves problèmes administratifs, rendrait encore plus difficiles les rapports avec la main-d'œuvre, aussi parce que l'opinion publique n'est pas absolument en faveur de l'étatisation". En outre, "l'Etat n'est pas maintenant en mesure d'assumer la lourde charge financière en jeu".

### LES PERSPECTIVES D'AMÉLIORATIONS FUTURES EXIGENT LA SOLUTION DU PROBLÈME DE LA CONCURRENCE ROUTIÈRE

Dans les termes qui suivent, le rapport dit catégoriquement que la possibilité pour les chemins de fer de faire face à la concurrence routière constitue le meilleur espoir pour l'avenir:

Les perspectives d'amélioration future du trafic ferroviaire dépendent en premier lieu de l'aptitude des lignes de chemins de fer à contrecarrer le détournement des marchandises et des voyageurs vers d'autres moyens de transport.

Certains faits récents avaient accru l'aptitude des lignes ferroviaires à retarder un plus grand détournement. Ils sont résumés ainsi:

1. Les moyens de transport rivaux sont assujettis par l'Etat à une réglementation plus rigoureuse (depuis 1935). Cependant, "la réglementation des chemins de fer est encore bien plus rigoureuse que celle qui s'applique à leurs rivaux", déclare le rapport.

2. Les impôts frappants les modes rivaux de transports ont été augmentés.

3. Les salaires et les conditions de travail s'améliorent dans les industries du camionnage et du transport par autobus, "ce qui restreint un autre avantage principal des rivaux des chemins de fer".

4. Les lignes de chemins de fer ont amélioré leur technique, par le service d'enlèvement et de livraison des marchandises aux magasins, la livraison plus rapide des marchandises, l'emploi de récipients et de remorques détachables, etc., de sorte que le service donné à l'expéditeur de colis et de marchandises de grande valeur par rail se rapproche davantage de celui que fournit le camionneur. Le rapport dit en commentaire "qu'il reste cependant beaucoup à faire en ce domaine".

(Ce dernier paragraphe s'applique aussi au Canada, de même que le résumé ci-après du rapport):

> On peut donc conclure que bien que les chemins de fer vont sans doute à la longue perdre plus de trafic dont profiteront les moyens de transport rivaux, l'importance de ce détournement devrait être beaucoup plus graduel que dans le passé. Aussi, ils pourront regagner une certaine partie du trafic antérieurement perdu au moyen d'un service amélioré ou de concessions quant aux tarifs, comme on le constate maintenant là où

les trains aérodynamiques rapides et les tarifs de passage réduits font que les voyageurs préfèrent les trains aux autocars.

(*Remarque.*—Les constatations faites au Canada confirment cet argument).

FACTEURS DU CHANGEMENT DANS LA FACULTÉ DE GAIN DES CHEMINS DE FER

Le rapport précité démontre, dans le résumé ci-après, comment la faculté de gain des chemins de fer dans ses divers aspects s'est amoindrie depuis quelques années:

| | 1937 | % de 1929 | % de 1923 |
|---|---|---|---|
| Trafic-marchandises productif en tonne-milles (millions) | 360,620 | 80 | 87 |
| Recettes moyennes par tonne-mille (millions) | 9·35 | 87 | 84 |
| Recettes d'exploitation du trafic-marchandises (millions) | $3,370 | 70 | 73 |
| Recettes en voyageurs-mille (millions) | 24,655 | 79 | 65 |
| Recettes moyennes par voyageur-mille (en cents) | 1·794 | 63 | 59 |
| Recettes d'exploitation du trafic-voyageurs (millions) | $442 | 51 | 39 |
| Total des recettes d'exploitation | $4,166 | 66 | 66 |
| Frais d'entretien (millions) | $1,322 | 64 | 58 |
| Total des frais d'exploitation (millions) | $3,119 | 69 | 64 |
| Impôts (millions) | $325 | 82 | 98 |
| Recettes nettes d'exploitation ferroviaire (millions) | $590 | 47 | 61 |
| Recettes nettes (millions) | $98 | 11 | 18 |

## COMMENT L'ANGLETERRE RÉSOUD SON PROBLÈME FERROVIAIRE

ENTENTE ENTRE LES CHEMINS DE FER ET LES ASSOCIATIONS DE CAMIONNEURS AFIN DE DIMINUER LA CONCURRENCE ROUTIÈRE

En Angleterre, la soi-disant fusion, qui a laissé encore quatre réseaux ferroviaires indépendants n'a pas résolu le problème ferroviaire. La situation continue à être très menaçante pour eux quant au maintien d'une recette suffisante. Tellement, que des représentants des chemins de fer, à la fin de novembre dernier, s'adressèrent au ministère des Transports pour recommander la suppression des restrictions d'Etat sur les chemins de fer afin qu'ils pussent être libres et ainsi mieux armés pour combattre ce qu'on a dit être le problème véritable, la concurrence routière.

A la fin, on proposa un plan de coopération entre les chemins de fer et les associations de camionneurs, ou "transporteurs", comme on les désigne, et on établit une entente "juste". Les deux groupes s'entendirent pour instituer un "comité consultatif central" afin de prendre des mesures de coordination, et les chemins de fer, à leur tour, donnèrent certaines garanties pour la protection de l'industrie, au cas où les restrictions actuelles sur les tarifs et autres conditions seraient enlevées ou atténuées.

Dans son édition hebdomadaire du 10 février 1939, le *Manchester Guardian* a publié un compte rendu de l'entente conclue le 5 février. Je le reproduis au long plus loin car il contient des suggestions qui pourraient servir à établir un compromis semblable avantageant nos chemins de fer et pouvant constituer un moyen efficace de résoudre le problème ferroviaire du Canada. Cet article se lit comme suit:

"Les représentants des compagnies ferroviaires et du comité de liaison enquêtant sur les tarifs de transport routiers ont établi à Londres, lundi (5 février 1939), une base d'entente concernant les "justes" propositions des chemins de fer. Les deux industries soumettront un mémoire conjoint contenant les propositions agréées au conseil consultatif de transport.

Le plan a pour effet de diminuer les objections des chemins de fer à certains types de permis de transporteurs pendant deux ans après la suppression des entraves. Les deux industries conviennent d'établir un comité consultatif en vue de prendre des mesures de coordination et de régler les difficultés. Il existe des sauvegardes pour la protection de l'industrie sous forme du droit d'appel à un tribunal.

[M. Harvey H. Black.]

Une déclaration officielle publiée à l'issue de la réunion disait que l'industrie du camionnage, subordonnément à certaines sauvegardes, ne soulèvera pas d'objection aux "justes" propositions. Les deux industries ont rédigé un mémoire conjoint. Les chemins de fer et les entreprises de camionnage sont d'avis qu'il faut tenir pleinement compte de la fin ultime qui est la coordination de toutes les formes de transport. Ils sont convaincus cependant qu'il ne serait pas praticable d'appliquer au roulage l'échelle actuelle des tarifs ferroviaires avec ses classifications, restrictions et obligations compliquées.

Afin d'accorder aux transporteurs plus de liberté pour la négociation d'ententes relatives à la coordination de leur propre industrie, les chemins de fer se sont engagés à ne pas soulever d'objections, sauf dans des circonstances exceptionnelles, pendant deux ans après qu'ils auront été autorisés à demander:

(*a*) Le renouvellement sans aucune modification des licences A ou B actuelles;
(*b*) L'octroi aux transporteurs actuels de licences A pour voitures supplémentaires;
(*c*) L'octroi aux transporteurs actuels de licences B supplémentaires pour les automobiles dont les opérations sont restreintes à un rayon ne dépassant pas vingt-cinq milles.

"Les deux industries ont convenu d'instituer de leur plein gré un comité consultatif central chargé de prendre certaines mesures de coordination et de régler les difficultés qui pourraient surgir. Ce comité étudiera et formulera le principe d'après lequel les ententes volontaires peuvent être conclues relativement aux tarifs routiers et ferroviaires exigés pour le transport des marchandises.

"Si l'on dégage les chemins de fer de leurs obligations actuelles, les camionneurs craignent que ces derniers ne se servent de cette liberté pour faire pression sur eux, mais, d'autre part, les chemins de fer déclarent que les propositions qu'ils ont faites les obligent expressément à exiger des taux raisonnables et que les négociants devraient avoir droit de s'adresser à un tribunal pour faire juger de la modération des tarifs demandés.

"Le mémoire prétend que les recommandations renferment des sauvegardes suffisantes pour la protection du commerce et de l'industrie sous forme du droit d'appel à un tribunal judiciaire, et que rien dans les propositions ne contrecarre le droit du négociant à se servir de ses propres voitures d'après le permis C.

"Le mémoire se termine en disant que les deux modes de transport continueront d'exister côte à côte en tant que moyens de transport rivaux mais coordonnés".

### LES CHEMINS DE FER CANADIENS COMME EXPLOITANTS DU TRANSPORT ROUTIER

Pour revenir à la situation au Canada, on croit que l'unique solution du problème ferroviaire ne consiste pas dans la réglementation des entreprises rivales de transport routier. L'on ose émettre l'opinion que les chemins de fer eux-mêmes—même à cette heure tardive—pourraient exploiter avec profit les services d'autobus et de camions. Quel service plus complet et plus attrayant les chemins de fer ne pourraient-ils offrir à leurs clients éventuels en leur donnant le choix entre le rail ou le camion pour le transport de la farine, du sucre, ou du ciment—ou des mille et une denrées qui leur ont échappé un peu partout?

J'aimerais vous donner deux exemples des possibilités en ce sens. Il y a la Cie de transport provinciale, de Montréal, filiale de la *Montreal Tramways Company*, qui étend continuellement ses excellents services d'autobus dans la province de Québec. Je ne suis pas convaincu que les deux chemins de fer n'auraient pas pu organiser depuis longtemps un service conjoint d'autobus complétant leur service de trains de voyageurs. La concurrence en ce sens qu'ils

pourraient faire maintenant à la Cie de transport provinciale serait évidemment injuste.

Le chemin de fer *New York, New Haven & Hartford* (à vapeur) a établi ou absorbé peu à peu une forte proportion des services d'autobus et de camions dans le Massachusetts, le Rhode-Island et le Connecticut, surtout par l'entremise de la *New England Transportation Company*, et il en exploite aussi dans l'état de New-York.

LA COMMISSION DES SERVICES PUBLICS DE QUÉBEC A RENDU UNE DÉCISION JUSTE CONCERNANT LES AUTOBUS

Bien des gens semblent croire que simplement parce qu'un différend en matière de juridiction sur les routes a surgi dans le cas d'au moins deux provinces, l'attitude des provinces, si on peut la considérer comme distincte de celle du gouvernement fédéral, favorise les associations locales d'exploitants d'autobus ou de camions et qu'elle ne saurait être favorable aux chemins de fer.

Cette conclusion est inadmissible. Je viens de lire un jugement rendu par la Commission des services publics de Québec qui me paraît contenir une méthode idéale susceptible d'être adoptée par un organisme d'Etat afin d'estimer les prétentions relatives d'un chemin de fer et d'un postulant de permis d'exploitation d'autobus, et qui pourrait aussi servir de base à la réglementation de la concurrence routière. Comme je n'en ai pas encore vu de citation, je vais en faire un bref résumé.

Un particulier s'était adressé à la Commission pour en obtenir l'autorisation de transporter les voyageurs en taxis, à tant par personne, de Dolbeau à Québec, par le Parc national. Le National-Canadien s'opposa à cette requête de la part d'une filiale, le chemin de fer de Québec et du lac Saint-Jean. On a dit de ce dernier qu'il avait été le pionnier dans l'établissement des communications entre Chicoutimi, la région du lac Saint-Jean et Québec, pour les marchandises et les voyageurs; que l'unique moyen de transport entre Québec et ces régions en hiver (pendant presque sept mois de l'année) était représenté par les trains de cette compagnie; que les frais en étaient particulièrement élevés à cause du climat rigoureux et des fortes rampes; qu'au cours des dernières années on avait ouvert des routes qui avaient détourné le trafic-voyageurs et le trafic-marchandises en grande partie à l'avantage des automobiles ou des camions, et que si la concurrence actuelle s'accroissait, le chemin de fer serait forcé de restreindre fortement ses services de façon à éviter des pertes sérieuses.

On a aussi fait remarquer que la compagnie ferroviaire "établit une distinction entre les services d'autobus complétant les services ferroviaires et susceptibles de leur être coordonnés, et les services d'autobus presque inutiles ou complètement inutiles au public, mais qui servent simplement à détourner du chemin de fer les voyageurs parcourant de courts et de longs trajets". En ce qui concerne les services d'autobus complémentaires, le chemin de fer a consenti à coopérer avec les exploitants autorisés d'autobus de cette catégorie au moyen de la concordance mutuelle des horaires, l'utilisation des gares, l'échange des billets et des bureaux de vente des billets, et "toutes autres mesures nécessaires à la coordination des services, à leur efficacité, leur fonctionnement économique, et à la commodité du public". Finalement la Commission apprit que "si le chemin de fer est protégé contre la concurrence faite à ses trains omnibus et ses trains à long parcours, il est prêt à établir des services suffisants d'été et d'hiver", et à les coordonner aux services complémentaires d'autobus. Si, néanmoins, a-t-on déclaré, "le chemin de fer doit faire face à la concurrence des autobus pour ses services de trains omnibus et à long parcours, alors il refuse de se reconnaître obligé le moindrement d'établir des services de trains de voyageurs non rémunérateurs d'hiver ou d'été.

[M. Harvey H. Black.]

La Commission a rejeté la requête de ce particulier, en rendant l'arrêt suivant:

"Après mûres délibérations, la Commission en est venue à la conclusion que les témoignages soumis par toutes les parties ne la justifieraient pas de faire droit à la requête des postulants, mais qu'au contraire si elle l'accordait il pourrait en résulter une modification des services de trains préjudiciable à la région en question aussi bien qu'à ses habitants.

"La Commission veut souligner le fait qu'en hiver cette région n'a pas d'autre moyen de transport que le chemin de fer et que si on veut que ce dernier subsiste il importe de rendre la chose possible en lui évitant toute concurrence que la nécessité locale ne justifie pas pour le présent".

### LE CHEMIN DE FER EXPLOITERA DES AUTOBUS

La dernière démarche fut une requête faite par le chemin de fer lui-même à la Commission pour être autorisé à exploiter son propre service d'autobus entre la région du lac Saint-Jean et Québec, la route étant de 157 milles contre 226 milles par rail. Je crois qu'il s'attend à ce que sa requête soit accordée—ce qui compléterait une politique saine relativement à la concurrence ferroviaire et routière, à un organisme d'Etat régulateur et aux intérêts du public.

## COMMENT L'INTÉRÊT DU PUBLIC EST EN JEU

J'aimerais à faire une allusion à ce que j'estime l'une des considérations les plus importantes en jeu dans toute solution du problème ferroviaire du Canada, ce qu'on peut appeler l'"intérêt public". Le sénateur Graham a insisté sur ce point au cours de l'enquête du Sénat. Il a dit, entre autres choses, pages 106 et 107 du compte rendu: "Lorsque la Commission des chemins de fer est saisie d'une demande, le fait qu'une économie puisse être réalisable ne constitue pas une preuve inéluctable que la ligne doive être fermée. Il est un autre élément qui est probablement encore plus important. Est-ce que l'économie qu'on se propose de réaliser compensera suffisamment le public pour ce qu'il perd par l'abandon de la ligne? Il se peut fort bien qu'un projet puisse se justifier du point de vue des économies réalisables par les chemins de fer, mais qu'il soit préjudiciable à l'intérêt public".

J'aimerais insister sur le fait que l'"intérêt public" entre dans la solution de la question sous bien des rapports. Nous devrions considérer les deux chemins de fer d'abord non pas comme deux sociétés d'exploitation privée mais comme les exécutants d'un service public; comme des services publics, non seulement et de beaucoup les plus considérables mais aussi les plus importants du Canada.

On ne devrait pas non plus juger leur importance par les nécessités présentes mais bien plus à la lumière des besoins futurs. Lorsque nous considérons comme nous l'avons fait, le problème ferroviaire en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, ceux qui nous l'exposent insistent à bon droit sur la nécessité du maintien des services ferroviaires pour les besoins actuels de l'industrie, de l'agriculture, etc., ou pour les besoins plus considérables de l'avenir. Mais l'avenir réserve au Canada non seulement un territoire mieux mis en valeur qu'aujourd'hui, mais un agrandissement ultérieur qui apparaîtra sur les cartes futures lorsqu'elles indiqueront son expansion vers le nord encore désert.

Il est assez simple d'entrevoir dans l'ensemble la carte physique de l'Angleterre ou des Etats-Unis de l'avenir—là où les deux pays sont entièrement mis en valeur aujourd'hui. Le plus grand essor du Canada reste à venir. Il dépend: de la multiplication plusieurs fois répétée de la production remarquable de ses ressources minérales; de l'érection de grandes papeteries pour la fabrication du papier-journal dans ses forêts de l'extrême Nord; de l'aménagement de nouvelles forces hydrauliques, et de combien d'autres choses. Et à mesure que ces mises en

valeur s'éloigneront des centres populeux et industriels, ainsi que des ports de mer, le transport ferroviaire deviendra de plus en plus indispensable.

Quand même les abandons de lignes feraient réaliser certaines économies immédiates, n'allons pas, pour cette seule raison nous départir de voies ferrées qui seront, plus tard, nécessaires à la mise en valeur de nos ressources naturelles. Quand même le réseau ferroviaire de l'Etat draine fortement nos finances aujourd'hui, gardons-nous d'être pris de panique et de conclure que cet épuisement est trop fort pour le supporter et gardons-nous d'accomplir ce que nous regretterons demain. Quelle que soit l'importance du déficit de caisse du National-Canadien, il se peut que ce soit encore payer un prix avantageux pour garantir l'existence des installations ferroviaires qui seront plus tard indispensables au pays.

### LES MINES NORANDA: $3,250,000 CONTRE $150,000,000

Considérez les chemins de fer du seul point de vue de la mise en valeur de nos ressources minérales. La richesse produite par cette exploitation fut le facteur le plus puissant pour empêcher le Canada de s'engloutir dans l'abîme de la crise commerciale récente. Il est juste de dire qu'une forte proportion de l'énorme production minérale des 25 dernières années, production qui se chiffre à plusieurs milliards de dollars, n'aurait jamais été possible sans les voies ferrées des deux réseaux.

Et le coût réel—en dépenses ferroviaires—est insignifiant eu égard aux résultats. Le chemin de fer obtient rarement et directement les profits; souvent on lui impute un faible déficit et nous disons qu'il n'est pas rémunérateur. Mais des millions sont ajoutés à la richesse du Canada—et les frais des chemins de fer représentent une faible (et très profitable) commission à payer.

Permettez-moi de vous en donner un exemple. Il y a environ 12 ans le National-Canadien consentit à construire un embranchement à partir du Transcontinental-National jusqu'à Rouyn—soit une distance de 44 milles—vu la perspective de l'établissement de la première exploitation de mines d'or et de cuivre dans le Nord de Québec.

La ligne fut construite et l'exploitation de l'une des mines les plus connues au monde en résulta. Au cours des onze ans écoulés depuis lors (de 1928 à 1938) cette mine a produit de l'or et du cuivre pour une valeur de plus de $150,000,000, et cet embranchement avait coûté au National-Canadien $3,250,000 —soit à peine 2 p. 100 ou un cinquantième de la richesse rendue possible par cette dépense. Cette mine était la "Noranda". A ses actionnaires elle a rapporté en dividendes $48,000,000—ou près de quinze fois le coût de la ligne du chemin de fer.

Cette ligne a servi l'"intérêt public" aussi bien que l'intérêt particulier. Je crois que depuis quelque temps ces 44 milles de voie ferrée ont rapporté des bénéfices raisonnables sur ce qu'ils ont coûté; si cette ligne eût accusé un déficit, pourrions-nous dire en toute justice qu'elle aurait représenté une perte sèche pour le Canada (et pour le contribuable) ou un item très profitable de "frais généraux"?

### LES MINES DE LA BAIE D'HUDSON—LES FONDERIES RÉUNIES

Dirigeons-nous à l'ouest, au Manitoba. Il y a là une mine, destinée semble-t-il, à devenir l'une des plus importantes au Canada pour la production du cuivre et du zinc et pour la contribution à la richesse canadienne. On nous a dit qu'on y a placé, afin de la mettre en valeur, plus de millions de dollars qu'on ne l'a jamais fait pour toute autre mine connue avant qu'elle n'ait commencé à produire. On y a placé environ $60,000,000, la plus grande partie de ces capitaux provenant de l'étranger et sa production annuelle s'établit à tout près de $25,000,000. Cette mine est connue dans tous les cercles miniers du monde,

comme la *Hudson Bay Mining and Smelting*. La naissance et l'essor de cette entreprise sont uniquement dus à la construction, au coût de $9,000,000, d'un embranchement du National-Canadien, embranchement qui ne fait pas encore ses frais. Diriez-vous que ce déficit dans les frais d'exploitation constitue un avantage ou un désavantage pour le Canada?

Rendons-nous maintenant en Colombie-Britannique où, grâce à une ligne du Pacifique-Canadien, le Canada a maintenant l'honneur—et les avantages—de posséder la plus importante mine de plomb du monde entier. De 1920 à 1937, cette mine a contribué pour $386,000,000 à la richesse nationale et a rapporté de beaux dividendes à ses actionnaires. Elle verse au Pacifique-Canadien, qui détient la majeure partie de son capital-actions, de forts dividendes qui ont excédé $5,000,000 en 1937 et elle lui fournit, chaque année, un trafic productif rapportant de trois à quatre millions de dollars.

On a estimé que chaque dollar dépensé pour la construction de chemins de fer au Canada est représenté par 1,000 p. 100 dans la richesse nationale qui en résulte directement. Et les dividendes futurs devraient se maintenir suivant la même échelle profitable et impressionnante.

### LA SUBVENTION DES CHEMINS DE FER AUX PRODUCTEURS DE BLÉ A OSCILLÉ ENTRE $20,000,000 ET $30,000,000 PAR ANNÉE

Je reviens de nouveau sur notre dette envers le Pacifique-Canadien et envers le National-Canadien. Il est notoire qu'au Canada les tarifs sur le blé sont, relativement parlant, les plus bas de tous les pays du monde. Pour un territoire qui s'étend de l'extrême Ouest jusqu'au terminus oriental du chemin de fer de la baie d'Hudson, les tarifs sur le grain en vigueur aujourd'hui remontent à l'entente primitive de 1897, dite de la passe du Nid-de-Corbeau—soit à 42 ans. J'ai demandé à des spécialistes de chemins de fer quelle subvention nos réseaux payaient à notre industrie du blé sous forme de transport à des tarifs excessivement bas. Les réponses ont varié—dans le cas d'une récolte moyenne de blé—de $20,000,000 à $30,000,000 par année.

Nous dépensons constamment de fortes sommes en subventions en vue de stimuler la production naturelle. Si même une partie de ces vingt à trente millions était remboursée aux chemins de fer, le déficit du National-Canadien serait fortement diminué, et le Pacifique-Canadien pourrait rétablir son ancien dividende sur ses actions privilégiées et payer des bénéfices sensibles sur ses actions ordinaires.

## QUELQUES IDÉES FAUSSES

J'aimerais maintenant faire quelques commentaires concernant ce qui me paraît des "idées fausses" quant à ce qui constitue réellement le problème ferroviaire et ce qu'il n'est pas. J'offre cela comme corollaire nécessaire à la considération d'un plan précis.

### UNE CERTAINE SOLUTION DU PROBLÈME FERROVIAIRE DU CANADA L'ACCULERAIT À LA FAILLITE ET À LA RÉPUDIATION DE SA DETTE

Dans les discussions publiques, dans certains discours et les articles de fond des journaux, on avance l'argument que le fardeau pour le pays tout entier résultant du National-Canadien doit être supprimé; autrement, il en résultera un "désastre". Un journal particulièrement zélé a dit récemment que si on adoptait un certain plan pour la solution du problème ferroviaire, le Canada serait acculé à la "faillite" et à la répudiation de sa dette. A mon sens ces commentaires sont impardonnables. Ils donnent l'impression que l'on cherche à faire accepter ce plan en éveillant un sentiment de panique dans l'esprit public

Je cite cet article de fond comme exemple d'"exagération grossière". En réponse, j'avance qu'un pays ayant pu (sans presque aucune modification dans l'assiette des impôts) accuser la reprise remarquable obtenue par le Canada dans ses finances nationales entre les années financières 1935-1936 et 1937-1938, n'a pas besoin de craindre la faillite, si les chemins de fer d'Etat sont bien administrés. En effet, grâce à la reprise des affaires, des importations et de l'achat en général, et à la recupération de la faculté de gain des habitants du pays, le ministre des Finances a pu signaler au Parlement une réduction du déficit national de $160,000,000 pour l'année terminée le 31 mars 1936, à $77,000,000 l'année suivante, et a $13,775,000 pour l'année financière terminée le 31 mars 1938—soit une amélioration de $146,000,000 en deux ans. Ce déficit d'ensemble ne résultait pas de ce qu'on a désigné les dépenses "ordinaires", mais il découlait des charges spéciales sur les recettes telles que les dépenses d'immobilisation, les déficits du National-Canadien, l'assistance-chômage et les dépenses spéciales dues à la sécheresse. Ce dernier poste dans l'année financière terminée le 31 mars 1938 comprenait plus de $24,000,000 dépensés pour l'"assistance aux régions de sécheresse", surtout en Saskatchewan. Sans ces dépenses "extraordinaires", les finances nationales auraient accusé un surplus de quelque $11,000,000, même après avoir pourvu aux besoins du National-Canadien, s'élevant à environ $42,000.000 en intérêts sur sa dette consolidée envers le public.

LES IMMOBILISATIONS ACCUSENT UNE FORTE BAISSE

Parmi les autres idées fausses qu'on a laissé subsister sans presque s'efforcer de les combattre il y a celle qui veut que les énormes dépenses s'élevant à des centaines de millions de dollars en quelques années,—que l'on impute sur le compte de capital du National-Canadien, et que l'on qualifie d'augmentations de sa dette fondée, se soient continuées depuis à une allure non ralentie. Je n'essaierai pas d'apprécier le bien-fondé des lourdes dépenses du début alors qu'on était à coordonner les cinq réseaux séparés en un tout formant le National-Canadien. Cependant, il est remarquable et c'est un des aspects les plus significatifs de la situation ferroviaire au Canada au point de vue du public, que le volume des immobilisations pour les réseaux de l'Etat—ayant produit d'énormes augmentations de la dette fondée—a été fortement réduit depuis quelques années. Il est probable que l'importance de cette réduction surprendra la plupart des Canadiens. Le rapport de la Commission Duff signale, à partir de 1917, année de l'acquisition du Canadien Northern, jusqu'à la fin de 1931, des dépenses s'élevant à $677,000,000. Ces dépenses sont surtout imputables sur le compte de capital. Ce total comprenait $48,000,000 pour le chemin de fer de la baie d'Hudson; $169,000,000 pour l'Intercolonial; $107,000,000 pour le Grand-Tronc; $42,000,000 pour le Grand-Tronc-Pacifique, et le reste; soit une moyenne de $45,000,000 pour chacune des quinze années. $10,000,000 à peine, soit une moyenne de $1,500,000 environ par année, contre une moyenne de $45,000,000 les premières années. Dans cette estimation j'omets le coût de l'achat du matériel roulant. Les achats de matériel roulant nécessiteraient des avances de capital au National-Canadien au début du remboursement des certificats de fiducie émis d'habitude par les deux réseaux pour se procurer les fonds nécessaires mais, éventuellement, ces achats deviendraient des frais d'exploitation et seraient amortis comme tels.

Voilà donc une preuve assez remarquable des dépenses d'immobilisation et des demandes de capitaux au Trésor. Je suis sûr que dans l'ensemble cet état de choses se maintiendra, à moins que les deux chemins de fer ne soient forcés de contracter de grandes dépenses d'immobilisation pour faire face aux nouvelles exigences que pourraient faire naître le progrès du Canada. Dans une telle éventualité, on pourrait considérer les dépenses comme s'étant équilibrées par le supplément de recette qu'elles ont produit.

AUGMENTATION DE $16,000,000 DANS LES BÉNÉFICES NETS PAR RAPPORT AU MÊME MONTANT DE RECETTES BRUTES

Parmi les autres améliorations survenues relativement aux obligations du public envers le National-Canadien, en voici une qui mérite d'être signalée. Il s'agit d'une réduction appréciable du prix de revient des opérations des dernières années, c'est-à-dire ce qu'on nomme le " coefficient d'exploitation ". Les années 1931 et 1937 se comparent facilement et sont presque identiques quant au volume des recettes brutes. Dans la première des deux, les recettes ont dépassé $200,000,000 (j'emploie des chiffres ronds pour simplifier la comparaison). Sur ce total, il n'est resté que $1,192,000 de recettes nettes après avoir tenu compte des frais d'exploitation. En 1937, les recettes brutes furent légèrement inférieures à $198,000,000, mais les bénéfices nets s'élevèrent à $17,110,000—soit une hausse de $16,000,000. C'est-à-dire que grâce surtout à une plus grande efficacité et à une plus grande coordination du réseau du National-Canadien, le coefficient d'exploitation est tombé de 99.41 p. 100 à 91.36 p. 100, et les bénéfices nets sur chaque $100 de recette brute se sont élevés de 59 cents en 1931 à $8.64 en 1937.

MÊME AVEC LES DÉFICITS, LE CANADA NE PERD PAS

Il a couru une autre notion fausse, semble-t-il, à l'effet que les divers plans soumis eussent supprimé complètement l'écart entre les recettes nettes d'exploitation du National-Canadien et les intérêts obligataires ($42,000,000 en 1937 et $54,000,000 en 1938). C'était naturellement impossible, vu qu'une partie importante des économies doit en justice être attribuée à la compagnie privée. Cela peut sembler un peu hétérodoxe, mais je dois dire ici que quelle que soit le moyen employé pour résoudre le problème ferroviaire, il va s'écouler bien des années avant que le déficit disparaisse; il est très possible qu'il subsiste toujours. Et j'ose aussi prétendre que vu l'utilité du National-Canadien pour le Canada, comme unité essentielle dans notre réseau de transport, tout déficit qui surviendrait (après qu'on aurait fait tous les efforts raisonnables en vue de coordonner les deux réseaux) ne laisserait pas le Canada désavantagé par le National-Canadien, mais qu'il lui devrait énormément. Et j'en dirais autant avec la même insistance de la dette du Canada envers le Pacifique-Canadien, notre autre grand service de transport. Ne nous exposons pas au désappointement en entretenant de trop grands espoirs.

## PUBLICITÉ ET PROPAGANDE CONCERNANT LA QUESTION FERROVIAIRE

Avant de terminer mes commentaires sur certains aspects du problème ferroviaire canadien, je voudrais demander que l'on cesse, dans la discussion publique de la situation des chemins de fer, de récriminer contre les deux réseaux ou de leur lancer des remarques désobligeantes. Que nous le voulions ou non, les deux réseaux existent, l'un étatisé, l'autre en propriété privée et, j'en suis convaincu, la double solution que j'ai préconisée s'applique aussi bien à un chemin de fer qu'à l'autre. Les tenants de l'unification ne sont pas justifiés de s'en prendre au National-Canadien, pas plus que les adversaires de cette mesure n'ont raison de blâmer le Pacifique-Canadien et de chercher à le châtier simplement parce que ceux qui préconisent l'unification entretiennent des relations plutôt étroites avec cette entreprise privée. Dans les deux cas, on ne fait qu'embrouiller la question et rendre la solution plus difficile à atteindre.

Encore une fois, je voudrais que, de façon objective et impersonnelle, nos chemins de fer soient considérés, au point de vue des services qu'ils rendent, comme les plus indispensables de nos utilités publiques, et que l'on tienne compte

de ce qu'ils ont fait pour le pays dans le passé. A ce sujet, il convient de rappeler qu'ils ont fait œuvre de pionniers. Le National-Canadien a hérité de l'ancien Grand-Tronc, chemin de fer établi depuis plus de quatre-vingts ans dans l'Est du Canada. De son côté, le Pacifique-Canadien existe depuis environ 1880; il a résulté de l'exécution d'un plan décennal de grande envergure et il fut parachevé en cinq ans, soit la moitié du délai prévu. La Commission Duff a eu raison d'*insister* sur ce point en parlant "de la foi, du courage et de l'énergie indomptable" que les administrateurs de la compagnie avaient apportés à la tâche de prolonger les voies ferrées dans l'Ouest non colonisé. La Commission a déclaré que cette entreprise est devenue "un actif national dont l'importance et la valeur pour le Canada sont reconnues".

Ce même rapport, dans un de ses passages, réfute les critiques inconsidérées que l'on lance contre l'administration du National-Canadien en la rendant responsable des lourdes charges obérant le Trésor public: "A la suite de l'absorption de plusieurs lignes par le National-Canadien, en 1923, celui-ci a été administré avec énergie et les succès obtenus dans l'unification des personnels des diverses compagnies justifient les éloges adressés à l'administration."

### NÉCESSITÉ DE RENSEIGNER CONVENABLEMENT LE PUBLIC

J'ai déjà dit que certains côtés de "l'intérêt public" constituaient un facteur devant jouer un rôle de premier plan dans la solution du problème ferroviaire. Cela comprend la nécessité présente ou éventuelle de maintenir ou d'établir les moyens de transport requis pour la mise en valeur de nos ressources naturelles. Dans un autre ordre d'idées, il importe pour "l'intérêt public" de bien renseigner les citoyens du pays sur les progrès accomplis à l'égard de la solution du problème ferroviaire ainsi que sur les divers plans qui peuvent être proposés ou même adoptés. Celui de "l'unification" n'a pas manqué de soutien; par contre, ceux qui appuyaient le plan de "coopération" et s'intéressaient à son avancement (pour ce qui a pu être réalisé) n'étaient pas très nombreux. D'autre part, il est plus difficile de prendre la défense du National-Canadien parce que c'est un chemin de fer d'Etat. Bien entendu, les administrateurs luttent contre les obstacles évidents qui surgissent à propos de l'une ou l'autre mesure, mais si le Gouvernement, à titre de fondé de pouvoir de ses administrés, se pose en champion d'une mesure quelconque, il risque de voir son attitude interprétée comme une "intervention politique". Il faut prendre les disposition voulues, autrement la "question ferroviaire" deviendra unilatérale et le grand public se verra privé des renseignements lui permettant de la voir dans la perspective voulue.

Il suffira d'un exemple pour démontrer la logique de ce que j'avance. On a fait de la propagande contre la décision récente de construire, à Montréal, un terminus pour le National-Canadien. Il est évident qu'il y avait deux versions à l'affaire; pourtant, une seule fut rendue publique.

### COOPÉRATION SINCÈRE (SANS CAMPAGNE DE PROPAGANDE)

Je désirerais aller plus loin au sujet des campagnes publicitaires en faveur d'un plan ou d'un autre. Si le Sénat arrêtait un plan quelconque pour résoudre le problème ferroviaire et si le Parlement adoptait certaines mesures législatives —lois nouvelles ou lois modificatrices—pourrait-on, pour le succès de l'entreprise, demander aux intéressés de s'abstenir, au cours de la période d'expérimentation, de toute propagande soit contre le plan arrêté, soit en faveur d'un autre plan?

Dans de telles circonstances, serait-il possible de mener à bien certaines expériences—l'association du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, par exemple? Serait-il logique de mener, concurremment à l'exécution du plan imposé par le Gouvernement aux deux chemins de fer, une campagne de propagande

destinée à ébranler la confiance du public dans cette mesure? Serait-il logique d'en prédire d'avance l'insuccès et de préconiser l'adoption d'un autre plan? Dans les circonstances, on est tenté de citer la maxime de l'Evangile: "Nul ne peut servir deux maîtres: Dieu et l'argent."

### LA COOPÉRATION A ASSURÉ AU PACIFIQUE-CANADIEN DES RECETTES SANS PRÉCÉDENT SUR SES ACTIONS

Comme dernier argument en faveur de la coopération (d'après les conditions améliorées supérieures que je viens de décrire), je veux souligner une expérience coopérative ayant donné des résultats uniques en fait d'économies sur les frais généraux et en fait de bénéfices nets. J'y ai déjà fait allusion en disant que cette expérience avait été conduite par le Bureau de guerre des chemins de fer canadiens. A cette occasion, le facteur prépondérant était la période critique qui exigeait la plus grande efficacité dans le transport des hommes, des vivres, des munitions et de tous les autres accessoires de guerre. Les cheminots canadiens, ceux du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc (tel qu'il s'appelait alors), du *Nord-Canadien* et des autres voies ferrées, se dépensèrent sans compter dans la crise du pays et de l'Empire. Bien qu'aucune ligne n'eût été abandonnée, les chemins de fer fonctionnèrent de concert et il y eut des exemples remarquables de coopération. Les bénéfices des chemins de fer furent aussi dignes de mention. De fait, en 1916, par exemple, les recettes nettes du Pacifique-Canadien, c'est-à-dire le solde—après avoir pourvu aux frais fixes et au capital-actions de la compagnie—furent les plus fortes dans son histoire en tant que j'ai pu le constater. Par exemple, les actions ordinaires rapportèrent $16.76 chacune, alors qu'en 1928, année où les recettes du trafic ont été les plus considérables dans l'histoire de la compagnie, les bénéfices nets sur chaque action ordinaire se sont élevés à $14.98. C'est-à-dire, qu'avec une recette brute de $139,000,000 seulement en 1916, le Pacifique-Canadien obtient une recette nette d'exploitation de plus de $50,400,000, alors qu'en 1928 il lui fallait plus de $90,000,000 de recettes brutes pour rapporter $51,694,000. Ce fut un résultat hors pair pour une coopération complète.

Ce qui a été accompli pendant la guerre grâce à la coopération peut l'être dans une forte mesure aujourd'hui.

### L'OPINION PUBLIQUE ET "LE MONOPOLE"

Avant de terminer, j'aimerais traiter particulièrement de l'unification car ce projet, préconisé de façon habile et persistante est devenu, depuis quelques années, le point central de la discussion sur la question ferroviaire. Durant tout ce temps, j'ai suivi avec intérêt la lutte qui s'est engagée devant le public. Dans l'ensemble, la plus grande part de la propagande s'est exercée en faveur de l'unification. Malgré cet avantage, il m'a paru que cette propagande ne parvenait pas à battre en brèche le fort courant d'opinion s'opposant au "monopole" que le projet laissait prévoir. Ce résultat, ainsi que je l'interprète, est venu confirmer la conviction que j'entretenais dès le début quand je croyais qu'un obstacle presque infranchissable se dressait devant l'adoption du plan en question par le grand public et par le Parlement. Cette déduction est loin d'avoir été infirmée par ce que certains partisans en vue du projet ont admis récemment, à savoir que seule la formation d'un "gouvernement national", mesure d'urgence extrême, permettrait l'adoption des lois fédérales nécessaires à ce projet.

Etant d'avis, pour ma part, que tout projet comportant un monopole quelconque ne pourrait pas faire l'objet de mesures législatives, j'ai cherché une solution qui ne s'éloignerait pas trop de l'expérience en cours. Cette solution comporterait l'institution d'un organisme indépendant dont l'impartialité serait acquise aux deux réseaux, tandis que le renvoi automatique des questions épi-

neuses à un tribunal d'arbitrage supprimerait l'élément "litigieux" que fait naître la présente "Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien."

De la sorte, je préconiserais l'adoption d'une mesure dans le sens de la "coopération réglementée" car ce serait le moyen le plus sûr d'obtenir des résultats immédiats quant à la diminution du double emploi et à la réalisation d'économies, pourvu qu'une réglementation raisonnable de la concurrence routière permette de récupérer une bonne part du trafic perdu depuis quelques années.

### EXPRESSION D'OPINION "PERSONNELLE" SEULEMENT

En toute justice pour les membres de l'association à laquelle j'appartiens, je veux faire comprendre que les opinions exprimées dans le présent mémoire sont uniquement les miennes.

## RECOMMANDATIONS

### 1. COOPÉRATION RÉGLEMENTÉE

Le régime coopératif actuel devrait être modifié de façon à devenir plus flexible et beaucoup plus efficace relativement aux épargnes. La base actuelle d'un "tribunal d'arbitrage" (dont les chemins de fer ne se sont jamais prévalus) devrait s'étendre à l'établissement d'un organisme permanent et plus considérable appelé "Tribunal de coordination des chemins de fer", dont feraient partie les experts des chemins de fer, et dont les fonctions consisteraient l'année durant à surveiller la coopération et à s'assurer de son bon fonctionnement.

Il aurait deux fonctions: (1) il servirait d'arbitre entre les deux chemins de fer lorsqu'il surgirait des différends à propos de plans susceptibles de produire des économies (toutes les occasions où l'on ne s'entendrait pas lui étant signifiées automatiquement); (2) à titre consultatif il étudierait le champ entier des opérations et proposerait des moyens d'économiser.

Un comité coopératif des chemins de fer se composerait d'un président neutre, du vice-président (ou même du président) du tribunal de coordination des chemins de fer, afin de renforcir l'esprit de coopération et de stimuler l'initiative.

Ces recommandations résultent de faiblesses dans la loi actuelle régissant la coopération et des résultats décevants de l'initiative des chemins de fer ces quatre ou cinq dernières années, dus à l'absence de relations étroites et permanentes avec le tribunal.

Comme terme de comparaison et de précédent pour la réussite éprouvée de la coopération il y a l'expérience du Pacifique-Canadien au cours de la guerre. Grâce à la coopération cordiale du Bureau de guerre des chemins de fer canadiens le Pacifique-Canadien, dont le secrétaire et le directeur virtuel était M. W. M. Neal, accusa (en 1916) le coefficient d'exploitation le plus faible de son histoire et les recettes les plus fortes par action sur ses actions privilégiées et ordinaires. Avec des recettes brutes de seulement $139,000,000 il lui manqua $1,200,000 pour égaler le record jamais atteint ensuite de bénéfices nets, à savoir $51,694,000 en 1928, alors que la compagnie avait eu des recettes plus fortes de $90,000,000.

Au cas où on croirait que sans aucune contrainte nous avons simplement maintenu les résultats actuels non satisfaisants de la coopération "de plein gré" en dépit du fort accroissement d'efficacité et de compétence du tribunal que j'ai proposé—je ferais entrer en jeu l'élément de "publicité", omis jusqu'ici dans une grande mesure en ce qui concerne la coopération. On devrait faire connaître à dates fixes au peuple canadien la liste de tous les projets de coopération et des économies étudiées, et la décision définitive prise, pour ou contre. Je suis persuadé qu'une publicité répandue deviendrait bientôt l'une des influences les

plus fortes—aussi puissante peut-être que la coercition—en vue d'obtenir la coopération sur une vaste échelle. Cela laisserait pleine responsabilité aux chemins de fer et l'enlèverait à l'Etat.

### 2. Réglementation de la concurrence routière

Mais il y a un autre domaine susceptible de donner des résultats encore meilleurs. D'après une analyse de l'effet préjudiciable de la concurrence routière sur les recettes brutes et nettes des chemins de fer ces dix ou quinze dernières années, je suis convaincu que la réglementation du transport routier en vue de le forcer à concurrencer justement les chemins de fer sera le plus fructueux de tous les moyens de résoudre le problème ferroviaire du Canada car il permettra l'augmentation des recettes brutes et nettes. Dans le cas contraire, à moins que les autorités fédérales et provinciales ne travaillent de concert à cette fin, tout plan qu'on pourra concevoir afin de diminuer les services faisant double emploi par la seule initiative des chemins de fer ne pourra que donner des résultats décevants.

Car de tels plans dans l'ensemble sont conçus pour réduire les frais généraux. Ils ne résoudraient pas, sauf légèrement et indirectement, le problème plus important qui consiste à faire récupérer aux chemins de fer les recettes brutes et nettes fortement entamées depuis quelques années par la concurrence routière.

Un exemple devrait élucider cette assertion. En 1938, les recettes brutes du Pacifique-Canadien et du Nord-Canadien s'élevèrent à $324,000,000. Si leurs recettes s'étaient depuis 1926 maintenues de pair avec l'indice du volume physique des affaires au Canada (compilé par le Bureau fédéral de la statistique), les recettes brutes auraient été de $528,000,000, soit une majoration de $204,000,000.

Voyons les profits nets: ceux-ci en 1938 atteignirent à peine $27,000,000 alors que d'après des comparaisons parallèles presque identiques entre le volume plus élevé de 1928 et de 1929, les recettes nettes pour 1938 se fussent élevées à près de $100,000,000—ou à $70,000,000 de plus, ce fléchissement résultant surtout de l'âpre concurrence routière. Voilà ce qu'il importe le plus de régler. La solution de ce problème laisse prévoir une forte augmentation des recettes brutes et nettes des chemins de fer. C'est cette question que l'on étudie avec le plus d'ardeur afin de régler les difficultés des chemins de fer anglais et américains. Le Sénat, le gouvernement fédéral et les administrations provinciales devraient s'occuper immédiatement de la chose car ce problème constitue le second et le plus important aspect de la question ferroviaire au Canada.

Ce champ d'action comporte aussi un autre avantage énorme: la coopération, l'unification et les autres plans semblables s'appliquant aux chemins de fer comptent sur un très fort pourcentage d'économies provenant de la réduction du personnel ferroviaire. La juste réglementation du trafic est un plan positif; elle ne comporte pas la réduction du nombre des cheminots ni l'augmentation du chômage au Canada, mais bien l'accroissement du nombre des cheminots grâce à la reprise du trafic. Somme toute c'est un projet infiniment plus compatible avec une politique constructive.

En Grande-Bretagne un movement tendant à la coopération entre les chemins de fer et les camionneurs a fait des progrès marqués en 1939. Aux Etats-Unis on n'attache qu'une faible importance à la fusion des chemins de fer, bien qu'il y en ait des centaines. Un rapport que vient de publier l'*Institute of International Finance* de l'Université de New-York renferme l'énoncé suivant: "Les perspectives d'amélioration des affaires des chemins de fer dans un avenir éloigné sont surtout fonction de l'aptitude de ces derniers à arrêter le détournement des marchandises et des voyageurs vers d'autres moyens de transport."

Je propose donc la double solution suivante du problème ferroviaire:

(1) La coopération réglementée destinée à diminuer les frais généraux et réaliser des économies;

(2) La réglementation de la concurrence routière en vue de rétablir les fortes recettes brutes des chemins de fer, d'accroître leurs bénéfices nets, et d'augmenter, et non pas diminuer le nombre des cheminots.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau après la séance du Sénat cet après-midi.

La séance est reprise à 6 h. 15 du soir.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, il s'agit maintenant de décider l'heure de la reprise de nos délibérations. Les deux leaders disent que ce devrait être 11 h. 30 demain matin. Le Comité de la banque et du commerce se réunit à dix heures et demie.

L'hon. M. DANDURAND: Je crois que la plupart des membres du Comité font aussi partie de celui de la banque et du commerce.

L'hon. M. HARDY: Un certain nombre.

L'hon. M. BLACK: Un bon nombre d'entre eux.

M. FLINTOFT: J'ai ici, monsieur, un mémoire que je vous avais promis ce matin. Si vous le préférez, je le garderai jusqu'à demain matin avant de le lire.

L'hon. M. DANDURAND: Vous pourrez peut-être le lire demain, mais remettez-m'en un exemplaire maintenant.

Le Comité s'ajourne à demain à 11 h. 30 du matin.

1939

SÉNAT DU CANADA

# TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

# COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

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

---

N° 8

---

PRÉSIDENTS CONJOINTS:

Le très honorable George P. Graham, c.p., et
l'honorable C.-P. Beaubien, c.r.

TÉMOINS:

M. A. J. Kelly, président du comité législatif de coopération des associations régulières de cheminots.
M. E. P. Flintoft, k.c., avocat général du P.-C.
M. S. W. Fairweather, chef du service des recherches au N.-C.

PIÈCES:

N° 103.—Mémoire du comité législatif de coopération des associations régulières de cheminots, et analyse statistique des heures de travail des employés, des salaires, etc.
N° 104.—Mémoire des chemins de fer N.-C. sur le revenu déficitaire pour l'année 1937—Lignes construites ou acquises depuis le 1er janvier 1921.
Autres délibérations sur les termini de Montréal.
Motion à l'effet de confier les témoignages entendus à une firme d'ingénieurs et de comptables de chemins de fer pour l'étude, etc.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1940

## ORDRES D'INSTITUTIONS

*(Extrait des Procès-verbaux du Sénat, 7 mars 1939)*

Résolu: Que, en vue de compléter l'enquête poursuivie au cours de la dernière session par le comité spécial du Sénat sur les chemins de fer, et de préparer et présenter un rapport suffisant de cette enquête, ce comité spécial soit institué de nouveau pour s'enquérir et faire rapport sur les meilleurs moyens de soulager le pays de la situation extrêmement grave des chemins de fer, ainsi que du fardeau financier qui en résulte; que ce comité ait le pouvoir d'assigner des personnes, de faire produire des pièces et documents, qu'il se compose du même personnel et soit par conséquent formé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Côté, Dandurand, Graham, Haig, Hardy, Horsey, Hugessen, Jones, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

# TÉMOIGNAGES

LE SÉNAT

Le MARDI 2 mai 1939.

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

Coprésidents: le très honorable M. Graham et l'honorable M. Beaubien.

O. M. Biggar, C.R., avocat du Comité.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Messieurs, savez-vous quand nous pourrons terminer cette enquête ? Il faudra en finir un jour ou l'autre.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien) : Je compte bien que nous la terminerons aujourd'hui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous devrions en finir aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham) : Il nous faut nous montrer très prudents afin de ne commettre d'injustice envers personne; toutefois il doit venir un jour où nous pourrons déclarer que nous avons épuisé nos ressources.

L'hon. M. BLACK: Finissons-en aujourd'hui même.

L'hon. M. DANDURAND: M. Biggar voudra-t-il renseigner le Comité sur ses engagements avec les personnes qui ont demandé d'être entendues ?

M. BIGGAR: Nous n'avons pris aucun engagement; tout est à la discrétion du Comité. Nous avons parmi nous des personnes—et en particulier M. Kelly, du Comité législatif de coopération des Associations régulières de cheminots—qui désirent se faire entendre si tel est le bon plaisir du Comité.

L'hon. M. BLACK: A quel sujet ?

M. BIGGAR: Pour répondre aux déclarations du professeur McDougall sur les salaires.

L'hon. M. BLACK: Certains témoins les ont déjà réfutées trois fois.

L'hon. M. DANDURAND: M. Kelly m'a remis d'avance copie de son mémoire assez volumineux, et je désirerais savoir s'il pourrait nous en donner un résumé. Impossible naturellement de lui refuser de déposer le mémoire entier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si nous devons entendre la lecture de tout le mémoire, il nous va falloir y consacrer toute la matinée.

L'hon. M. BLACK: Nous ne pouvons nous opposer au dépôt du mémoire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non.

L'hon. M. DANDURAND: Ce mémoire comporte des estimations. Faudra-t-il les insérer au compte rendu?

M. BIGGAR: C'est ce qu'on demande.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, désirez-vous le dépôt du mémoire?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, et son insertion au compte rendu.

L'hon. M. DANDURAND: M. Kelly a-t-il des raisons particulières d'appuyer son mémoire de déclarations verbales, vu qu'il doit paraître en entier au dossier?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): En effet, le tout sera porté au dossier.

M. A. J. KELLY: Monsieur le président et messieurs, nous désirerions appuyer tout particulièrement sur une couple de points. Pour être bref et

hâter le travail du Comité, nous avons rédigé un résumé de notre mémoire et des tableaux; je crois pouvoir le lire en quinze minutes. Vu les déclarations faites devant le Comité et la publicité qu'on leur a donnée, les membres de quelque dix-huit organisations croient avoir droit à l'autorisation de développer les points principaux du mémoire. Nous pourrions ainsi retenir votre attention sur les parties du mémoire qui nous tiennent à cœur.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Avez-vous l'intention de substituer votre résumé au mémoire?

M. KELLY: Non, monsieur. Il nous semble qu'après avoir rédigé un mémoire en réponse aux faussetés que l'on vous a débitées il serait juste que l'on nous permît de déposer le mémoire entier.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Votre mémoire suit-il les données exposées par M. Chase?

M. KELLY: M. Chase a parlé surtout, je crois, des mécaniciens de locomotives. De notre côté, nous désirerions couvrir toute la question des salaires des cheminots en général et nous croyons pouvoir prouver au Comité que la question salaires ne constitue pas le facteur que l'on a cherché à mettre en évidence dans la solution de ce problème.

L'hon. M. HORSEY: Si vous pouvez lire votre mémoire en quinze minutes, je crois que l'on devrait vous y autoriser.

L'hon. M. BLACK: Je proposerais d'entendre M. Kelly quinze minutes et de déposer son mémoire au dossier.

M. A. J. KELLY est appelé.

*M. Biggar:*

D. Vous êtes président du comité législatif de coopération des associations régulières de cheminots?—R. Oui.

D. Et vous avez rédigé ce mémoire pour le déposer devant le Comité en même temps qu'une analyse statistique des heures de travail et des salaires, de l'amélioration du rendement et de la productivité des employés de chemins de fer, et enfin de la répartition de la recette des chemins de fer?—R. Oui.

D. Ce sont ces deux documents que vous désirez nous communiquer et faire insérer au dossier?—R. Oui.

(Mémoire déposé par le comité législatif de coopération des associations régulières de cheminots, auquel est joint une analyse statistique des heures de travail des employés et de leurs salaires, de l'amélioration du rendement et de la productivité des employés de chemins de fer, et enfin de la répartition de la recette des chemins de fer, déposé comme Pièce 103.)

D. Vous avez, j'imagine, rédigé des notes d'où vous pouvez indiquer au Comité les points saillants de ce mémoire?

L'hon. M. DANDURAND: Vous proposez-vous de suivre votre mémoire?

Le TÉMOIN: Non, monsieur, à part la première partie qui traite du témoignage rendu devant vous par M. Peterson, où ce dernier a non seulement attaqué l'échelle des salaires et les ententes relatives aux salaires mais aussi, à notre avis, tout le fonctionnement des nombreuses fraternités internationales. Je désirerais lire la première partie de mon mémoire qui y a trait:

Honorables messieurs,

Au nom du comité législatif de coopération des associations régulières de cheminots représentant virtuellement tous les employés des chemins de fer à vapeur au Canada, nous désirons vous dire combien nous apprécions l'occasion que vous nous donnez de comparaître devant votre Comité afin de répondre à certains allégués au sujet des salaires et des conditions de travail des employés que nous représentons.

Nous prétendons que ces attaques contre nos salaires et nos conditions de travail sont tout à fait injustes, sans fondement, et essentiellement conçues pour influencer l'opinion publique contre les syndicats et les fraternités d'employés de chemins de fer. Nous voulons parler surtout du témoignage du professeur John L. McDougall de l'Université Queen's, qui a comparu devant votre Comité le 21 mars 1939, et d'un témoignage analogue de M. C. W. Peterson, rédacteur de *Farm and Ranch Review*, qui a comparu devant votre Comité le 28 mars.

Avant d'aborder la question des salaires et des conditions de travail des employés de chemins de fer nous voulons commenter brièvement certains avancés faits par M. Peterson concernant nos associations internationales de cheminots.

A la page 104 des Témoignages sous la rubrique: "Domination étrangère imposée à la main-d'œuvre ferroviaire", M. Peterson mentionne le caractère international de nos associations et donne l'impression qu'elles sont une menace pour le Canada et sont assujetties à la domination d'un pays étranger même au point d'être contraintes de faire la grève pour des relèvements de salaires afin d'uniformiser la rémunération des deux côtés de la frontière, et il déclare à la page 105: "Je ne puis concevoir d'organisme plus impuissant ou plus influençable qu'un gouvernement démocratique pour régler les différends ouvriers de grande envergure." A la page 110, M. Peterson dit: "Pour réussir dans l'étatisasion des entreprises commerciales, il faut une dictature politique capable de restreindre l'influence que le syndicalisme exerce sur les négociations. Ce fait a été démontré à maintes reprises en Europe depuis la guerre..."

En réponse aux avancés de M. Peterson, que nous estimons irresponsables, irréfléchis et qui n'indiquent pas la connaissance des faits réels ou en font fi, nous dirions d'abord que les associations internationales de cheminots existent depuis soixante-quinze ans, qu'elles possèdent un dossier enviable de réalisations à leur crédit et que les gens d'esprit sain les considèrent comme des associations responsables, capables d'exécuter tous leurs engagements. Nous défions M. Peterson ou toute autre personne de prouver un cas où ces associations ne se sont pas conformées aux lois ou ont violé certaines de leurs ententes avec les chemins de fer. Les chemins de fer canadiens eux-mêmes sont internationaux, en ce qu'ils franchissent des frontières internationales et sont membres d'une association internationale appelée *Association of American Railways*. Les institutions financières ne connaissent pas de frontières, non plus que les sociétés de secours mutuels, les cercles d'œuvres sociales, les sociétés d'assurance, l'Eglise et des firmes innombrables. Cependant, M. Peterson semble croire qu'il est déplacé pour les employés de chemins de fer d'appartenir à des associations internationales et il propose même d'abandonner notre forme démocratique de gouvernement en faveur d'une dictature politique comme celle qui existe actuellement en certains pays européens, afin de restreindre le mouvement syndicaliste pour fins de négociation. Peut-être M. Peterson préférerait-il vivre dans l'un de ces pays où il pourrait trouver des conditions qui lui plairaient davantage.

Vous apprendrez peut-être avec intérêt que nos associations sont les plus démocratiques du monde et constituent l'un de nos remparts les plus puissants contre les forces du communisme, du fascisme ou de toute autre idéologie adversaire de notre forme démocratique de gouvernement. Nous ne prêchons pas seulement des aspirations démocratiques, mais nous les mettons en pratique.

Ce ne sont pas les chefs de ces associations qui ont la haute main sur elles, comme l'avance M. Peterson, mais leurs membres. Ceux-ci élisent les officiers des associations et leur imposent un programme d'action. Est-il rien de plus démocratique?

Quant à l'accusation de M. Peterson que ces associations sont assujetties à la domination étrangère au point d'influer sur leurs membres canadiens pour leur faire déclarer la grève, nous voulons bien établir que les membres des associations internationales de cheminots au Canada choisissent leurs officiers et leurs comités parmi leurs propres membres, qu'ils possèdent une autonomie complète dans la conduite de leurs propres affaires, dirigent leurs propres négociations avec la direction en matière de salaires et de conditions de travail et que nulle personne habitant l'étranger ne peut dans aucune circonstance les forcer à se mettre en grève. Une grève ne peut être déclarée sans que les membres canadiens de l'association intéressée l'aient votée, de leur propre mouvement, et sans aucune contrainte. L'autorité qu'ont leurs présidents de déclarer la grève ou de s'y opposer est basée uniquement sur le résultat du vote des membres intéressés.

A la page 104 des Témoignages M. Peterson laisse entendre que les associations internationales de cheminots sont tellement puissantes qu'elles ont pu obliger leurs patrons et le public à consentir à des échelles de salaires excessifs. Nous goûtons l'hommage rendu à la puissance de nos associations, mais malheureusement cet avancé est inexact. Les dirigeants des chemins de fer sont des hommes d'affaires avisés qui ne perdent jamais de vue les intérêts des voies ferrées sous leur juridiction et nous avons constaté qu'ils sont tout à fait capables de protéger ces intérêts. Nous sommes fiers de la direction habile donnée à nos associations et des relations agréables qui ont existé avec les dirigeants des chemins de fer depuis de nombreuses années.

M. Peterson a proféré aussi bien d'autres accusations, mais nous ne voulons pas retenir le Comité pour les réfuter en détail. La lecture attentive de son témoignage fera voir qu'il n'est pas seulement très mal renseigné sur les associations internationales de cheminots, leurs salaires et leurs conditions de travail, mais, que la plupart de ces avancés ne s'appuient sur aucune preuve. Son témoignage fourmille des mots "je pense" et "je crois". Il renferme bien des opinions, mais très peu de faits. A notre sens, il ne mérite pas le nom de témoignage—et nous ne pouvons voir en quoi il offre quelque chose de positif à votre enquête sur le problème ferroviaire.

On n'a pas soumis jusqu'ici au Comité un exposé fidèle des salaires des employés de chemins de fer et des facteurs s'y rapportant. Le professeur McDougall et M. Peterson ont laissé entendre que les salaires imposaient une charge aux chemins de fer et qu'ils constituaient donc un élément important dont il fallait tenir compte en cherchant une solution au problème ferroviaire. Mais on n'a présenté que des bribes de témoignages à l'appui de cette conclusion. Par ailleurs, le professeur McDougall n'a étudié que des cas extrêmes intéressant une proportion relativement faible de tous ces employés alors que M. Peterson a simplement basé ses conclusions sur des hypothèses sans la moindre preuve.

Nous avons fait une analyse soignée des salaires comme facteur de coût dans le transport ferroviaire, ce qui est en fin de compte la question fondamentale en jeu ici. Et nous croyons que, tout en répondant au professeur McDougall et à M. Peterson, cette étude peut avancer véritablement le travail de votre Comité. Contrairement au professeur McDougall et à M. Peterson, nous avons pris dans notre étude tous les salaires payés à tous les employés de chemins de fer et nous sommes prêts à fournir la preuve nécessaire à l'appui de notre prétention que ces salaires ne sont pas une charge pour les chemins de fer et que, par conséquent, ils ne constituent pas un obstacle à la solution du problème ferroviaire.

Permettez-moi ici de laisser de côté le reste du mémoire et d'en venir tout de suite à quelques notes, ce qui, je crois, nous fera gagner du temps.

[M. A. J. Kelly.]

A propos des caractéristiques, fonctions et exigences du travail sur les chemins de fer, nous croyons que l'industrie ferroviaire constitue une entreprise colossale qui assure un service public essentiel indispensable en temps de paix, en cas d'urgence ou en temps de guerre. C'est une nécessité nationale, elle fait le transport constant et continu des personnes et de toutes les denrées en toutes saisons et dans toutes les parties du pays qu'elle dessert.

Le fonctionnement de cette entreprise requiert les services d'environ 130,000 hommes spécialisés et formés sur un moule tout particulier que les autres industries ne peuvent posséder ni utiliser.

Les employés de chemins de fer assument des responsabilités inconnues aux autres métiers ou occupations. La vie et la sécurité de tous les voyageurs et de chaque dollar que représentent en valeur les marchandises et l'outillage reposent sur la parfaite coordination des efforts des employés.

La nature de leur travail est telle qu'elle échappe à la surveillance constante et directe de l'administration. Les employés doivent pouvoir faire face à toutes les situations éventuelles; ils doivent être des hommes sûrs, à l'esprit sans cesse en éveil. Il est indispensable que tous soient à la hauteur de leur tâche, et l'interdépendance des divers groupes concourant à l'efficacité du service ne se retrouvent peut-être dans aucune autre industrie.

Sans vouloir déprécier la part d'autres personnes dans les domaines financiers et administratifs essentiels à l'obtention des fins de longue portée de nos chemins de fer, nous insistons sur le fait que la sécurité et le rendement du service reposent sur le travail bien coordonné d'employés de chemins de fer compétents.

Compte tenu des services rendus par les employés de chemins de fer, nous abordons maintenant les salaires et les éléments corrélatifs.

Nous avons dressé des tableaux appelés à constituer des pièces pour montrer que le salaire moyen de tous les employés de chemins de fer canadiens est peu élevé, que l'on a pu améliorer le rendement tout en réalisant des économies, enfin que les salaires des employés n'entrent pas en ligne de compte dans la solution du problème des chemins de fer.

Les données statistiques de base utilisées dans ces tableaux furent puisées dans la statistique des chemins de fer à vapeur canadiens.

On peut classer ces tableaux sous les rubriques générales suivantes:

1. Employés, heures de travail et rémunération,
2. Accroissement de l'efficacité et du rendement des employés de chemins de fer.
3. Répartition de la recette des chemins de fer.

Certains de ces tableaux apparaîtront dans l'ordre indiqué au mémoire et à la Pièce qui l'accompagne. Je les ai condensés comme suit:

Tableaux 1 et 2:

| Employés | Heures | Salaires |
|---|---|---|
| 38.8 p. 100 en moins | 35.0 p. 100 en moins | 36.1 p. 100 en moins |

Tableaux 3 et 4:

Salaires

62.7 p. 100 ne touchent pas plus de $125.
83.9 p. 100 ne touchent pas plus de $150.
91.8 p. 100 ne touchent pas plus de $200.

2 p. 100 seulement, employés supérieurs compris, touchent plus de $250.

J'ajouterai que sur ces 2 p. 100, 866 employés seulement sont visés par ce que l'on appelle les contrats collectifs; le reste comprend des salariés et autres.

Tableau 5. Par mille de voies:

| Employés | Heures | Salaires |
|---|---|---|
| 37.8 p. 100 en moins | 41.3 p. 100 en moins | 42.7 p. 100 en moins |

Tableau 6. Tonnes-milles produites de 1923 à 1937:

| Employés | Heures | Salaires |
|---|---|---|
| 6.9 p. 100 en plus | 11.3 p. 100 en plus | 5.01 p. 100 en plus |

Tableau 7. Recettes en tonnes-mille encaissées de 1920 à 1937:

| Employés | Heures | Salaires |
|---|---|---|
| 22.0 p. 100 en plus | 29.0 p. 100 en plus | 32.1 p. 100 en plus |

Tableau 8. Recettes d'exploitation encaissées du chef de:

| Employés | Heures | Salaires |
|---|---|---|
| Par ligne de chemin de fer 2.8 p. 100 en plus | 8.3 p. 100 en plus | 11.8 p. 100 en plus |

Tableau 9. Recettes globales d'exploitations issues de:

| Employés | Heures | Salaires |
|---|---|---|
| 4.3 p. 100 | 9.8 p. 100 | 12.5 p. 100 en plus |

Tableau 10. Recettes nettes d'exploitation:

| Employés | Heures | Salaires |
|---|---|---|
| 468.5 p. 100 en plus | 509.7 p. 100 en plus | 520.4 p. 100 |

Tableau 11. Recettes par tonne-mille par $ de frais d'exploitation.

Frais d'exploitation 37.1 p. 100 en moins

Tonne-mille par $..... 34.3 p. 100 en plus.

Tableau 12. Tableau incomplet des dividendes des actionnaires.

Tableau 13.

| Intérêts | Salaires |
|---|---|
| 31.3 p. 100 en plus | 36.1 p. 100 en moins |

Tableau 14. Recettes globales d'exploitation:

Proportion de la recette d'exploitation portée aux salaires.

| Recette d'exploitation | Salaires | Pourcentage de la recette porté aux salaires |
|---|---|---|
| 27.8 p. 100 en moins | 36.1 p. 100 en moins | 11.6 p. 100 en moins |

Tableau 15. Recette d'exploitation de la voie ferrée:

| Recette | Salaires | Pourcentage de la recette porté aux salaires |
|---|---|---|
| 28.9 p. 100 en moins | 36.1 p. 100 en moins | 10.2 p. 100 en moins |

Tableau 16. Pourcentage de la recette globale d'exploitation portée aux intérêts:

| Recette | Intérêts | Pourcentage de la recette portée aux intérêts |
|---|---|---|
| 27.8 p. 100 en moins | 31.3 p. 100 en plus | 82.5 p. 100 en plus |

Tableau 17. Pourcentage de la recette d'exploitation de la voie ferrée porté aux intérêts:

| Recette | Intérêts | Pourcentage de la recette portée aux intérêts |
|---|---|---|
| 28.9 p. 100 | 31.3 p. 100 en plus | 84 p. 100 en plus |

Tableau 18. Rapports entre les intérêts et les salaires:

| Salaires | Intérêts | Salaires par rapport aux intérêts |
|---|---|---|
| 36.1 p. 100 en moins | 31.3 p. 100 en plus | 54.4 p. 100 en moins |

Je désirerais maintenant vous lire le résumé et nos conclusions aux pages 37 et 38 de notre mémoire.

[M. A. J. Kelly.]

RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS

L'industrie des chemins de fer est une entreprise importante et de grande portée qui exige une précision d'horloge et une somme inusitée de formation, de doigté, de responsabilités et d'expérience chez les employés. Cette industrie ne rend que des services; or au point de vue des usagers, ce sont les employés qui constituent le chemin de fer. C'est sur eux que repose la sécurité du public et le fonctionnement harmonieux du service.

Les salaires des employés de chemins contre lesquels on a déblatéré ne sont pas un fardeau pour l'industrie ferroviaire; en fait, l'amélioration du savoir-faire chez les employés a rendu possible l'amélioration du transport effectué à un coût moins élevé, et particulièrement à un coût moins élevé de main-d'œuvre, par train; et cette diminution des frais, les employés de chemins de fer y ont contribué dans une large mesure.

Nous pouvons donc conclure que les attaques contre les salaires des employés de chemins de fer et leurs conditions de travail sont absolument injustifiées, et que ces deux facteurs ne constituent pas un embarras dans la solution du problème des chemins de fer. En réalité l'exploitation d'ensemble des chemins de fer s'effectue comme il convient et défie la critique. La chute du trafic et de la recette occasionnée par la concurrence, et ce que l'on soutire de la recette par d'autres moyens mais surtout par l'immobilisation de capitaux semblent constituer un domaine plus fructueux pour vos recherches en vue de la solution du problème ferroviaire.

S'il est vrai que le but premier de ce mémoire a été de répondre aux attaques injustifiées portées devant votre Comité contre les employés de chemins de fer du Canada, nous vous prions en sus de bien vouloir l'agréer comme supplément et appui aux recommandations que nous avons déjà déposées devant votre Comité.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien) : Parfait, monsieur Kelly. Merci.

M. FLINTOFT: Monsieur le président, je vous ai remis une lettre destinée aux deux présidents et visant le mémoire du Pacifiique-Canadien qui contredisait les témoignages des employés supérieurs des chemins de fer Nationaux du Canada qui, à leur tour, réfutaient les données du Pacifique-Canadien sur les économies à effectuer, données appuyées sur les opérations de 1930. Les membres du Comité en ont une copie. Je vous prierais, monsieur, d'insérer ce mémoire au compte-rendu.

(Ci-suit le mémoire déposé par M. Flintoft.)

MÉMOIRE À L'EFFET DE RÉFUTER LES TÉMOIGNAGES DES EMPLOYÉS SUPÉRIEURS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA APPORTÉS POUR COMBATTRE LES DONNÉES DU PACIFIQUE-CANADIEN APPUYÉES SUR LES OPÉRATIONS DE L'ANNÉE 1930.

La réfutation des données du Pacifique-Canadien porte vers trois points: (*a*) les économies à effectuer du chef de l'abandon de lignes constituent un montant important de l'évaluation, et la plus grande partie des parcours indiqués ne peuvent pas être abandonnés; (*b*) les données fondées sur les opérations de 1930 ne sont plus valides, par suite des économies effectuées par les deux chemins de fer; (*c*) enfin les calculs prétendant refléter les conditions d'exploitation de 1930 sont erronés sous plus d'un rapport.

Sur le premier point la réfutation faisait fi des témoignages attestant que les économies prévues pouvaient en somme s'effectuer sans abandon de lignes mais par un nouvel itinéraire du transport et la réduction des frais d'entretien (Macnabb, pp. 610 et 639). On a prouvé que l'élimination absolue de toute prévision d'abandon de lignes ne réduirait les économies globales que de

$7,248,798 (pp. 583, 905 - 906, 985; Pièce 70, p. 943; Pièce 80, p. 1112). Il fut aussi prouvé que si l'on n'abandonnait que les lignes communes au National-Canadien et au Pacifique-Canadien dans les calculs déposés devant la commission royale, les économies globales seraient réduites d'environ $4,215,000 (Pièce 70 p. 943). La solidité de ces chiffres ne fut pas mise en doute; or étant donné qu'ils ne constituent pas un facteur important dans les calculs d'économies, la question de savoir si oui ou non une section particulière de ligne peut être mise de côté n'entre pas comme élément de conséquence dans les économies globales.

Sur le deuxième point, on a reconnu que les économies effectuées par les deux chemins de fer depuis 1930 sont considérables, toutefois, l'on a fait noter que nombre de ces économies n'empruntent qu'un caractère temporaire; que la plus forte proportion des économies résultait du volume anormalement réduit du trafic et qu'une faible proportion venait des opérations effectuées sous l'unification. On aurait donc tort de prétendre que ces économies doivent en réalité se déduire de celles basées sur les opérations de 1930, ou de celles effectuées dans une année de trafic normal. Bien que le calcul exact de la réaction de ces économies sur la situation actuelle puisse exiger la préparation d'un nouveau relevé détaillé, les représentants du Pacifique-Canadien ont présenté un calcul approximatif des économies possibles, dans des conditions de trafic identiques à celles de 1937, basé sur la présomption que les économies d'ensemble à obtenir de l'unification diminueraient en proportion de la réduction des dépenses. Cette suggestion fut reconnue raisonnable (Fairweather, p. 206). Le résultat de ce calcul donnait une économie de $59,740,000, chiffre que persone n'a mis en doute. Le Pacifique-Canadien a fait un relevé détaillé qui étaie fortement ce calcul. Pour ces raisons, dans nos réfutations détaillées de toutes les données des calculs d'économies, nous ne traiterons pas plus au long dans ce mémoire des économies effectuées depuis 1930.

Quant au troisième point, nous répondrons comme suit aux réfutations sous les rubriques empruntées dans les calculs d'économies:

*Services de surveillance*

Les seules critiques adressées au projet de réaménagement des services de surveillance présenté par les témoins du Pacifique-Canadien portèrent sur la prudence à exercer en incluant dans ce réaménagement les lignes du National-Canadien fonctionnant aux Etats-Unis, et sur trois petits bureaux de surveillance, à savoir: ceux de l'Ile du Prince-Edouard, de Lévis et de St-Thomas. Ces critiques ne pouvaient ébranler sérieusement la valeur des calculs, car la différence dans le chiffre des économies réalisées en tenant compte de toutes les objections ne serait pas considérable, dans l'ensemble.

Les économies dues au réaménagement furent exposées par les témoins du Pacifique-Canadien dans leurs rapports sur les principaux comptes dont les postes comportaient une certaine proportion des frais de surveillance. Les témoins se sont contentés dans leur réfutation de jeter le doute sur le chiffre des économies possibles, mais la base de ces calculs ne fut jamais sérieusement attaquée. Quant au chiffre même, on a laissé entendre que les économies effectuées par le National-Canadien sous son régime de surveillance depuis 1930 invalidait une bonne partie de ce chiffre, à quoi ce mémoire a déjà répondu.

*Entretien des voies et structures*

Le critique fut M. C. B. Brown dont le témoignage apparaît à la page 1256 des délibérations. Il a critiqué la formule du Pacifique-Canadien qui comportait un calcul des frais d'entretien de la voie basé sur la dépense moyenne de chaque voie égale; il a aussi suggéré un procédé plus simple de calculer la dépense moyenne par mille en se basant sur le fait qu'il n'existait pas de données suffisantes pour autoriser un calcul d'après aucune formule milliaire moyenne reconnue.

Nous prétendons, étant donné que la formule du Pacifique-Canadien fut établie de façon à tenir compte de l'écart des frais d'entretien des embranchements au regard des frais d'entretien des lignes principales, que cette formule comporte un calcul des frais d'entretien d'une voie double par opposition à celui d'une voie simple, et qu'elle tient compte d'un écart du coût d'exploitation entre les lignes de l'est et celles de l'ouest du Canada, et qu'elle se trouve de toutes façons préférable à la formule de M. Brown qui ne comporte pas ces éléments.

M. Brown a de plus contesté pour deux raisons la possibilité de comparer les frais d'entretien du Pacifique-Canadien. La première visait la façon de traiter certains comptes de dépenses sur les rails et les traverses. M. Brown n'a pas pris garde que les mêmes comptes étaient inclus dans les calculs du Pacifique-Canadien (pp. 880 et 881 des délibérations). L'autre raison était que certains comptes de dépenses, compris dans les calculs du National-Canadien, n'apparaissaient pas dans les coûts du Pacifique-Canadien. Ces comptes étaient les suivants:

(*a*) $1,800,000 de plus pour le renouvellement des traverses. A ce sujet le Pacifique-Canadien déclare que ses chiffres attribuaient au réseau unifié sa propre proportion de traverses traitées et non traitées, alors que le National-Canadien, en 1930, posait moins de traverses par mille ainsi qu'un pourcentage moindre de traverses traitées, ce qui tendait à prouver que le calcul du Pacifique-Canadien était modéré.

(*b*) $1,500,000 de plus à cause du chiffre milliaire plus considérable chez le National-Canadien dans l'Est canadien où les frais d'entretien étaient de $500 plus élevés par mille (p. 1261). A ce sujet le Pacifique-Canadien estime que ses calculs portent un montant d'environ $600 par mille pour l'augmentation des frais d'entretien dans l'Est canadien au regard de l'Ouest canadien.

(*c*) $600,000 de plus pour les ponts en bois, et $1,500,000 de moins du chef du moindre trafic sur les lignes du National-Canadien. La différence entre ces deux chiffres étant de $900,000, la prétention du National-Canadien ne se trouve pas appuyée.

*Entretien du matériel*

Le critique, ici, fut M. J. Roberts dont le témoignage commence à la page 1265. La principale raison de sa critique (page 1268) fut que l'administration unifiée ne pouvait réduire les frais de réparations par mille du matériel du National-Canadien, étant donné que ces frais de réparations étaient déjà aussi bas, proportionnellement à ceux des chemins de fer américains, que l'exigeait un service efficace. On n'a pas critiqué le fait que les économies étaient attribuables à la réduction du nombre de locomotives et des milles de service des wagons, bien que ces économies eussent formé une plus forte proportion du total (p. 1266).

Nous prétendons que si les frais d'entretien par unité sont moins élevés au Pacifique-Canadien, ce n'est ni le résultat accidentel de conditions particulières à cette compagnie, ni le résultat d'un sacrifice consenti au détriment du service. Nous prétendons que cette économie provient de l'adoption de principes et de procédés acquis après des années d'expérience à la suite d'une variété de circonstances. Nous estimons enfin que l'utilisation pratique du matériel serait beaucoup plus facile sur un réseau unifié qu'avec des administrations distinctes. Pour cette raison, des frais d'entretien du matériel aussi bas pour le moins que ceux obtenus par le Pacifique-Canadien peuvent s'obtenir sous le régime de l'unification.

Quant aux frais de réparations de locomotives, la critique s'est faite sur les terrains suivants (p. 1266):

*Premièrement:* Que les locomotives du National-Canadien possédant une plus grande puissance moyenne de traction que celles du Pacifique-Canadien, les frais de réparations seraient proportionnellement plus élevés. Le témoin du Pacifique-Canadien a montré, page 845, que l'augmentation de la puissance

moyenne de traction des locomotives du Pacifique-Canadien a entraîné des bénéfices correspondants et que les frais d'entretien par mille n'avaient pas augmenté. L'augmentation réelle de la puissance moyenne de traction des locomotives du Pacifique-Canadien de 1925 à 1938 avait été de 16.3 p. 100.

*Deuxièmement:* Qu'une administration unifiée dépenserait davantage pour l'entretien des catégories plus nombreuses de locomotives qui apparaîtraient à l'inventaire unifié. Nous prétendons que l'élimination des catégories moins désirables de locomotives et que la plus grande facilité de rassembler les locomotives de même catégorie sur le territoire le plus approprié, chose possible sous le régime de l'unification, suffirait à faire disparaître cette augmentation des dépenses.

*Troisièmement:* Que les locomotives du National-Canadien avaient été plus modernisées que celles du Pacifique-Canadien et que, s'il est vrai que les pièces modernes augmentent le rendement, elles augmentent en même temps les frais d'entretien. L'expérience du Pacifique-Canadien montre qu'il est impossible de maintenir un niveau uniforme de frais d'entretien nonobstant la modernisation, à cause de l'augmentation d'utilité et de rendement qui en résulte.

*Quatrièmement:* Que la proportion milliaire de parcours des locomotives dans les provinces des Prairies était plus grande chez le Pacifique-Canadien que chez le National-Canadien et qu'alors les frais d'entretien des locomotives étaient censés être moindres chez le premier que chez le National-Canadien. A cela le Pacifique-Canadien a répondu que les difficultés d'approvisionnement d'eau dans les provinces des Prairies avaient augmenté les frais de réparations, de sorte que ces frais diffèrent peu de ceux imposés par les autres régions du pays.

*Transport—Voies ferrées*

M. N. B. Walton a présenté les principales critiques suivantes qui commencent à la page 1222 des délibérations:

Les économies désignées étaient irréalisables, parce que des économies de cette importance abaissaient à 33.9 p. 100 la proportion des frais de transport aux recettes, pour le réseau unifié, contre des proportions de 36.2 à 37.5 p. 100, pour les chemins de fer américains.

A ce propos nous faisons noter que la critique de M. Walton repose sur un calcul erroné, car on aurait dû prendre, comme chiffres de la recette et des frais de transport sous l'unification en 1930, respectivement, $450,230,364 et $166,562,217, soit une proportion de 37 p. 100 sur le transport.

*Services aux stations*

Ici la critique s'est restreinte—

(*a*) A jeter le doute sur la validité du chiffre du Pacifique Canadien en retenant l'attention sur de prétendues erreurs dans le calcul des dépenses prévues pour le National-Canadien pour les services de gares à Winnipeg et à Montréal.

Le Pacifique-Canadien admet la possibilité d'erreurs dans certains de ces calculs à cause du manque de renseignements détaillés, mais il se refuse à reconnaître que des écarts aussi faibles puissent anéantir ses calculs d'économies. A noter que le critique n'affirme pas que les prétendues dépenses à ces endroits furent trop élevées ou trop faibles, ni que les erreurs dont on fait état compensaient par elles-mêmes les écarts des autres comptes ou en étaient compensées. La base de l'évaluation n'est pas contestée.

(*b*) A faire noter que depuis 1930 les dépenses aux gares avaient sensiblement diminué chez les deux compagnies. Comme on l'a déjà dit, ces diminutions ne changent en rien les calculs basés sur la situation en 1930, ni n'indiquent que ces économies doivent se déduire des économies globales.

[M. E. P. Flintoft.]

*Services aux parcs*

La critique faite sous cette rubrique s'est contentée surtout de douter de la valeur des chiffres du Pacifique-Canadien, qui seraient établis en prenant pour base la réduction milliaire des locomotives de 12.2 p. 100, pourcentage identique à celui obtenu du calcul des économies dans les services aux parcs. En fait, les économies proviennent d'une étude détaillée et d'une analyse serrée à des points spécifiés où le double service était assuré par les deux chemins de fer, compte strictement tenu des conditions réelles d'exploitation et de celles du matériel. Ces économies calculées pour ces endroits furent ensuite exprimées en pourcentage des frais du chemin de fer. Le pourcentage ainsi obtenu se trouve à coïncider avec celui des économies obtenues sur le régime milliaire des locomotives, mais il n'existe pas de toute nécessité de relation entre eux.

On a aussi fait noter les erreurs de calcul des dépenses prévues aux parcs du National-Canadien à Montréal et à Winnipeg. Tout comme pour le service aux gares, la critique n'a jamais dit si ces dépenses étaient trop élevées ou trop faibles ou si les écarts désignés les compensaient.

*Service des trains*

Ici la critique s'est contentée surtout de douter de la possibilité de réduire le nombre de trains et le chiffre milliaire des wagons dans les proportions calculées par le Pacifique-Canadien. On a spécifiquement critiqué comme suit tous les item:

(*a*) Service des trains—Abandon de lignes et unification du trafic-marchandises.

La critique s'est faite, sous cette rubrique, en prétendant qu'on n'avait pas fourni de détails et que les réductions en vue étaient purement spéculatives. Il est facile de critiquer tout calcul en se plaçant à ce point de vue, mais le National-Canadien n'a apporté aucun chiffre. La position prise par le Pacifique-Canadien est que ses calculs furent effectués d'après un examen sérieux de toutes les données vérifiables.

(*b*) Chargement plus lourd des wagons. Les réductions de dépenses de ce chef furent critiquées pour la raison qu'en vue d'obtenir des diminutions considérables de milles pour les trains et les wagons, les chargements devraient être alourdis à un tel point que le service public en souffrirait. Le Pacifique-Canadien a porté à 1 p. 100 seulement la réduction des dépenses de ce chef, calcul fort raisonnable au regard des 5 p. 100 d'augmentation de chargement de wagons calculé par le National-Canadien (p. 535).

(*c*) Remaniement de l'itinéraire des wagons vides. Cette idée fut critiquée sous prétexte que toutes les économies possibles avaient été effectuées sous le régime de la coopération. Le Pacifique-Canadien admet que sur certains points la coopération a fait disparaître une faible partie du chevauchement dans ce domaine. Le chiffre global des économies ne peut cependant s'obtenir avant que ce remaniement s'applique à tout le trafic des deux chemins de fer; or ce ne serait possible que sous l'unification.

(*d*) Remaniement de l'itinéraire des marchandises. Les réductions de dépenses de ce chef furent critiquées pour la raison que les détails fournis à ce sujet étaient insuffisants pour autoriser la vérification de ces réductions, et aussi parce que toutes économies possibles sous l'unification pouvaient s'effectuer tout aussi bien par la coopération (pp. 1230-1231).

Sur le premier point le Pacifique-Canadien attire l'attention sur le témoignage de M. O'Brien (pp. 798 à 809) et sur la Pièce 57 qui, bien que pas imprimée, fut portée au dossier et que les témoins du National-Canadien pouvaient facilement consulter (p. 809). Sur le second point le Pacifique-Canadien prétend que ce n'est pas critiquer le chiffre des économies rendues possibles par l'unification que de dire que la coopération peut donner lieu à des économies égales.

En sus, le Pacifique-Canadien note que l'on a expliqué très clairement, à propos des économies à effectuer sous la coopération, que ces économies ne sont pas aussi considérables qu'elles le seraient sous l'unification.

(*e*) On a représenté comme une possibilité bien éloignée la réduction de 2½ p. 100 des frais de combustible. Nous prétendons que c'est là question d'opinions, bien que M. Vaughan, vice-président du National-Canadien (p. 1309), ait admis la possibilité de certaines économies par des achats en commun.

(*f*) Autres frais de transport. Trois item, à savoir le déblayage de débris, les dommages à la propriété et les dommages aux animaux sur la voie ferrée, furent réduits de 12.38 p. 100, pourcentage dont on n'a pas apparemment justifié la variante. Le Pacifique-Canadien note que ces comptes reflèteront de toute évidence les réductions de milles de parcours pour toutes les catégories de trains; il ajoute que le pourcentage indiqué fut celui rendu effectif à la suite de diminutions combinées de milles de parcours pour les trains de marchandises et de voyageurs et pour les trains mixtes.

L'unique critique sérieuse sous la rubrique des Autres frais de transport visait les économies effectuées par les deux chemins de fer depuis 1930 sur les wagons-lits. Il a déjà été question du résultat de ces économies.

*Augmentation de la recette d'exploitation*

Le critique (pp. 1290 à 1295) a exprimé l'avis que le calcul du Pacifique-Canadien sous cette rubrique était erroné parce que le trafic "général" s'obtenait par les chemins de fer canadiens en concurrence avec ceux des Etats-Unis pour ces seules raisons que—

(*a*) Les commerçants de la Nouvelle-Angleterre désiraient conserver le plus grand nombre possible de routes rurales.

(*b*) Les tarifs différentiels qui permettaient à ce trafic d'emprunter les lignes canadiennes sont "difficilement" reconnus par les chemins de fer américains.

On a prétendu (p. 1290) que si les chemins de fer canadiens "faisaient cause commune", ce trafic pourrait disparaître. La réponse du Pacifique-Canadien fut que si le commerce de la Nouvelle-Angleterre réclame les routes en question pour augmenter le nombre de routes concurrentes, il est illogique de supposer qu'après l'élimination de l'une d'elles par l'unification, il cesserait de soutenir l'autre. On ajoute, sur le second point, que seule la concurrence réagit sur les chemins de fer américains et que la situation des chemins de fer canadiens, au point de vue de la concurrence, serait renforcée sous l'unification par suite de l'amélioration de service.

Le témoin a critiqué les chiffres fournis pour plusieurs raisons. Il a insisté sur le fait que l'unification ne réussirait pas à forcer les chemins de fer américains de raccordement à échanger le trafic en destination ou en provenance de la Nouvelle-Angleterre de façon à assurer aux chemins de fer unifiés l'avantage d'un transport plus long sur leurs propres voies. Cependant, le même critique a refusé aussi d'accepter le chiffre des économies rendues possibles par la substitution de Portland, Maine, à North-Stratford, N.-H., et à St. Johnsbury, Vermont, parce que le National-Canadien avait déjà, depuis la date du calcul sur 1930, effectué un nouvel aménagement à cette fin même. Nous prétendons que ces deux objections se détruisent l'une l'autre, à savoir que quand il a jugé nécessaire à sa cause de prétendre que les lignes américaines pourraient conserver leur longueur de transport, le critique l'a fait.

Le critique a aussi objecté que la prise en location de la ligne du Boston and Maine entre Newport, Vermont, et Wells River, Vermont, par le Pacifique-Canadien avait pour effet que le loyer annuel de $246,000 ne pouvait se récupérer par la substitution du Central Vermont à cette ligne pour des fins d'échange. De toute évidence, que cette prise en location soit réelle ou non, il importe peu pour le chiffre d'économies réalisables par l'abandon de la

ligne en question. L'unique résultat de cette prise en location serait d'assurer que, à son expiration en 1956, le loyer annuel puisse s'ajouter aux économies à effectuer sous l'unification.

Le critique s'est aussi opposé à certains item absents du premier calcul mais suggérés comme constituant des additions appropriées à ce calcul par le Pacifique-Canadien (p. 1027), et qui furent inclus dans le calcul du National-Canadien (p. 512). Le Pacifique-Canadien a suggéré la possibilité d'économiser $1,500,000 par le rajustement de la répartition aux interlignes de la recette de fret. Le National-Canadien a estimé à $2,500,000 cet item (p. 502 des délibérations).

Le critique n'a rien dit des $1,136,000 d'économies annuelles à effectuer par un nouvel itinéraire du transport qui passerait par la route de Détroit, bien que ce calcul semble se prêter aux objections fallacieuses déjà présentées au sujet des routes de pénétration de la Nouvelle-Angleterre.

Le calcul global du Pacifique-Canadien sur une augmentation de recette du chef d'un nouvel itinéraire à donner au fret, du chef aussi d'une nouvelle répartition de la recette de fret d'interlignes, même après une modification de ce calcul, a montré une augmentation brute de $4,771,000 seulement. Le calcul de cette économie présenté par le National-Canadien (p. 515 des délibérations) comportait une augmentation de recettes de $5,385,800 de ce chef, ce qui montre bien que le premier chiffre du Pacifique-Canadien de $2,135,000 était modéré.

*Frais de transport*

La seule critique concernant spécialement cette rubrique et qui n'ait pas été réfutée dans la discussion sur les économies effectuées par les réseaux distincts depuis 1930, se borne à jeter un doute sur les possibilités de comparaison entre les dépenses des deux chemins de fer. L'unique différence appuyant ce doute porte sur le traitement des dépenses aux chapitres de la colonisation, de l'agriculture et des ressources naturelles. Le Pacifique-Canadin a noté que cette différence était comblée dans son évaluation par un calcul séparé (Pièce 67, p. 982).

*Toutes autres dépenses et dépenses générales*

L'unique critique effectuée sous cette rubrique visait la réduction des dépenses depuis 1930, et cette question a déjà été discutée.

*Navires côtiers de la Colombie-Britannique*

Le témoin s'est arrêté surtout sur deux points, savoir —

(a) la suggestion du Pacifique-Canadien que l'on pouvait éliminer deux navires; et

(b) l'élimination de la flotte de barges du National-Canadien qui serait impliquée dans le calcul du Pacifique-Canadien (pp. 1160-1161).

Le Pacifique-Canadien a répondu sur le premier point que le témoin ne pouvait, puisqu'il n'avait pas étudié la question, dire si oui ou non l'économie en question était possible (p. 1159). Sur le second point, le témoin du Pacifique-Canadien a vu ses paroles mal interprétées à la page 1010 et par le témoin du National-Canadien. On avait dit que l'économie de $104,000 était fondée sur "l'élimination des services supplémentaires et sur la disparition d'une flotte de barges". Les témoignages établissent clairement, et le fait établit aussi, qu'on voulait parler de la réunion en une seule des flottes de barges et de la mise au rebut d'une cale de barges. (Voir p. 1010).

*Intérêts sur la réduction des placements en outillage, entrepôts, et matériel des voies*

La critique des calculs du Pacifique-Canadien sous cette rubrique visait tout d'abord les résultats de la réduction à l'inventaire depuis 1930. Elle sou-

tenait ensuite à l'instar de plusieurs autres critiques qui n'avaient pas étayé leurs suggestions, l'impossibilité d'effectuer les réductions milliaires prévues pour les trains et les wagons.

Sur le premier point, la réduction à l'inventaire depuis 1930 ne constitue pas plus une critique raisonnée d'un calcul basé sur les conditions de 1930 que ne l'est l'argument à l'effet que les économies effectuées par les deux réseaux depuis cette année-là doivent se déduire, globalement, du calcul de 1930 sur les économies.

Sur le second point, le Pacifique-Canadien affirme que s'il est admis que les réductions milliaires pour les trains de voyageurs et pour les wagons furent trop élevées, l'augmentation des économies milliaires pour les trains de marchandises et les wagons les a plus que compensées (p. 1027).

*Sommaire*

M. Hungerford a résumé la critique (pp. 1097 à 1102) et l'a divisée en deux parties dont l'une comportait sinquante-cinq millions de dollars et l'autre vingt millions du chiffre global. Pour la première partie il a énuméré les prévisions alléguées qui étayaient les calculs (p. 1100), prévisions qui, avait-on prétendu, "soulèveraient des doutes dans les esprits sérieux" sur la solidité des calculs. Ces prétendues prévisions peuvent se prendre individuellement en regard des réponses du Pacifique-Canadien aux critiques à l'effet que:

1. Le Canada possède trop de milles de voies ferrées et qu'il faudrait en enlever 5,000 sans tenir compte du service à effectuer en faveur des colons".

   Réponse: On n'a rien prétendu de tel. Le résultat de l'abandon de lignes ou de l'absence de cet abandon sur les calculs n'a aucune importance pour les raisons déjà apportées.

2. Le service au Canada est par trop parfait—la déduction évidente à en tirer étant que les économies à obtenir de l'unification se feraient aux dépens de l'excellence du service.

   Réponse: Le calcul ne comporte aucune prévision de cette nature. Il prévoit que le service sera dans plus d'un cas amélioré et que de ce chef il sera moins coûteux que sous une exploitation distincte.

3. On peut imposer au trafic des itinéraires déterminés.

   Réponse: Les économies à effectuer par le choix d'un nouvel itinéraire pour le trafic ne comportent pas de violence à exercer sur les gens ou les choses mais portent plutôt sur le choix d'itinéraires plus économiques.

4. On peut abandonner les gares, termini, etc., sans s'embarrasser de ce qui en résultera pour la population et le pays en général.

   Réponse: On n'a rien prétendu de tel.

5. Les prix de revient du Pacifique-Canadien sont les mêmes que ceux du National-Canadien nonobstant les différences d'ordre géographique et autres dans le domaine de l'exploitation.

   Réponse: Les coûts unitaires du Pacifique-Canadien ne furent pas appliqués aux opérations du National-Canadien mais bien à un nouveau régime unifié qui ne serait ni le National-Canadien ni le Pacifique-Canadien (M. Coleman, p. 1436).

6. Les économies éventuelles seraient nettes sans qu'il y entre aucune immobilisation de capitaux ni d'indemnisation pour le déplacement de la main-d'œuvre.

   Réponse: Le Pacifique-Canadien a admis qu'il n'existait aucune disposition spéciale pour les immobilisations de capitaux rendues nécessaires, mais il a fait noter dans son premier calcul (p. 442) et dans l'introduction de son mémoire (p. 555) que les intérêts annuels sur les immobilisations nécessaires de capitaux seraient plus que

compensées par les économies non comprises dans le calcul et provenant de la réduction des capitaux nécessaires au réseau unifié, par rapport aux deux réseaux fonctionnant séparément. L'indemnisation de la main-d'œuvre déplacée ne constitue pas une dépense permanente et ne nuira en rien aux économies obtenues avec le temps sous le régime unifié.

7. Les inconvénients pour la main-d'œuvre et les marchés ne sont pas majeurs.

Réponse: Les embarras à créer à la main-d'œuvre se compenseront par l'octroi d'allocations temporaires qui sont une partie essentielle du plan du Pacifique-Canadien. Quant à la confusion à occasionner sur le marché, la réponse est que l'unification servira grandement les intérêts de l'industrie.

Pour la seconde division, celle comportant vingt millions de dollars du calcul effectué on a répondu qu'il s'agissait là d'une simple conjecture statistique, réponse apparemment basée sur l'argument que les différences inhérentes aux problèmes de fonctionnement et d'entretien chez les deux chemins de fer invalidaient le calcul en proportion. Le Pacifique-Canadien déclare avoir tenu compte de la différence de conditions d'exploitation quand cette différence existe, mais que cette différence entre deux chemins de fer d'importance nationale se compense chez l'un et l'autre ou qu'en somme elle est négligeable.

Disons pour conclure que là où la critique avait une certaine raison d'être, le résultat sur le calcul des économies n'en fut pas considérable. Comme on le voit, page 1027, le Pacifique-Canadien avait, avant toute critique de la part du National-Canadien, effectué des mises au point qui comportent une réduction de $4,000,000 qui représentent largement les économies permanentes effectuées depuis 1930, et des additions de $9,000,000 prises sur des item qui, bien qu'ayant pu être à bon droit compris dans le premier calcul, y furent omis. Le résultat définitif de ces mises au point répond plus que suffisamment à toute critique sérieuse.

Montréal, P. Q., le 25 avril 1939.

L'hon. M. DANDURAND: Les présidents ont prié M. Biggar de rédiger un commentaire sur les témoignages rendus devant le Comité depuis le début. Or le Pacifique-Canadien présente maintenant sur ces témoignages ses commentaires qu'il intitule: Mémoire en réfutation des témoignages des représentants des chemins de fer Nationaux du Canada apportés pour réfuter les chiffres sur les économies déposés par le Pacifique-Canadien et basés sur les opérations de l'année 1930.

Je n'ai pas l'intention de discuter le mémoire mais je propose que les représentants des chemins de fer Nationaux du Canada rédigent leurs commentaires sur ces témoignages, ce qui nous permettra de nous faire une idée complète de la situation et enlèvera à M. Biggar l'obligation qui lui incombe de rédiger un tel commentaire ou sommaire des témoignages.

Je prierai l'avocat des chemins de fer Nationaux du Canada de déposer ses commentaires sur les témoignages pour compléter les commentaires que vient d'offrir M. Flintoft au nom du Pacifique-Canadien.

Monsieur Fairweather, quel temps faudra-t-il au National-Canadien pour produire ses commentaires sur les témoignages?

L'hon. M. BLACK: Voulez-vous parler d'un résumé de son témoignage?

L'hon. M. DANDURAND: Le pendant de l'exposé du Pacifique-Canadien.

M. FLINTOFT: Je crois, monsieur, qu'il y a méprise ici. Le mémoire que je viens de présenter ne constitue pas un abrégé de notre plaidoyer. Nous avons témoigné, pour appuyer nos évaluations d'économies. Les représentants du National-Canadien furent priés de critiquer nos chiffres, et ils l'ont fait. Nous n'avons pu en juin dernier, vu la fermeture de la session, faire paraître nos

témoins pour répondre aux critiques du National-Canadien, malgré notre demande à cet effet. Je viens de vous présenter un simple résumé des témoignages. Nous avons ici des témoins à votre disposition, mais j'ai cru que le Comité n'avait pas le temps de les entendre. Vous venez d'entendre un résumé de nos réponses aux critiques du National-Canadien et non un résumé de l'ensemble de nos arguments. Nous nous sommes bornés à répondre aux critiques et à présenter les calculs que venaient appuyer nos propres témoignages. J'ajouterai que si maintenant le National-Canadien doit être autorisé à réfuter nos réponses, nous aurons droit à une certaine duplique de ses réponses à nos arguments, et ainsi de suite à l'infini. Dans le cours ordinaire des différends, une partie donne son point de vue et l'autre y répond; puis la première peut répondre à son tour à la seconde. Je me suis contenté de répondre. Je puis présenter ma réponse de vive voix si vous le préférez, mais j'ai cru mon procédé préférable pour gagner du temps.

L'hon. M. DANDURAND: C'est vrai, mais j'ai parcouru le document que mon ami M. Flintoft a bien voulu me communiquer la semaine dernière, et je ne doute nullement qu'il comporte une certaine argumentation à l'appui des chiffres fournis par le Pacifique-Canadien. Or, il est certain que pour connaître les deux côtés de la médaille il nous faut avoir les données du National-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Une réponse à la réponse.

L'hon. M. DANDURAND: Le sentiment du National-Canadien sur les témoignages.

Mon honorable ami (le très hon. M. Meighen) ainsi que les membres du comité ont formulé le désir d'avoir un résumé de l'essentiel de la preuve avec l'indication des pages où se trouvent les chiffres fournis et les arguments du National-Canadien. Or, nous venons d'entendre l'argumentation et les conclusions du Pacifique-Canadien sur l'ensemble de la preuve. On ne voudra certainement pas priver le National-Canadien du droit de présenter son point de vue. Voilà la raison pour laquelle j'affirme qu'il nous faut accorder au moins quarante-huit heures au National-Canadien pour lui permettre de nous présenter à son tour un résumé de toute la preuve comme l'a fait le Pacifique-Canadien. Allons-nous nous contenter d'entendre le Pacifique-Canadien déclarer: "Voilà ce que nous avons prétendu, et voilà la réfutation de nos arguments" et le reste? Je désirerais que l'on permît au National-Canadien de donner son opinion sur les mêmes sujets, ce qui nous fournirait un ensemble de la situation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il existe une procédure déterminée dans ces sortes de choses. Dans toute affaire judiciaire, qu'elle se passe devant une commission, un tribunal ou tout autre organisme, on entend d'abord une partie—et d'ordinaire il est avantageux de se faire entendre le premier—; vient ensuite la réponse à la réfutation, et tout finit là.

Or ce que nous venons d'entendre n'est pas un témoignage mais une réfutation de la réponse et se conforme à la procédure ordinaire. Mais si le leader du Gouvernement vient nous dire que le National-Canadien doit avoir le dernier mot—et dans certains domaines l'unique mot à dire—je vais supposer qu'il s'appuie alors sur la majorité.

L'hon. M. DANDURAND: Mon honorable ami ne doit pas oublier que nous avons clos les témoignages à la dernière session. Nous avons terminé la preuve.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non.

L'hon. M. DANDURAND: La mission qu'on nous a confiée à la réouverture de l'enquête est désignée dans la résolution.

Nous avons entendu les raisons des chemins de fer Nationaux du Canada puis celles du Pacifique-Canadien; or puisque nous autorisons le Pacifique-Canadien à renforcer son argumentation . . .

[M. E. P Flintoft.]

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est simplement la réplique habituelle.

L'hon. M. DANDURAND: Il s'agit en l'occurrence de renforcer l'argumentation apportée. J'ignore si oui ou non mon très honorable ami a lu le mémoire. Pour ma part, je l'ai lu et je prétends qu'il serait parfaitement injuste de forcer le National-Canadien à s'en tenir aux dernières déclarations du Pacifique-Canadien, si nous devions les accepter comme une description finale des faits présentés devant le Comité. Quelle objection peut-il y avoir. . .

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela ne s'est jamais fait. Tout a une fin.

L'hon. M. DANDURAND: Cependant nous n'avons jamais prétendu, à la fermeture de l'enquête, que le Pacifique-Canadien aurait droit de réplique.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et pourquoi ne l'aurait-il pas?

L'hon. M. DANDURAND: Parce que nous l'avions déjà entendu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous n'avions pas le temps de tirer des conclusions et nous avons convenu d'y revenir à cette session. S'il s'agit ici de plus qu'une réponse aux arguments du National-Canadien—je n'ai pas eu le temps de lire le mémoire et je l'admets—ce ne devrait pas être; mais si le Pacifique-Canadien s'est contenté de répondre au National-Canadien, l'affaire devrait être close d'après tout ce que j'ai toujours vu dans les tribunaux.

L'hon. M. DANDURAND: Comme je viens de le dire, il ne s'est pas agi d'une réplique à quelque déclaration venue du National-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que trouvez-vous dans le mémoire qui dépasse les bornes d'une réplique et présente un fait nouveau?

L'hon. M. DANDURAND: Il me faudrait lire le mémoire pour montrer qu'on y fait une revue de l'ensemble de la question en vue d'étayer l'argumentation du Pacifique-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non. Les critiques y apparaissent une par une et rubrique par rubrique, et on y répond. Or ce n'est là qu'une réponse.

L'hon. M. DANDURAND: On y remet sur le tapis l'ensemble de l'argumentation du Pacifique-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Impossible de faire tout ce travail en si peu de pages. Ce n'est qu'une réplique.

L'hon. M. DANDURAND: Dans ce cas, si nous autorisons le Pacifique-Canadien à déposer son argumentation, nous devrions en faire autant pour le National-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: A savoir, répliquer à une réplique.

L'hon. M. DANDURAND: Nous verrons bien. Quand nous aurons la version du National-Canadien, le Comité aura toute liberté de lire les deux versions et de dire si elles couvrent toute l'argumentation des deux chemins de fer.

L'hon. M. HAIG: Dans toute délibération du Sénat, l'auteur d'un bill fait son discours de présentation. Puis quiconque s'y oppose est libre de parler à l'encontre, et ainsi de suite durant tout le débat. Après quoi, l'auteur du bill se lève et déclare: "je vais maintenant clore la discussion" et, ce faisant, il revient sur l'ensemble de la discussion à laquelle le bill a donné lieu, mais il ne peut apporter de nouveaux arguments.

Si ce mémoire ne comporte qu'une réplique aux arguments du National-Canadien, le débat devrait en finir là. Je sais que si l'affaire se passait à la Chambre des communes et que j'eusse le dernier mot à dire, le président ne me permettrait pas d'amener du neuf dans la discussion. Nous avons tous vu ce qui s'est passé à la Chambre l'autre jour. L'honorable leader du Gouvernement et le très honorable leader de l'opposition ont parlé chacun deux ou trois fois à tour de rôle, mais ils violaient ainsi toutes les règles.

L'hon. M. DANDURAND: Nous en avons fini avec les témoignages, à la dernière session.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non.

L'hon. M. DANDURAND: Si nous n'avons pas fini, le National-Canadien continuera sa déposition. Mais nous en avons fini avec les témoignages. Le très honorable sénateur prétendra-t-il qu'une seule des parties a le droit de faire des commentaires sur les témoignages?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le National-Canadien n'a-t-il pas fait une nouvelle déposition, cette session?

L'hon. M. DANDURAND: Certainement, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont témoigné. Et voici qu'en terminant le Pacifique-Canadien annonce: "Voici notre commentaire sur ce témoignage". Lui permettra-t-on d'agir ainsi, sans donner la même latitude à l'autre réseau?

L'hon. M. HAIG: Il faut éclaircir ce point, monsieur le président. Devant n'importe quel tribunal de ce pays, ou de tous les pays, le plaignant expose son cas; le défendeur produit sa défense, et le plaignant est alors autorisé à citer de nouveau les témoins pour réfuter le défendeur. Mais il ne peut soulever de nouvelles questions.

L'hon. M. HUGESSEN: Mais on peut l'interroger.

L'hon. M. HAIG: Nous pouvons interroger sur cette déclaration. Le Pacifique-Canadien a témoigné, et est prêt à se soumettre à l'interrogatoire, Il dit: "Voici le témoignage. Nous produirons les témoins, et vous les interrogerez tant que vous voudrez." Mais l'honorable sénateur (l'hon. M. Hugessen), qui est avocat, sait qu'il ne peut plus présenter de nouveaux témoignages. Nous ne pouvons accepter en réplique un nouveau témoignage qui n'a pas été donné avec la déposition principale. Ce n'est pas de bonne procédure. Ce n'est pas la procédure du Comité du Sénat.

L'hon. M. SINCLAIR: En discutant une motion en deuxième ou troisième lecture, on peut répéter ce qui a été dit.

L'hon. M. HAIG: Oh, c'est un autre stade.

L'hon. M. SINCLAIR: C'est le second stade. Nous avons arrêté les témoignages l'année dernière.

L'hon. M. HAIG: Alors, il ne faut rien ajouter cette année.

L'hon. M. SINCLAIR: Mais nous l'avons fait.

L'hon. M. HAIG: Si cet exposé ne contient que la réfutation de ce qu'a dit le National-Canadien par le Pacifique-Canadien, cela doit clore la question. Le Pacifique-Canadien a fait un exposé, qui a été critiqué par le National-Canadien. Voici la réponse à la critique—il appartient au Comité de dire si elle est pertinente ou non.

L'hon. M. DANDURAND: C'est un commentaire du Pacifique-Canadien sur son propre témoignage et sur le témoignage du National-Canadien.

L'hon. M. HAIG: C'est la procédure normale.

L'hon. M. DANDURAND: Le Pacifique-Canadien ayant versé au dossier un exposé de ses idées sur la nature du témoignage, il est juste que le National-Canadien en fasse autant. Je laisserais au Comité le soin de décider, après lecture des deux documents, si nous devons continuer la discussion entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Mais nous ne permettrons certainement pas à une partie de présenter un commentaire qui est, en pratique, un exposé d'avocats, après l'audition des témoignages, si nous refusons la même permission à l'autre partie. C'est la première fois que j'entends une pareille proposition. Nous avons entendu les témoignages. Voici le commentaire de l'une des parties sur ces témoignages. Refuserons-nous le commentaire de l'autre partie? C'est la proposition la plus extraordinaire que j'aie encore entendue.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est nullement un commentaire. L'honorable sénateur fait une définition erronée pour rendre sa cause plausible. C'est strictement une réponse.

L'hon. M. DANDURAND: C'est une réponse que je voudrais soumettre à l'autre partie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous voulez une réponse à la réponse—quelque chose que vous n'avez jamais vu de votre vie.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai lu cet exposé, et j'estime souverainement équitable d'inviter le National-Canadien à produire sa déclaration au sujet des témoignages.

Le très hon. M. MEIGHEN: Garantissez-vous que vous n'ajouterez rien ensuite?

M. FLINTOFT: Monsieur le président, puis-je attirer votre attention sur quelques éléments relatifs à cette affaire, et qui peuvent contribuer à l'éclaircir? Vous vous rappelez qu'au printemps dernier nous avons témoigné pour appuyer nos évaluations budgétaires . On nous a ordonné de les fournir en détail, et nous les avons appuyées verbalement. Là-dessus, le Comité s'est ajourné pendant plus de deux semaines, pour permettre aux Chemins de fer Nationaux du Canada de critiquer notre déposition. Puis le Comité s'est réuni, et il a continué ses séances presque jusqu'au dernier jour de la session. Dans l'exposé de M. D. C. Coleman, nous nous disions en mesure de réfuter certaines déclarations de fait du National-Canadien au sujet de notre témoignage; mais le Comité n'a pas eu le temps de nous entendre.

Maintenant, en toute déférence pour le leader du Gouvernement (l'hon. M. Dandurand), ceci n'est pas un commentaire des témoignages. Du moins, telle n'était pas notre intention. Si nous nous sommes trompés, vous avez le droit de supprimer tout ce qui enfreint la règle bien connue. J'estime que nous n'avons introduit aucun témoignage nouveau dans ce mémoire. Nous avons parcouru la déposition du National-Canadien, et signalé ce qui nous a paru erroné, en indiquant les pages du compte rendu. Ce n'est nullement une discussion, et si l'on permettait maintenant au National-Canadien de discuter notre réfutation, je demanderais ensuite la même faveur. Comme vous le savez, l'usage universel, dans les discussions, est de soumettre les arguments des deux parties en même temps, sans donner à aucune d'elles l'avantage du dernier mot. Je demande donc respectueusement que l'on procède de cette manière, si vous acceptez la discussion. Mais cela prendrait beaucoup de temps. Cet exposé a été soumis pour éviter de citer de nouveau de nombreux témoins, et il me semble qu'il doit terminer l'affaire, en ce qui concerne les témoignages.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai lu cet exposé, et j'estime que certains de ses passages constituent un commentaire des témoignages des deux parties.

L'hon. M. CALDER: Tirez un exemple du document, pour nous montrer où il constitue un commentaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est un commentaire en ce sens que c'est une réplique. Il faut que ce soit un commentaire.

L'hon. M. DANDURAND: Je puis en lire deux ou trois pages.

L'hon. M. CALDER: Donnez un exemple.

L'hon. M. DANDURAND: On croira que c'est une critique de la position prise par le National-Canadien, et une approbation des chiffres donnés par le Pacifique-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne vois pas d'inconvénient à ce que le Pacifique-Canadin fournisse un exposé de ses idées sur l'ensemble des témoignages, pourvu que le National-Canadien puisse en faire autant, s'il le veut. De la sorte,

avec les deux documents, nous aurions l'exposé de la position prise par les deux réseaux. Nous n'allons pas accepter l'exposé du Pacifique-Canadien comme le mot final sur la valeur des témoignages que nous avons entendus. J'ai dit tout à l'heure, au début de mes remarques, que M. Biggar pourrait peut-être nous faire un exposé qui nous conduirait au cœur des témoignages. Au lieu de cela, le Pacifique-Canadien vient nous dire: "Voici la substance des témoignages, telle que nous voulons vous la faire accepter."

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, non.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai lu l'exposé.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est une réponse.

L'hon. M. DANDURAND: Le National-Canadien pourrait nous donner aussi son opinion sur les témoignages, et nous pourrions examiner les deux documents.

L'hon. M. COTÉ: Le National-Canadien a fourni un exposé l'année dernière.

L'hon. M. DANDURAND: Les deux parties l'ont fait.

L'hon. M. COTÉ: Non. L'année dernière, le Pacifique-Canadien proposait un plan, et témoignait à l'appui de ce plan. Il avait évalué les économies réalisables par l'unification, et citait force témoins. Il ne répondait à personne; il offrait un projet constructif au Comité. J'espérais que des témoins cités par le National-Canadien analyseraient l'exposé du Pacifique-Canadien et nous soumettraient des idées originales sur la question des charges ferroviaires. Mais ils n'avaient rien de positif à offrir. L'un après l'autre, les témoins du National-Canadien vinrent attaquer le témoignage du Pacifique-Canadien. Tous leurs efforts tendirent à démontrer qu'on ne pouvait se fier aux témoins du Pacifique-Canadien. M. Biggar demanda aux représentants du National-Canadien s'ils avaient une opinion personnelle sur les économies réalisables. Ils n'en avaient pas. Ils savaient seulement que les chiffres du Pacifique-Canadien étaient inexacts.

L'hon. M. DANDURAND: Je vous demande pardon.

L'hon. M. HORSEY: Ils avaient leurs évaluations.

L'hon. M. COTÉ: Ils avaient ce qu'ils appelaient une conjecture intelligente.

L'hon. M. DANDURAND: Les deux parties faisaient des évaluations.

L'hon. M. COTÉ: Quelqu'un—je crois que c'était M. Fairweather—a décrit ces évaluations comme une conjecture intelligente. Il avait une série de ces conjectures, sur les économies possibles, à partir de $56,000,000. Comme M. Flintoft l'a dit tout à l'heure, nous avons ajourné après le témoignage du Pacifique-Canadien, pour permettre au National-Canadien de préparer sa réponse. Il l'a préparée et l'a apportée. Mais elle ne contenait rien de positif; ce n'était qu'une tentative de réfutation du témoignage du Pacifique-Canadien. Est-ce que, se rendant compte qu'il a oublié de dire quelque chose, l'année dernière, en réponse à la déposition principale. . .

L'hon. M. DANDURAND: Oh non. Le National-Canadien peut fournir un exposé de ses idées sur les témoignages, comme le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. COTÉ: Quand le National-Canadien eût répondu, l'année dernière, au Pacifique-Canadien, celui-ci déclara: "Ces témoins ont dit des choses que nous n'approuvons pas. Ils ont mal interprété notre déposition, ou ont commis quelque autre erreur, et nous voulons une occasion de réfuter leur réponse." Maintenant, le Pacifique-Canadien veut présenter sa réplique. Je ne l'ai pas lue, mais je crois qu'il a le droit de la présenter. Mais ce serait une procédure extraordinaire que de permettre au National-Canadien de répliquer à cette réplique. D'un autre côté, si le National-Canadien reconnaît franchement qu'il a oublié quelque chose d'important l'année dernière, je suis prêt à l'entendre, bien que ce soit irrégulier, parce que je ne veux pas refuser de connaître des

faits. Par esprit d'équité, et sans admettre le principe qu'on peut répliquer à une réplique, j'accepterais un exposé du National-Canadien, s'il reconnaît qu'il a oublié quelque chose l'année dernière.

L'hon. M. CALDER: Monsieur le président, puis-je énoncer un autre point de vue? Les avocats ont eu passablement de latitude sur ce point.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'êtes-vous pas avocat?

L'hon. M. CALDER: Oui, mais je n'ai jamais exercé le droit. Je présume que nous en sommes sur les estimations faites par le Pacifique-Canadien quant aux économies rendues possibles par la fusion et sur les preuves que le National-Canadien a apportées à l'encontre. S'il ne s'agit que de cette question, quelle importance cela peut-il avoir pour le Comité? Nous convenons tous que ce dernier n'est pas en mesure de peser les témoignages rendus par les deux parties car nous sommes très peu au courant de ces choses-là. Comme je l'ai déjà dit, cette question est hérissée de problèmes techniques et le Comité n'est pas en mesure de juger des témoignages rendus. Seul un expert pourrait s'acquitter de cette tâche. Bien entendu, je ne parle que d'une façon générale car il se peut que certains aspects du problème soient à notre portée et que nous soyons en état de tirer des conclusions justes à leur sujet; mais, en général, le Comité n'est pas en mesure de déduire des témoignages rendus s'il y a moyen d'économiser $70,000,000, $60,000,000, $50,000,000 ou $40,000,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous voulez dire qu'il ne peut se prononcer quant au montant.

L'hon. M. CALDER: C'est cela. Et si nous continuons à procéder de cette façon, à la fin nous ne serons pas plus avancés que nous ne le sommes maintenant. C'est pourquoi je dis que nous devrions mettre un terme aux délibérations aussitôt que possible, autrement, je me retirerai. Je ne tiens pas à perdre mon temps ici jour après jour.

L'hon. M. DANDURAND: Je n'ai pas l'intention de faire prolonger cet interrogatoire.

L'hon. M. BLACK: N'y aurait-il pas moyen de régler la question en demandant à M. Biggar de nous préparer une récapitulation des témoignages?

L'hon. M. DANDURAND: Faudrait-il ignorer ce document-ci?

L'hon. M. BLACK: Je ne voudrais pas le laisser de côté. Nous avons déjà entendu les dépositions du National-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: En toute justice, vous ne pouvez laisser cette réplique de côté.

L'hon. M. BLACK: Je ne crois pas que le National-Canadien puisse nous communiquer d'autres faits nouveaux. Ne perdons pas notre temps à entendre une nouvelle réfutation de la part de ce chemin de fer. Que M. Biggar prépare une récapitulation des témoignages.

L'hon. M. DANDURAND: Alors je propose que le National-Canadien produise un exposé écrit et que M. Biggar le commente avec celui du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. BLACK: Si M. Biggar doit faire certains commentaires sur les dépositions, il me semble qu'il devrait les repasser toutes du commencement à la fin et non s'en tenir aux deux exposés.

L'hon. M. DANDURAND: C'est ce qu'il fera mais il aura l'avantage d'avoir, en plus, ces deux exposés.

L'hon. M. HORSEY: A mon avis, monsieur le président, nous ne devrions pas nous en tenir strictement à la procédure judiciaire ou à la procédure régissant les débats. Notre Comité a été institué pour obtenir tous les renseignements possibles des deux chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous avez raison, monsieur Horsey, mais nous voudrions en finir.

L'hon. M. HORSEY: Comme le dit le sénateur Meighen, il nous faut en finir. Il faut mettre un terme à la procédure. L'audition des témoignages ayant été close à la dernière session et notre enquête ayant été terminée, sauf en ce qui regarde la rédaction de notre rapport...

L'hon. M. CALDER: Ce n'est pas exact.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avez-vous lu le texte de la résolution qui institue le présent Comité?

L'hon. M. HORSEY: Le Comité a été réinstitué à la présente session.

Le très hon. M. MEIGHEN: Entre autres choses cette résolution dit: "...en vue de compléter l'enquête poursuivie au cours de la dernière session". Il est certain que nous n'aurions pas adopté cette résolution si l'enquête avait été complètement terminée.

L'hon. M. HORSEY: Je n'insiste pas. En tout cas, nous n'avons pas rédigé notre rapport et nous n'avons pas été avertis qu'il nous faudrait entendre de nouvelles dépositions ou que le Pacifique-Canadien ferait d'autres commentaires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui. A la dernière session il avait demandé la permission de le faire.

L'hon. M. HORSEY: Je l'ignorais. Nous constatons qu'il ne nous reste maintenant pas grand temps pour accomplir notre tâche.

L'hon. M. CALDER: L'honorable sénateur semble oublier qu'à la fin des séances du Comité de l'an dernier, la majorité des membres était d'avis qu'il aurait fallu charger un groupe d'experts d'étudier les témoignages rendus. J'espérais qu'une fois la session finie, les experts analyseraient les dépositions et nous remettraient des données nous permettant d'agir. Rien n'a été accompli en ce sens. Si nous continuons à recevoir des documents, je ne les lirai pas car je considère qu'ils ne me seront d'aucune utilité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si nous mettions la question aux voix.

L'hon. M. HORSEY: A mon sens, nous devrions accorder quarante-huit heures au National-Canadien pour qu'il rédige un mémoire qui clorait la série des témoignages. Ma proposition est raisonnable, ce me semble.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je suppose que la mise aux voix constitue la solution la plus pratique.

L'hon. M. HAIG: Pour moi, le vote est inutile. Le leader du Gouvernement désire que le National-Canadien produise un exposé. A mon avis, c'est là un fait sans précédent, mais je ne voterai certainement pas contre sa proposition. Qu'il obtienne cet exposé s'il le désire.

L'hon. M. HORSEY: Ce serait épargner du temps.

L'hon. M. HAIG: Le leader du Gouvernement s'efforce de toujours donner le dernier mot au National-Canadien. Il ne se montre pas impartial mais s'il veut prendre cette attitude, je ne voterai pas contre la production d'un exposé de la part du National-Canadien.

L'hon. M. DANDURAND: Ce n'est pas du tout ce que je veux. Je veux rendre justice aux deux parties qui nous ont saisis de leur version des faits.

Je puis dire que M. Biggar a été prié de préparer une récapitulation des dépositions entendues. Il se peut qu'il demande aux deux chemins de fer de produire leur exposé. J'ai pris pour acquis que le Pacifique-Canadien l'avait déjà fait.

L'hon. M. HAIG: Il ne s'agit pas d'un exposé de toute la cause mais bien plutôt d'une réponse aux arguments du National-Canadien.

M. FLINTOFT: Permettez-moi, monsieur, de dire que le mémoire en question porte entièrement sur les estimations que nous avons déjà déposées et qui ont été critiquées par le National-Canadien au bout de trois semaines. Il ne

s'agit pas d'arguments ni de commentaires sur les témoignages. Ce mémoire n'expose que des faits. Nous ne sommes venus ici que pour avancer ce que nous pouvons prouver par témoins et ce que nous croyons devoir être utile à l'enquête que vous poursuivez. L'honorable leader du Gouvernement aurait-il refusé notre demande si, en juin dernier, nous avions insisté sur la comparution de témoins pour réfuter les allégations du National-Canadien, ce qui était notre droit incontestable? Nous déposons ce mémoire pour abréger l'enquête tout simplement.

L'hon. M. DANDURAND: M. Flintoft me permettra bien de lui poser la question suivante: ce mémoire ne contient-il pas bon nombre de chiffres établissant une comparaison entre 1930 et 1937?

M. FLINTOFT: Non.

L'hon M. DANDURAND: Oh! oui.

M. FLINTOFT: Il n'y est pas du tout question de la situation existant en 1937.

L'hon. M. DANDURAND: Je vous demande pardon; votre exposé traite de cette question.

M. FLINTOFT: Oh! non, monsieur. Si vous lisez attentivement, je crois que vous serez de mon avis.

L'hon. M. DANDURAND: A tout événement, je propose que nous permettions au National-Canadien de produire un exposé concernant les commentaires sur les témoignages. Lorsque nous aurons ces deux documents, nous pourrons les renvoyer à M. Biggar pour qu'il voie s'il ne pourrait pas en faire la base d'un rapport qui agréera au Comité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je consens volontiers à ce que vous présentiez votre motion, monsieur Dandurand, mais je préférerais que vous vous absteniez de décrire ce mémoire d'une façon que ceux qui l'ont déposé prétendent injustifiée. Pourquoi le décrire? Il se passe de commentaires. Proposez donc tout simplement de permettre au Pacifique-Canadien de le déposer et faites une proposition dans le même sens pour autoriser le National-Canadien à nous remettre sa version.

L'hon M. DANDURAND: Je croyais que nous avions reçu ce mémoire. Alors, je propose que le National-Canadien soit autorisé à déposer un mémoire analogue exposant la situation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce sera une réponse au premier exposé.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne voudrais pas obliger le National-Canadien à limiter sa réplique aux allégations du mémoire en question car il commente les témoignages à la lumière de la situation de 1930 et de celle de 1937. Ne vous y trompez pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Présentez votre motion de la façon dont vous l'entendrez.

L'hon. M. DANDURAND: Je propose que nous permettions au National-Canadien comme nous l'avons fait pour le Pacifique-Canadien, de faire connaître au Comité ses vues sur les nouvelles dépositions entendues.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Alors, nous n'en finirons jamais.

L'hon. M. DANDURAND: Nous verrons bien.

L'hon. M. HAIG: Avant que la motion soit mise aux voix je désire faire remarquer que je paire avec le sénateur Robinson. Il est occupé au Comité du divorce et je lui ai promis de ne pas voter en son absence.

La motion est adoptée par 6 voix contre 4.

Le très hon. M. MEIGHEN: Y a-t-il quelque chose au sujet des terminus?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Nous avons une requête de M. McLeod qui demande à rendre témoignage sur la question des terminus. Voudrez-vous en donner lecture?

Le très hon. M. MEIGHEN: Prenons aussi le vote sur ce point. M. Flintoft nous a déjà demandé de venir répondre à ce que le National-Canadien nous a exposé au sujet des terminus de Montréal. Je propose que nous recueillions sa déposition.

L'hon. M. DANDURAND: Allons-nous rouvrir la discussion sur le choix d'un emplacement pour une gare centrale?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, je formule ma proposition. J'ai bien le droit de la présenter comme je l'entends.

Je propose que M. Flintoft comparaisse pour nous exposer ses vues et celles de sa compagnie sur toute la question des terminus de Montréal.

L'hon. M. DANDURAND: Je m'oppose à ce que M. Flintoft ou n'importe qui d'autre vienne rendre témoignage au sujet de l'emplacement d'une gare centrale. D'abord, nous n'avons pas été saisis de la question et, ensuite, nous ne faisons que donner au réseau de l'Etat ce dont il a besoin à Montréal.

Il vaut mieux que je fasse un bref historique de la gare du Tunnel des chemins de fer Nationaux du Canada. A l'origine, il s'agissait d'un projet du Nord-Canadien. Les travaux furent entrepris en 1912, parachevés en 1918 et la gare fut mise en service la même année. Je parle de la gare du Tunnel.

Entre 1918 et 1920 il se produisit, à Montréal, un fort mouvement en faveur de l'étagement des voies et, en 1929, les pourparlers étant près d'aboutir, la Commission des chemins de fer fut priée de régler la question. Le colonel Vien a résumé la situation devant le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande de la Chambre des communes. Le texte de ce qu'il a dit se trouve à la page 58 du compte rendu des témoignages de ce Comité; voici:

> Je pourrais dire que cette question s'étudie depuis 1927. J'étais commissaire en chef adjoint de la Commission des chemins de fer en 1927 lorsque nous avons donné instruction au National-Canadien d'établir des plans et devis de facilités terminales suffisantes à Montréal. Immédiatement après, les parties intéressées furent convoquées devant la Commission et il fallut deux ans, de 1927 à 1929, pour que les parties intéressées produisent leurs suggestions. A l'époque, le Pacifique-Canadien refusa de prendre part à la construction du terminus et du tunnel, et prétendit que nous devrions utiliser la gare Windsor pour les trains allant vers l'ouest et la gare Viger pour les trains allant vers l'est. Le National étudia la question d'une manière très approfondie. Il engagea des experts de New-York et d'ailleurs et ses rapports furent déposés devant la Commission des chemins de fer.
>
> D'autres intéressés furent aussi consultés, comme la *Montreal Tramways*, la ville de Montréal et autres qui retinrent les services de M. Williamson. L'ancien plan Armstrong, tel qu'amélioré par M. Williamson, fut aussi soumis. Il comportait 20 milles de voies souterraines, un tunnel de Montréal-Sud à Montréal-Nord, depuis un certain endroit à l'ouest de la rue Atwater jusqu'à un certain endroit à l'est de la rue Saint-Denis ou quelque chose comme cela. On en était là lorsque M. Dunning, qui était ministre des chemins de fer, invita sir Frederick Palmer, qui revenait de la baie d'Hudson, à étudier toutes les suggestions produites. Je me rappelle que sir Frederick Palmer consulta la Commission des chemins de fer à ce sujet et, finalement, nous avons eu le rapport Palmer et la loi de 1929 autorisant le National-Canadien à entreprendre l'exécution de ce plan qui avait été approuvé après une étude très approfondie de tous les projets.

[M. E. P. Flintoft.]

Puis, en 1929 et 1930, on fit l'acquisition du terrain, les divers bâtiments inutiles furent démolis et on creusa le grand trou. Par suite de la dépression, les travaux furent suspendus pour un temps mais l'opinion publique réclamait à grands cris la construction de cette gare tant dans l'intérêt du National-Canadien, dont les opérations à Montréal s'effectuaient dans des conditions désavantageuses que dans l'intérêt du grand public utilisant les termini de Montréal. On ne peut nier que le National-Canadien ait besoin depuis longtemps de facilités terminales suffisantes. Les avantages et les inconvénients des divers projets suggérés ont été soigneusement pesés, à ma connaissance, par les spécialistes les plus éminents qui pussent être invités à offrir des suggestions.

Comme je l'ai dit, cela se passait en 1929. La Commission des chemins de fer approuva le plan du National-Canadien et les travaux de la gare centrale furent entrepris dans la même année.

L'hon. M. COTÉ: Quel homme d'affaires avisé voudrait aujourd'hui agrandir son établissement en se basant sur ce qui était opportun en 1929? Si nous voulons faire les choses avec l'insouciance du lendemain qui caractérisait cette époque, ce sera désastreux pour le pays.

L'hon. M. DANDURAND: Mais le plan fut adopté et les travaux furent exécutés jusqu'à concurrence de $16 ou $17 millions, puis on les interrompit. En 1937, la Commission étudia l'opportunité de reprendre les travaux car le National-Canadien avait absolument besoin d'établir son propre terminus à la gare du Tunnel. Elle procéda à une étude approfondie de la question et, en 1938, elle constata que le Gouvernement était disposé, pour remédier au chômage à acquitter environ 40 p. 100 du coût des travaux qui devaient durer deux ou trois ans. Comme il s'agissait de fonds dépensés à bon escient, il fut décidé de reprendre les travaux interrompus. La Commission, qui se composait d'hommes d'affaires influents, demanda au Gouvernement d'adopter un arrêté en conseil autorisant l'acquittement, à même les fonds publics, des frais de main-d'œuvre jusqu'à concurrence de 40 p. 100.

Lorsque M. Murdock se sépara du conseil d'administration du National-Canadien, ceux qui avaient un intérêt dans le Pacifique-Canadien, leurs journaux et leurs porte-parole crurent qu'il avait pris cette décision parce qu'il ne partageait pas l'avis de ses collègues sur l'opportunité de poursuivre les travaux. Cependant, lorsque la correspondance échangée eut été rendue publique, on fut très surpris de constater qu'il déplorait le peu de zèle que M. Hungerford, le président du réseau, apportait à défendre publiquement les mesures que M. Murdock lui-même avait proposées au conseil d'administration pour poursuivre l'érection du terminus. Tous ceux qui s'intéressaient à ce terminus ont été unanimes à accepter le plan proposé.

Voilà la situation qui existe aujourd'hui. Faut-il maintenant que nous revenions sur nos pas et que le Comité désigne comme le terminus commun le plus convenable pour Montréal, soit la gare Windsor, soit celle du Tunnel?

Dans son rapport, sir Frederick Palmer a insisté sur le fait que la gare Windsor ne convenait pas comme gare commune. Il l'a carrément mise de côté. En fait de terminus, il n'envisageait qu'une gare pouvant offrir les meilleurs avantages possible. Son rapport est consigné à notre compte rendu.

L'hon. M. HAIG: Quel devrait être le coût de tout le projet de sir Frederick Palmer?

L'hon. M. DANDURAND: Tout dépendait de la participation du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. HAIG: Et s'il l'avait refusée?

L'hon. M. DANDURAND: Quel était le coût de ce projet, monsieur Fairweather?

Le très hon. M. MEIGHEN: Ces faits seront consignés au compte rendu et personne n'aura eu l'occasion d'y répondre.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur Fairweather, à combien s'élevait le coût du projet primitif, en laissant de côté ce qu'il aurait fallu dépenser si le Pacifique-Canadien avait décidé d'y participer?

M. FAIRWEATHER: L'estimation de sir Frederick Palmer quant au terminus central et à tous les autres changements qu'il jugeait nécessaires pour le National-Canadien à Montréal s'élevait, je crois à $45,000,000. Ce projet comportait beaucoup plus de détails que celui qui est actuellement en voie d'exécution.

L'hon. M. BLACK: Je propose de mettre la question aux voix.

L'hon. M. DANDURAND: Oui, mais permettez-moi de terminer mon exposé. J'ai consulté le rapport de la Commission royale d'enquête sur les chemins de fer et les transports au Canada. On se rappellera que, de 1929 à 1931, les travaux étaient en voie d'exécution et que la commission fut créée en 1931. La situation existait donc déjà, cette commission savait ce qui se passait à Montréal et elle était au courant de ce qui était projeté. J'ai tâché de découvrir si elle avait étudié la question des terminus et j'ai constaté que sa seule allusion à ce propos se trouve à la page 66, au chapitre de la "Juridiction du tribunal arbitral." L'article 215 se lit comme suit:

> Le tribunal arbitral ne devrait pas avoir l'autorité d'ordonner la construction d'embranchements et d'additions aux lignes et facilités existantes, sauf les travaux secondaires tels que les raccordements pour donner accès aux voies et têtes de lignes existantes qui, par décision du tribunal arbitral ou autrement, sont utilisées, ou doivent être utilisées en commun. Sous réserve des dispositions de toute loi se rapportant à tout chemin de fer particulier, le tribunal arbitral jouira d'une autorité complète quant aux mesures, dispositions et plans concernant l'usage en commun des voies et facilités.

Cela fut mis en vigueur par la Loi du Canadien-National et Pacifique-Canadien de 1933, promulguée par le gouvernement Bennett. Que dit le paragraphe 4 de l'article 17, au sujet de l'arbitrage en cas de désaccord? Permettez-moi de lire ce paragraphe:

> Aucun tribunal n'aura pouvoir ou juridiction pour régler, juger ou ordonner qu'une mesure, qu'un plan ou qu'un arrangement doive ou devrait consister en quelque entente, ou comprendre quelque entente en vue de la construction de prolongements et d'agrandissements des lignes, têtes de lignes ou facilités de chemins de fer existantes, sauf pour des choses secondaires comme des raccordements devant donner accès aux lignes, têtes de lignes ou facilités existantes qui, comme résultat du règlement ou du jugement d'un différend par un Tribunal ou d'autre manière, seront utilisées ou destinées à être utilisées en commun.

Telle est la loi actuelle, qui oblige le Pacifique-Canadien aussi bien que le National-Canadien. Cette loi, préparée par le gouvernement Bennett et présentée au Sénat par le très honorable sénateur Meighen, décrète qu'aucun tribunal d'arbitrage ne pourra s'occuper de la question des terminus.

Comme je l'ai déjà dit, la Commission Duff était parfaitement au courant de la situation à Montréal; et elle a recommandé de soustraire les questions comme celles qui se rapportent aux terminus à la juridiction de la commission arbitrale projetée. Par conséquent, nous en revenons au plan de 1929, approuvé par le Parlement.

Dans ces conditions, et considérant la brièveté du temps dont nous disposons, je propose de ne pas essayer de rouvrir la question d'une gare commune à Montréal et de ne pas faire témoigner sur ce sujet les ingénieurs des deux ré-

seaux. Nous avons toujours les témoignages donnés en 1929 sur le plan du National-Canadien, basé sur une étude de ses ingénieurs. Si nous décidions d'entendre de nouveaux témoignages d'ingénieurs, serions-nous beaucoup plus avancés ensuite? Nous fournirions simplement au Pacifique-Canadien une occasion de poursuivre dans tout le pays sa propagande hostile à la direction et à l'administration des chemins de fer Nationaux.

Nous avions cette même question à discuter la semaine dernière. Nous devions entendre l'ingénieur en chef du Pacifique-Canadien. Il n'a pas témoigné. Mais le service de publicité du réseau avait déjà distribué à la presse un commentaire du témoignage de M. Armstrong. Il s'est trouvé...

M. FLINTOFT: Monsieur le sénateur, avant de vous laisser continuer, permettez-moi d'affirmer que ces renseignements n'ont pas été fournis à la presse par le Pacifique-Canadien. Je sais de quoi vous allez parler. C'était, selon la définition de M. Fairweather, une conjecture intelligente de ce que serait notre témoignage. Nous n'avons communiqué notre mémoire à personne. Je crois avoir le droit de vous prier d'accepter ma déclaration.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai entre les mains une déclaration qui devait être fournie à la presse. Je ne dis pas qu'elle émanait du Pacifique-Canadien.

M. FLINTOFT: Alors, est-il juste de dire qu'elle venait du Pacifique-Canadien?

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur Flintoft dit qu'elle ne venait pas du réseau; je m'abstiendrai donc de la soumettre au Comité. Toutefois, si le Comité décide de rouvrir la porte, de discuter de nouveau la question d'une gare commune à Montréal, dans ce cas, naturellement, je verrai si le texte que j'ai dans ma poche est un commentaire du témoignage que M. Armstrong était sur le point de présenter.

Je m'opposerai à la proposition de mon honorable collègue.

L'hon. M. HORSEY: Il me semble que nous prenons une mesure sans précédent, en décidant de rouvrir la question du terminus de Montréal.

L'hon. M. BLACK: Je propose de suspendre la séance.

L'hon. M. DANDURAND: Le Comité n'est-il pas disposé à régler cette question?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non. J'aurai quelque chose à dire à ce sujet. Mais je ne prendrai pas le cinquième du temps occupé par l'honorable sénateur.

L'hon. M. DANDURAND: Il me fallait expliquer la situation.

Le Comité s'ajourne, pour se réunir de nouveau après la séance du Sénat, cet après-midi.

La séance est reprise à 5 h. 35 de l'après-midi.

M. BIGGAR: Monsieur le président, le sénateur Haig a demandé à M. Fairweather les chiffres relatifs aux lignes acquises depuis 1921.

L'hon. M. HAIG: Acquises ou construites.

M. BIGGAR: Oui, acquises ou construites. Il a aussi demandé le chiffre des recettes sur ces lignes, et leur revenu.

M. Fairweather m'a envoyé un état des parcours acquis ou construits depuis le 1er janvier 1921; cela fait 2,272 milles. Le coût de construction ou d'acquisition est de $85,483,300. Le revenu net, après déduction des intérêts et des impôts, est un déficit de $3,577,700. Sur les 2,272 milles, 36 milles ont fait des recettes suffisantes pour payer leurs dépenses d'exploitation, les impôts et les intérêts; 58 autres ont payé leurs dépenses d'exploitation, mais non pas les impôts et les intérêts; enfin pour les 2,178 milles qui restent, il s'en faut de $3,550,700 qu'elles aient payé leurs dépenses d'exploitation. Ces chiffres concernent une année seulement.

Ce sera la Pièce n° 104.

L'hon. M. DANDURAND: Messieurs, il y a une erreur à la page 126 du 3e fascicule du compte rendu de nos séances. Nous discutions l'attitude de la Commission Duff au sujet de la fusion. Je disais:

La Commission Duff a repoussé l'unification d'administration et la fusion, et ses raisons d'en agir ainsi me semblent fort évidentes.

Et ainsi de suite.

Le très hon. M. MEIGHEN: La commission n'a donné aucune raison de son attitude.

L'hon. M. DANDURAND: Dans les questions qu'ils ont posées à sir Edward Beatty, sir Joseph Flavelle et M. Loree ont déclaré que le pays repousserait l'idée d'une hydre de cette espèce.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils ont posé une question sur le sujet, mais ils n'ont pas donné de raison. J'ai idée qu'ils avaient peut-être lu un discours sur le thème "La Fusion? Jamais"! Puis vient l'erreur dans le compte rendu, dans une remarque qui m'est attribuée:

L'hon. M. DANDURAND: Sir Edward Beatty a déclaré que s'il y avait unification, il viendrait un jour où le pays dirait: "Brisons cette unification". Il faudrait substituer le nom de sir Joseph Flavelle à celui de sir Edward Beatty, car le commentaire fut fait par sir Joseph. Sir Edward n'exprima aucune opinion. Je suppose que cela vous convient, monsieur Flintoft?

M. FLINTOFT: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, lorsque nous avons suspendu la séance, cet après-midi, le sénateur Meighen avait présenté une motion pour proposer d'entendre M. Flintoft, de la Compagnie du Pacifique-Canadien, au sujet de la gare terminale de Montréal. Voulez-vous parler sur cette motion, monsieur le sénateur

Le très hon. M. MEIGHEN: Je voudrais dire un mot, quoique je n'espère pas pouvoir ajouter quelque chose à ce que j'ai déjà dit.

Le leader du Gouvernement a consacré la moitié de son temps à un argument, la seconde moitié à un autre. Je ne répondrai pas à son premier argument. Il s'efforçait de démontrer la sagesse du National-Canadien dans son choix d'un terminus à Montréal. Son deuxième argument était qu'une discussion sur ce sujet n'entrait pas dans les attributions du Comité. S'il en est ainsi, on se demande pourquoi il a présenté le premier argument. Je soutiens que le sujet entre parfaitement dans nos attributions. Je n'exprime pas d'opinion sur le terminus de Montréal. Je voudrais entendre des témoignages à ce sujet; si nous ne pouvons pas les entendre, décidons-nous, et continuons notre travail. Il me semble absurde de prétendre que nous ne pouvons pas faire rapport sur la possibilité de réaliser des économies dans l'affaire du terminus de Montréal.

L'hon. M. DANDURAND: Mais la discussion porterait sur le choix d'un emplacement de terminus commun.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous savons que diverses idées ont été lancées dans la presse et ailleurs sur ce qu'il faudrait faire à Montréal, et sur ce qu'il aurait fallu faire dans le passé. Nous sommes ici pour enquêter sur la cause de nos déficits ferroviaires, et pour chercher un remède. D'un côté l'on dit qu'il serait possible d'économiser une grosse somme d'argent, ou, si les choses sont déjà trop avancées, qu'il aurait été possible d'économiser une grosse somme. Dans les deux cas, il nous appartient de faire rapport. Supposez que nous décidions de recevoir les témoignages favorables à la construction d'un seul terminus, à l'endroit où le trou est creusé...

L'hon. M. DANDURAND: Au tunnel.

Le très hon. M. MEIGHEN: Supposez que nous acceptions un mémoire dans ce sens, et un exposé encore plus long à l'appui du mémoire, puis que nous refusions d'entendre ceux qui voudraient soutenir la thèse contraire, sous prétexte

que le sujet n'entre pas dans nos attributions, et que nous ne pouvons plus recevoir d'autres propositions. Comment peut-on soutenir ce point de vue? Cela dépasse ma compréhension. Si ce sujet ne nous regarde pas, nous n'aurions dû recevoir aucun des témoignages. Mais nous avons reçu force témoignages, et avec raison, à mon avis. Si nous pouvons économiser de l'argent à Montréal ou ailleurs, il faut le faire. Ce n'est pas un argument de dire qu'une certaine méthode entraînerait une modification des plans du National-Canadien; parce que toute économie entraînera un changement des plans d'un réseau, ou de l'autre, ou des deux. Par exemple, sci nous recommandons de nouvelles mises en commun, cela impliquerait des changements dans les plans des deux réseaux. Et dire que le Parlement a décidé la question du terminus de Montréal en 1929, ce n'est pas répondre. En 1933, le Parlement a décidé en faveur d'une politique de coopération. Nous sommes ici pour savoir si les réseaux ont effectivement collaboré. On prétend qu'ils ne l'ont pas fait à Montréal. Mais on nous dit maintenant que nous ne devons entendre qu'un son de cloche.

L'hon. M. MURDOCK: Voudriez-vous, s'il vous plaît, parler de la loi de 1933?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne comptais pas en parler, parce que cela n'a aucun rapport avec le sujet. D'après le leader du Gouvernement un article de la loi de 1933 stipule que si un cas relatif à une question de collaboration était soumis au tribunal, celui-ci ne pourrait pas obliger un des réseaux à participer à une forte dépense d'immobilisation, par exemple pour un terminus. Le tribunal pourrait seulement obliger une compagnie à recevoir l'autre à son terminus, ou exiger certains changements pour donner accès à l'autre compagnie. Autrement dit, le tribunal ne pourrait ordonner que de faibles dépenses, en matière de coopération. Evidemment, nous n'avons pas donné à un tribunal le pouvoir de forcer une compagnie à dépenser $10,000,000 pour un terminus. Nous n'avons jamais eu pareille idée.

L'hon. M. CALDER: Un instant, sénateur Meighen. Quelle eût été la situation, il y a un certain nombre d'années, si le Pacifique-Canadien et le National-Canadien avaient étudié en collaboration la possibilité de fortes économies sur le terminus de Montréal, et s'étaient adressés au tribunal? Celui-ci n'aurait-il pas eu le droit de donner un ordre?

Le très hon. M. MEIGHEN: J'en venais là justement.

L'hon. M. DANDURAND: Le tribunal n'aurait pu régler la question.

L'hon. M. CALDER: Non, il aurait pu le faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Supposez, par exemple, que le Pacifique-Canadien ait conçu un plan pour la modification et l'extension de son terminus, de manière à donner accès au National-Canadien, à certaines conditions, et qu'il ait dit: "Nous sommes disposés à assumer cette dépense pour un terminus commun, à certaines conditions. Le National-Canadien n'aura pas de construction à entreprendre, mais il devra procéder à certains ajustements de lignes, etc., en vertu de cet article." Il aurait pu s'adresser au tribunal, qui aurait donné l'ordre en vertu de l'article lu par le leader du Gouvernement.

L'hon. M. DANDURAND: Il aurait obligé le Pacifique-Canadien à dépenser $10,000,000 pour donner l'accès de sa gare au National-Canadien?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, vous ne me suivez pas. Le Pacifique-Canadien aurait pu dire: "Nous sommes disposés à engager certaines dépenses—deux, trois, quatre, cinq ou six millions—pour donner l'accès de notre terminus au National-Canadien, à telles et telles conditions, qui nous paraissent justes. Le National-Canadien devra construire ses voies d'accès." Le tribunal aurait pu ordonner l'exécution de ce projet.

L'hon. M. DANDURAND: Non. Si l'honorable sénateur veut lire l'article, il verra que cela n'eût pas été possible.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je lis l'article:

> Aucun tribunal n'aura pouvoir ou juridiction pour régler, juger ou ordonner qu'une mesure, qu'un plan ou qu'un arrangement doive ou devrait consister en quelque entente, ou comprendre quelque entente en vue de la construction de prolongements et d'agrandissements des lignes, têtes de lignes ou facilités de chemins de fer existantes, sauf pour des choses secondaires, comme des raccordements devant donner accès aux lignes, têtes de lignes ou facilités existantes qui, comme résultat du règlement ou du jugement d'un différend par un Tribunal ou d'autre manière, seront utilisées ou destinées à être utilisées en commun.

Ainsi, le tribunal pourrait donner un ordre comme celui dont j'ai parlé. Un réseau pourrait dire: "Nous allons faire ces extensions et donner accès à l'autre réseau." Et le tribunal pourrait entériner cette décision. Le tribunal ne pourrait ordonner d'engager les dépenses, mais le réseau pourrait se déclarer prêt à les engager.

A part cela, les réseaux sont priés de collaborer d'une manière générale. Maintenant, si le National-Canadien, d'une part, et le Pacifique-Canadien, de l'autre, ont le devoir de se consulter pour rechercher le terminus le plus économique assurant les services essentiels au public montréalais, ne devons-nous pas faire rapport sur ce sujet? Qui pourrait soutenir le contraire? Si les deux réseaux avaient le devoir de se consulter pour réaliser des économies tout en fournissant les services essentiels, et ne l'ont pas fait, le leader du Gouvernement soutiendra-t-il que cela ne nous regarde pas?

L'hon. M. DANDURAND: La question est beaucoup plus simple. Le National-Canadien dit, et sir Frederick Palmer a dit, que tous les plans qui nous ont été soumis démontrent l'impossibilité de construire une gare commune ailleurs qu'au tunnel. Mais le Pacifique-Canadien soutient que ce doit être à la gare Windsor. Et voilà la question.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien; et le leader ajoute que nous devons entendre les raisons de M. Palmer et des autres représentants du National-Canadien, et non celles du Pacifique-Canadien. Il n'a pas toujours pris cette attitude. Je l'invite à relire, à la page 57 des débats du Sénat, pour cette session, sa réponse à l'honorable M. Coté:

> Personne n'a élevé la voix, mais nous savons que le bureau de publicité du Pacifique-Canadien et sir Edward Beatty ne manquent jamais une occasion de faire ressortir que le National-Canadien perd de fortes sommes d'argent. Les représentants du Pacifique-Canadien seraient en meilleure posture, je crois, s'ils avouaient en toute franchise le but de leur campagne, et s'ils parlaient de leurs propres difficultés. Nous discuterons ces questions quand nous nous formerons en comité.

Il est encore plus précis à la page 12 du compte rendu de nos délibérations. Je lis:

> Le très hon. M. MEIGHEN: Nous pourrions les entendre si nous le leur avons demandé.
>
> L'hon. M. DANDURAND: Nous le leur avons demandé.
>
> L'hon. M. COTÉ: Vont-ils traiter du terminus commun à Montréal?
>
> L'hon. M. DANDURAND: En leur demandant ce qu'ils ont fait dans le domaine de la coopération depuis juillet nous toucherons probablement la question du terminus.

L'hon. M. DANDURAND: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais quand nous l'avons touchée, le leader du Gouvernement est intervenu, pour faire dévier la discussion.

L'hon. M. DANDURAND: En parlant d'examiner la question, je ne voulais pas dire que le Pacifique-Canadien aborderait ce problème du terminus des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le leader voulait dire que nous examinerions les arguments d'une seule des parties. J'aurais pu continuer la lecture. C'est ce qui s'est produit à plusieurs reprises.

La situation du Gouvernement est assez difficile, dans cette affaire du terminus. Je désire soumettre ceci aux partisans du Gouvernement. Je regrette de les voir ainsi alignés; nous ne sommes pas dans le même cas; nous essayons de remplir le mandat dont le Comité est chargé. Deux membres du Gouvernement ont promis ce terminus au peuple plusieurs mois avant que les conseils d'administration eussent pris aucune décision. J'ai ici des citations des discours prononcés par deux membres du Gouvernement. L'une est extraite de la *Montreal Gazette* du 17 janvier, et l'autre de *La Presse*—un journal français et un anglais—et le conseil d'administration n'a pris ses premières mesures que onze mois plus tard.

L'hon. M. MURDOCK: En quelle année?

Le très hon. M. MEIGHEN: En 1938. Le conseil prit ses premières mesures en décembre 1938, après que les membres du Gouvernement eussent donné des directives. Et le leader vient nous dire: "Ne vous occupez pas de cela; le National-Canadien a décidé toute l'affaire."

L'hon. M. DANDURAND: Il l'a fait.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est une manière très facile de se débarrasser du Comité. Apparemment, le National-Canadien n'a qu'à refuser sa collaboration à Woodstock, à Winnipeg, à Toronto ou à Montréal; et le leader du Gouvernement dira: "Cela règle la question. Nous ne nous en occuperons pas."

L'hon. M. DANDURAND: Oh, non.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est un excellent service.

L'hon. M. DANDURAND: Il y a une distinction nette entre la gare Windsor et le terminus.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi entendre une des parties et non pas l'autre?

L'hon. M. DANDURAND: Parce que je ne suppose pas que nous voulons étudier la question d'une gare commune, et choisir entre les emplacements de la gare Windsor et du terminus.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je sais quelle est l'intention du leader du Gouvernement, et comme j'ai des raisons de prévoir qu'il sera soutenu, je veux faire mettre cela au compte rendu, et je demanderai un vote du Comité.

L'hon. M. HORSEY: Monsieur le président, quand nous avons suspendu la séance, à midi, j'allais faire remarquer que nous nous écartions, et procédions d'une manière injuste, spécialement en discutant la question du terminus de Montréal, et en procédant à une enquête sur cette affaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi?

L'hon. M. HORSEY: De nombreuses questions de coopération ont été soulevées devant nous. Chaque fois que le comité de coopération n'a pu aboutir à une solution, nous avons invariablement décidé de ne pas faire d'enquête particulière sur la question. Prenez, par exemple, les abandons de lignes. Un réseau est venu nous proposer l'abandon de 5,000 milles; l'autre réseau n'était pas du même avis; nous n'avons pas songé à une enquête. Comme l'a dit souvent l'honorable sénateur de Saltcoats (l'honorable M. Calder), nous ne nous estimions pas compétents, faute de connaissances techniques, pour décider quelles lignes pouvaient être abandonnées et quelles économies pouvaient être réalisées. Et voici la question du terminus de Montréal, qui semble différente

de toutes les autres entreprises sur lesquelles on peut réaliser des économies. J'estime que notre Comité n'a pas la compétence technique voulue pour faire une enquête et décider de l'emplacement de la gare commune.

Le très hon. M. MEIGHEN: Y a-t-il un autre sujet sur lequel nous n'ayons entendu que l'une des parties?

L'hon. M. BLACK: J'allais poser cette question. Le Comité a certainement le droit d'entendre les deux parties sur tous les sujets.

L'hon. M. HORSEY: Dans toutes les autres questions de coopération où se produisait un désaccord, on n'a pas proposé d'entendre l'autre partie.

L'hon. M. DANDURAND: Nous savons ce qu'est l'autre partie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi ne pas l'entendre?

L'hon. M. DANDURAND: Allons-nous étudier cette question, et décider de l'emplacement de la future gare commune?

Le très hon. M. MEIGHEN: Si elle est trop vaste, nous n'aurions pas dû en entendre la moitié.

L'hon. M. DANDURAND: Le National-Canadien dépensait son propre argent pour développer son propre réseau, selon ses propres besoins, et c'est pourquoi je dis que le Pacifique-Canadien n'avait pas le droit d'intervenir dans cette affaire.

L'hon. M. HORSEY: Et M. Flintoft, je crois, a dit que les besoins étaient grands, et qu'il fallait faire quelque chose pour collaborer avec le National-Canadien.

L'hon. M. ROBINSON: Je n'étais pas ici ce matin, mais je doute fort de la sagesse d'un examen des différents projets. Si vous en examinez un, il faudra continuer, les examiner tous, un par un, et tâcher d'en venir à une décision sur chaque projet de fusion, comme vous voudrez l'appeler. Si vous commencez dans cette voie, je ne sais jusqu'où vous irez. Nous siégerons tout l'été, ou nous n'aboutirons à rien. Il me semble que nous entamons une question qui nous écartera de notre sujet, que nous finirons par ne rien faire du tout. Un autre aspect me frappe. C'est, en ce qui concerne les chemins de fer Nationaux du Canada, une question qui a déjà été décidée, avec l'approbation du Gouvernement.

L'hon. M. DANDURAND: Elle a fait l'objet d'un arrêté ministériel.

L'hon. M. ROBINSON: Et c'est une question de politique ministérielle. Je crois que M. Meighen l'a fait ressortir. Il a dit, en employant d'autres mots, que le Gouvernement se trouverait en posture ridicule. Mais sommes-nous ici pour critiquer les initiatives du Gouvernement ou pour nous efforcer de trouver une solution?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je croyais que le National-Canadien constituait une entreprise indépendante.

L'hon. M. ROBINSON: Je prends acte de ce que vient de dire le très honorable sénateur. Si j'ai bien compris, il a dit que le Gouvernement était responsable des mesures prises. C'est absolument vrai. Ces dernières ne concernent pas simplement le chemin de fer; elles concernent aussi le chômage. Si j'ai bien compris, cette proportion de 40 p. 100 du coût est destinée à remédier au chômage. De la sorte, cette question relève de la politique suivie par l'Etat.

S'il nous faut aborder ce sujet, je suis d'avis que nous devrions entendre toutes les versions et si quelque point litigieux s'élève, je suppose qu'il nous faudra faire office d'arbitres. Il me semble que ce n'est pas la fonction du Comité. Je puis me tromper mais je crois que nous commettrions une grave erreur en revenant sur toute la question. Sans doute il serait intéressant d'entendre le pour et le contre mais, pour moi, nous devrions en rester là.

Le très hon. M. MEIGHEN: Tous les arguments favorables ont été entendus.

[M. E. P. Flintoft.]

L'hon. M. ROBINSON: Oh! non. Je crois que les adversaires du projet ont emprunté le truchement de la presse. J'ai lu quantité d'arguments défavorables dans les journaux montréalais et dans les comptes rendus des réunions des chambres de commerce.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous n'avons rien de cela ici.

L'hon. M. ROBINSON: Il y a eu plus de contre que de pour. Toutefois, je viens d'énoncer ma manière de voir et je ne tiendrais pas du tout à reprendre la discussion sur toute cette affaire.

L'hon. M. CALDER: Monsieur le président, je me suis déjà prononcé sur la question et je n'ai pas l'intention de m'éterniser. Pour moi, il s'agit de savoir si le Comité a le droit d'enquêter sur les terminus de Montréal. Le Gouvernement a établi sa politique à ce sujet. Depuis que j'assiste aux délibérations, j'ai eu l'occasion de modifier mes vues sur la situation. Notre Comité a été institué pour des fins bien déterminées: découvrir, si possible, les moyens permettant de réaliser des économies; on ne lui a pas imposé de restrictions quant aux investigations à poursuivre.

La situation d'aujourd'hui est loin de ressembler à celle de 1929. Elle en diffère absolument au point de vue économique et sous maints autres rapports. Dans une certaine mesure nous n'avons pas à nous préoccuper de ce qui s'est produit en 1929. Nous avons été autorisés à poursuivre certaines investigations dans le cadre que je viens d'indiquer. Qu'un nommé Palmer soit venu en 1929 et qu'en vertu des conditions de l'époque, il ait préconisé certains plans adoptés peu après, je ne vois pas en quoi cela empêcherait notre Comité de s'enquérir de tout ce qui pourrait lui permettre d'atteindre son but. Quand bien même le Gouvernement aurait défini sa politique au sujet d'un terminus quelconque...

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement, dites-vous?

L'hon. M. CALDER: C'est la même chose. Pour les besoins de mon argumentation, je ne fais aucune distinction. Quand bien même le National-Canadien et le ministre des Chemins de fer ainsi que ses collègues auraient décidé de poursuivre l'érection de ce terminus, cela ne change rien à nos attributions.

On nous a chargés de découvrir les moyens d'effectuer des économies. Pour ce qui est des journaux, si ma mémoire est fidèle, un journal quelconque a déjà laissé entendre qu'il était possible de réaliser, de ce seul chef, une économie de $12,000,000. Il nous incombe sûrement de nous en enquérir. Maintenant, comme l'a dit le sénateur Robinson, est-il opportun de le faire? Voilà qui est tout à fait différent. Si nous entreprenons ces investigations, il est possible que ce soit long et que nous ne puissions terminer notre travail. Nous devons prendre cela en considération. Mais, voyons au juste quels sont nos devoirs et nos droits dans la présente enquête. J'ai toujours été d'avis que lorsque le Comité pouvait découvrir certains moyens permettant de réaliser des économies importantes, il avait le devoir de poursuivre ses investigations.

Maintenant, si nous en restons là, accomplirons-nous la mission qui nous incombe en ce qui regarde le terminus en question? Vous êtes au courant de ce qui nous a été communiqué. J'ignore si le compte rendu en fait mention, mais les administrateurs du National-Canadien nous ont fait tenir—nous en avons tous reçu un exemplaire qu'on nous a demandé de lire—leur exposé sur tout ce qui concerne le terminus. Ce mémoire a été présenté ailleurs qu'ici.

Je crois que notre devoir est clairement défini. Malgré la décision prise par le National-Canadien, la ratification de cette décision ainsi que le vote des crédits nécessaires par le Parlement...

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas ce Parlement-ci.

L'hon. M. CALDER: Alors, de quelle autorité se prévaut-on pour poursuivre les travaux?

Le très hon. M. MEIGHEN: La Chambre des communes a ratifié la décision mais le Sénat n'a encore rien approuvé en fait de crédits destinés à ce terminus.

L'hon. M. CALDER: Ce crédit est compris dans le budget de cette année.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela se peut, mais il n'a pas été approuvé.

L'hon. M. CALDER: Je le répète, malgré que le Gouvernement ait déjà adopté une certaine politique à ce sujet, rien ne nous interdit de poursuivre les investigations que nous jugeons nécessaires pour remplir les fonctions dont on nous a chargés.

L'hon. M. DANDURAND: Lorsque les deux parties auront fait entendre deux experts, serons-nous plus avancés en ce qui concerne la gare Windsor ou celle du Tunnel?

L'hon. M. CALDER: Cet argument n'a pas sa raison d'être. On peut le faire valoir à propos de toutes les dépositions. On nous a exposé au long la question de l'itinéraire du trafic de Winnipeg à Port-Arthur. En sommes-nous plus avancés? A quoi cela nous a-t-il servi?

L'hon. M. DANDURAND: Mais nous n'avons pas encore rédigé de rapport.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous n'avons encore dressé aucun rapport sur les questions que nous avons étudiées.

L'hon. M. CALDER: Comme le dit le sénateur Meighen nous n'avons pas encore rédigé de rapport. Qui sait? Il se peut que nous n'en faisions pas sur la question des terminus.

L'hon. M. DANDURAND: Mais le sénateur Horsey a dit que lorsque les deux parties différaient d'avis sur une amélioration projetée, les choses en restaient là. Les deux chemins de fer étaient en désaccord.

L'hon. M. BLACK: Monsieur le président, j'ai l'impression que nous faisons fausse route mais je suppose qu'il faut en passer par là. Jusqu'à présent, nous n'avons refusé d'audience à personne, ce qui nous a valu des répétitions de témoignages. Nous avons recueilli de multiples dépositions sur le même sujet.

Quand bien même nous entendrions la version du Pacifique-Canadien, je ne crois pas que notre attitude se modifie. Il appert que le Gouvernement, d'accord avec les autorités ferroviaires, a décidé de poursuivre les travaux du terminus. D'autre part,—si je me trompe, dites-le-moi,—nous avons accepté et consigné au compte rendu certains témoignages rendus devant un autre comité parlementaire sur les raisons motivant la construction d'une nouvelle gare du Tunnel. Pour ma part, je n'ai eu aucune objection à consigner ces dépositions au compte rendu; de fait, j'ai appuyé les propositions à cet effet. Mais je trouve mauvais que ce Comité, après avoir entendu une version, refuse d'entendre l'autre.

Je veux que nous rendions justice à tous les intéressés, mais je ne crois pas que nous y réussissions en adoptant l'attitude que le leader du Gouvernement a prise. Si l'on insiste là-dessus, nos délibérations ne me donneront pas la satisfaction du devoir accompli. Je n'espère pas que nos deux réseaux s'entendent sur la question du terminus de Montréal et je ne le préconise pas, non plus, mais je répète que nous devrions au moins prêter une oreille à la version opposée. Je ne tiens pas à discuter plus longtemps de l'affaire.

L'hon. M. CALDER: Vous ne tenez pas à ce que le Comité se prononce?

L'hon. M. BLACK: Pas du tout. Mais quand nous disons que nous n'entendrons pas la version opposée, nous prenons une attitude que je considère injuste. Je déplore vivement le fait de refuser à un intéressé le droit d'argumenter sur la question.

L'hon. M. DANDURAND: Nous n'avons pas été saisis de ce qui concerne le site d'une future gare centrale à Montréal; nous ne pouvons donc rien régler.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, êtes-vous disposés à voter sur la motion?

[M. E. P. Flintoft.]

L'hon. M. HUGESSEN: Voulez-vous la relire, s'il vous plaît?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Que M. Flintoft, de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, vienne témoigner au sujet de la gare centrale de Montréal.

L'hon. M. HUGESSEN: Monsieur le président, je suis d'avis que cette proposition ne convient pas du tout. Si nous devons aborder cette question des terminus montréalais, il nous faudra entendre plus que deux parties intéressées. Si notre très honorable collègue désire que nous étudiions tous les aspects de la question, sa proposition devrait être formulée dans le sens suivant:

> Que tous ceux qui s'intéressent au terminus de Montréal soient invités à faire connaître leur avis au Comité.

Nous avons déjà recueilli trop de dépositions de la part des deux parties en cause.

Le très hon. M. MEIGHEN: Un seul intéressé demande actuellement la permission d'énoncer ses vues. C'est de cela dont il est question.

L'hon. M. HUGESSEN: J'ai reçu des lettres de personnages et de sociétés qui s'intéressent à cette question au point de vue civique. Si M. Flintoft comparaît, je ne vois pas pourquoi M. Séraphin Ouimet, la cité de Montréal, la Ligue du progrès civique de Montréal et autres, qui s'intéressent vivement à cette question, ne seraient pas invités à nous faire connaître leurs vues.

L'hon. M. HAIG: Qu'ils viennent.

L'hon. M. HUGESSEN: Je veux tout simplement signaler que, d'après moi, la motion déposée ne suffit pas pour atteindre l'objectif, ou du moins le seul objectif qui me porterait à voter pour son adoption.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Avez-vous proposé un amendement?

L'hon. M. HUGESSEN: Non.

Au vote à la main levée, la motion est rejetée par le résultat suivant: pour, six; contre, sept.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, voici une lettre que M. McLeod, pendant plusieurs années ingénieur en chef de la cité de Montréal, a adressée à mon collègue (le très hon. M. Graham) et à moi-même. Il s'offre à venir témoigner sur la question des terminus de Montréal. Désirez-vous l'entendre?

L'hon. M. DANDURAND: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je propose que nous lui donnions audience. Voulez-vous nous lire cette lettre, s'il vous plaît?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Elle est adressée à mon collègue et à moi-même et en voici la teneur:

> Je vous ai écrit voici déjà quelques semaines pour vous offrir de comparaître devant votre Comité afin d'y exposer certains faits que plusieurs citoyens en vue de Montréal, et moi-même, considérons utiles aux fins de votre enquête sur la situation du National-Canadien; ces faits concernent surtout les terminus ferroviaires de Montréal.
>
> Je vous demanderais respectueusement de me dire s'il est possible que je sois convoqué et, le cas échéant, de me faire connaître la date approximative de cette convocation.
>
> Depuis quelques jours, je suis à Ottawa pour affaires et, si c'est nécessaire, jusqu'à vendredi vous pourrez m'atteindre au Château Laurier, où je suis descendu.
>
> Votre respectueux serviteur,
>
> G. R. MacLEOD.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je propose que le Comité entende M. MacLeod. Il a été en mesure d'étudier la question à fond et je crois qu'il pourrait communiquer certains renseignements au Comité.

L'hon. M. PARENT: Certainement pas mieux que M. Flintoft lui-même.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ce serait à un autre point de vue. Depuis que M. MacLeod n'est plus ingénieur de la ville de Montréal je crois que la Commission d'urbanisme de Montréal a retenu ses services. Il a fait une étude spéciale de cette partie de la ville que la construction du terminus central mettrait en valeur.

L'hon. M. BLACK: Je ne vois pas quel avantage il y aurait à entendre M. MacLeod. Nous avons décidé de ne pas entendre M. Flintoft. Pourquoi aller plus loin?

L'hon. M. DANDURAND: Si le Comité adopte la proposition du sénateur Black cela m'évitera de lui fournir d'autres explications là-dessus.

L'hon. M. ROBINSON: Je suppose que M. MacLeod a soumis ses vues au National-Canadien et à l'État.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je ne saurais vous dire ce qui en est.

La motion est ensuite rejetée par le vote suivant, à main levée: cinq en faveur; sept contre.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): J'ai ici une lettre d'une autre personne qui veut témoigner: M. Séraphin Ouimet. Il voudrait nous entretenir non seulement du terminus de Montréal, mais de l'ensemble de la question dont nous sommes saisis. On lui a écrit qu'il devrait nous transmettre un résumé de son témoignage. Il en a envoyé un, mais on l'a trouvé insuffisant, de sorte qu'on lui a écrit de nouveau pour lui en demander un autre. Voici son deuxième mémoire que je remets au leader du gouvernement.

L'hon. M. HAIG: Si nous ne nous proposons pas d'étudier la question, pourquoi une longue discussion?

L'hon. M. BLACK: Je ne crois pas que nous devrions entendre d'autres témoins. L'audition de témoignages a été arrêtée et nous devrions nous y tenir. Nous ne faisons que perdre notre temps.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne suis pas d'avis d'entendre M. Ouimet, parce que je sais de quoi il va nous entretenir et cela ne serait pas utile au Comité.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Quel est votre désir, messieurs? Devrions-nous entendre M. Ouimet?

Quelques hon. SÉNATEURS: Non.

L'hon. M. DANDURAND: Voici ce qu'il écrivait le 16 mars:

En résumé je vais prouver que les recettes de nos chemins de fer pourraient être accrues de plus de 50 millions annuellement avec l'aide du gouvernement anglais, avec la coopération, avec ou sans la fusion; cela sans aucune répudiation de dette ou de réduction de salaires.

Cette méthode est actuellement soumise au gouvernement anglais, à la Banque d'Angleterre et à la finance anglaise. Le procureur général de la province de Québec est aussi saisi d'une loi . . .

L'hon. M. COTÉ: Puis-je vous interrompre et proposer de ne pas l'entendre?

Quelques hon. SÉNATEURS: Oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon M. Beaubien): Est-ce là votre désir, messieurs?

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président, j'ai une autre motion.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, le sénateur Meighen a encore quelqu'un à mettre au blanc.

[M. E. P. Flintoft.]

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président, je veux proposer:

Que les témoignages rendus devant le Comité soient soumis à un bureau de techniciens et de comptables de chemins de fer, n'ayant aucun intérêt ni dans un réseau ni dans l'autre, afin qu'un tel bureau puisse étudier lesdits témoignages et particulièrement leurs aspects pratiques en génie et comptabilité ferroviaires, et faire tel examen physique qu'il peut juger nécessaire, en vue de soumettre un rapport complet au Comité sur le montant des économies que ledit bureau croirait résulter d'un système de gestion unifiée, et dans quelle mesure, s'il y avait lieu, ces économies comporteraient un amoindrissement des services ferroviaires pour le peuple canadien.

L'hon. M. PARENT: Ce serait préjuger de notre rapport.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est une motion à l'effet de soumettre les témoignages à un bureau impartial d'ingénieurs et de comptables de chemins de fer. Je suis prêt, si ma motion est adoptée, à discuter un plan au moyen duquel ce bureau pourrait être choisi. Je ne pense à aucun en particulier, et j'accepterais tout plan juste à cet effet. Si ma motion est rejetée, il sera inutile de discuter la question. Mais j'insisterais sur ce point: à mon sens, le Comité qui a eu l'avantage d'entendre et d'interroger des témoins à cette session et à la dernière, et de faire une étude prolongée et spéciale du sujet, peut se faire une opinion assez mûrie de ses mérites et dire ce qu'il y a de mieux à faire. Je ne contredis pas qu'il le puisse, mais comme nous ne sommes aucunement des spécialistes de chemins de fer, nous ne possédons pas bien le sujet comme un expert et le public serait plus satisfait d'obtenir un rapport d'un bureau comme celui que j'ai proposé. De plus, ma proposition avancerait l'étude du sujet par le public canadien, ce qui est essentiel. Mon sentiment est que rien n'est beaucoup plus essentiel. Il importe qu'une source autorisée expose ces vues au public. Je crois qu'un tel bureau en présentant son rapport déciderait des questions dont certains aspects techniques sont importants pour les chemins de fer et qu'un tel rapport serait satisfaisant au pays et vaudrait d'être publié.

Je ne dis pas que nous ne pouvons en venir à une opinion assez réfléchie—nous ne pouvons prendre de décision quant aux chiffres—mais je ne crois pas que le public accepterait de rapport à moins que son auteur ne fût en mesure de se prononcer avec autorité. Voilà en quelques mots le motif de ma motion.

L'hon. M. BLACK: Et ce rapport serait fait au Comité.

L'hon. M. CALDER: Mon sentiment est que le Comité à l'heure actuelle, même après tous les témoignages qu'il a entendus, n'est pas en mesure de signaler beaucoup plus que les faits qui lui ont été soumis. Je doute fort qu'il soit en mesure d'apprécier ces faits dans un rapport. Je doute qu'il puisse dire ce qu'il faudrait faire si l'on prouve que ces faits sont faux ou que d'autres ne s'accordent pas avec eux. Je crois que monsieur Meighen a fait voir le véritable but du Comité. Quelle que puisse être notre opinion concernant cette situation des chemins de fer, je crois que nous nous rendons tous compte que ces derniers comme moyen de transport ont vu leurs plus beaux jours. Si je ne me trompe, à mesure que le temps passera leur importance diminuera de plus en plus et le peuple canadien devra résoudre un jour cette question. Cependant, j'incline fortement à croire qu'il a encore certaines idées quant à la nécessité de la concurrence et une certaine crainte du monopole.

L'hon. M. DANDURAND: C'est le premier point à régler.

L'hon. M. CALDER: Exactement.

En Grande-Bretagne le public qui éprouvait la même crainte que notre public l'a surmonté dans une grande mesure. Malgré que la Grande-Bretagne soit un pays de faible étendue et qu'elle compte de nombreux services de transport rivaux, le public n'a plus la crainte du monopole et ne désire plus les

services rivaux. Nous sommes encore loin de cette conception, au Canada, et je suis d'avis que la principale fonction du Comité est de renseigner l'opinion public au moyen des témoignages qui lui ont été soumis. Le public canadien devra étudier cette question pendant bien des années encore. Le rôle du Comité a surtout consisté au cours des deux dernières sessions à transmettre à l'opinion publique canadienne certains faits sur la situation.

Le fait principal ou la principale série de faits que le public canadien a le droit de connaître se rapportent aux économies réalisables en suivant certaines méthodes. Il est vrai que nous avons des chiffres, mais nous n'en avons pas qui fassent autorité, qui proviennent de personnes indépendantes, sans opinions préconçues. En fait, qu'avons-nous continuellement constaté ici? Nous avons entendu deux groupes de spécialistes dont chacun rivalisait avec l'autre pour soutenir sa propre opinion. C'est tout ce que nous avons entendu, rien de plus. Quant au travail du Comité, celui-ci est dans la plus grande incertitude sur le but principal qu'il devrait poursuivre constamment, à savoir, obtenir autant que possible des faits sur les économies réalisables et la façon de les réaliser. Je dis donc que le Comité ne peut s'acquitter de son travail et qu'il ne s'en acquittera pas avant que le public n'obtienne ces faits, et que celui-ci n'obtiendra pas la documentation à laquelle il a droit à moins qu'un véritable groupe d'experts prenne les chiffres soumis, les résume et les ajuste de façon à faire comprendre au public canadien la situation véritable.

L'hon. M. DANDURAND: Je crois que la motion de mon honorable ami . . .

L'hon. M. COTÉ: Il est 6 h. 30 et il faut que je parte.

L'hon. M. DANDURAND: Je voulais simplement dire que malgré que j'aie une opinion sur la proposition de mon honorable ami, je ne suis pas pour l'instant disposé à l'exprimer.

Le Comité s'ajourne au jeudi 4 mai à onze heures du matin.

PIÈCE No 103

MÉMOIRE SOUMIS PAR LE COMITÉ LÉGISLATIF DE COOPÉRATION DES ASSOCIATIONS RÉGULIÈRES DE CHEMINOTS AU COMITÉ SPÉCIAL DU SÉNAT 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.

OTTAWA, ONT., le 25 avril 1939.

HONORABLES MESSIEURS,

Au nom du comité législatif de coopération des associations régulières de cheminots représentant virtuellement tous les employés des chemins de fer à vapeur au Canada, nous désirons vous dire combien nous apprécions l'occasion que vous nous donnez de comparaître devant votre Comité afin de répondre à certains allégués au sujet des salaires et des conditions de travail des employés que nous représentons.

Nous prétendons que ces attaques contre nos salaires et nos conditions de travail sont tout à fait injustes, sans fondement, et essentiellement conçues pour influencer l'opinion publique contre les syndicats et les fraternités d'employés de chemins de fer. Nous voulons parler surtout du témoignage du professeur John L. McDougall de l'Université Queen's, qui a comparu devant votre Comité le 21 mars 1939, et d'un témoignage analogue de M. C. W. Peterson, rédacteur de *Farm and Ranch Review,* qui a comparu devant votre Comité le 28 mars.

Avant d'aborder la question des salaires et des conditions de travail des employés de chemins de fer, nous voulons commenter brièvement certains avancés faits par M. Peterson concernant nos associations internationales de cheminots.

A la page 104 des Témoignages sous la rubrique: "Domination étrangère imposée à la main-d'œuvre ferroviaire", M. Peterson mentionne le caractère international de nos associations et donne l'impression qu'elles sont une menace pour le Canada et sont assujetties à la domination d'un pays étranger même au point d'être entraînées de faire la grève pour des relèvements de salaires afin d'uniformiser la rémunération des deux côtés de la frontière, et il déclare à la page 105: "Je ne puis concevoir d'organisme plus puissant ou plus influençable qu'un gouvernement démocratique pour régler les différends ouvriers de grande envergure." A la page 110: "Pour réussir dans l'étatisation des entreprises commerciales, il faut une dictature politique capable de restreindre l'influence que le syndicalisme exerce sur les négociations. Ce fait a été démontré à maintes reprises en Europe depuis la Guerre. . ."

En réponse aux avancés de M. Peterson, que nous estimons irresponsables, irréfléchis et qui n'indiquent pas la connaissance des faits réels ou en font fi, nous dirions d'abord que les associations internationales de cheminots existent depuis soixante-quinze ans, qu'elles possèdent un dossier enviable de réalisations à leur crédit et que les gens d'esprit sain les considèrent comme des associations responsables, capables d'exécuter tous leurs engagements. Nous défions M. Peterson ou toute autre personne de prouver un cas où ces associations ne se sont pas conformées aux lois ou ont violé certaines de leurs ententes avec les chemins de fer. Les chemins de fer canadiens eux-mêmes sont internationaux, en ce qu'ils franchissent des frontières internationales et sont membres d'une association internationale appelée *Association of American Railways.* Les institutions financières ne connaissent pas de frontières, non plus que les sociétés de

secours mutuels, les cercles d'œuvres sociales, les sociétés d'assurance, l'Eglise et des firmes innombrables. Cependant, M. Peterson semble croire qu'il est déplacé pour les employés de chemins de fer d'appartenir à des associations internationales et il propose même d'abandonner notre forme démocratique de gouvernement en faveur d'une dictature politique comme celle qui existe actuellement en certains pays européens afin de restreindre le mouvement syndicaliste pour fins de négociation. Peut-être M. Peterson préférerait-il vivre dans l'un de ces pays où il pourrait trouver des conditions qui lui plairaient davantage.

Vous apprendrez peut-être avec intérêt que nos associations sont les plus démocratiques du monde et constituent l'un de nos remparts les plus puissants contre les forces du communisme, du fascisme ou de toute autre idéologie adversaire de notre forme démocratique de gouvernement. Nous ne prêchons pas seulement des aspirations démocratiques, mais nous les mettons en pratique.

Ce ne sont pas les chefs de ces associations qui ont la haute main sur elles, comme l'avance M. Peterson, mais leurs membres. Ceux-ci élisent les officiers des associations et leur imposent un programme d'action. Est-il rien de plus démocratique?

Quant à l'accusation de M. Peterson que ces associations sont assujetties à la domination étrangère au point d'influer sur leurs membres canadiens pour leur faire déclarer la grève, nous voulons bien établir que les membres des associations internationales de cheminots au Canada choisissent leurs officiers et leurs comités parmi leurs propres membres, qu'ils possèdent une autonomie complète dans la conduite de leurs propres affaires, dirigent leurs propres négociations avec la direction en matière de salaires et de conditions de travail et que nulle personne habitant l'étranger ne peut dans aucune circonstance les forcer à se mettre en grève. Une grève ne peut être déclarée sans que les membres canadiens de l'association intéressée l'aient votée, de leur propre mouvement, et sans aucune contrainte. L'autorité qu'ont leurs présidents de déclarer la grève ou de s'y opposer est basée uniquement sur le résultat du vote des membres intéressés.

A la page 104 des Témoignages M. Peterson laisse entendre que les associations internationales de cheminots sont tellement puissantes qu'elles ont pu obliger leurs patrons et le public à consentir à des échelles de salaires excessifs. Nous goûtons l'hommage rendu à la puissance de nos associations, mais malheureusement cet avancé est inexact. Les dirigeants des chemins de fer sont des hommes d'affaires avisés qui ne perdent jamais de vue les intérêts des voies ferrées sous leur juridiction et nous avons constaté qu'ils sont tout à fait capables de protéger ces intérêts. Nous sommes fiers de la direction habile donnée à nos associations et des relations agréables qui ont existé avec les dirigeants des chemins de fer depuis de nombreuses années.

M. Peterson a proféré aussi bien d'autres accusations, mais nous ne voulons pas retenir le Comité pour les réfuter en détail. La lecture attentive de son témoignage fera voir qu'il n'est pas seulement très mal renseigné sur les associations internationales de cheminots, leurs salaires et leurs conditions de travail, mais que la plupart de ses avancés ne s'appuient sur aucune preuve. Son témoignage fourmille des mots "je pense" et "je crois". Il renferme bien des opinions, mais très peu de faits. A notre sens, il ne mérite pas le nom de témoignage —et nous ne pouvons voir en quoi il offre quelque chose de positif à votre enquête sur le problème ferroviaire.

On n'a pas soumis jusqu'ici au Comité un exposé fidèle des salaires des employés de chemins de fer et des facteurs s'y rapportant. Le professeur McDougall et M. Peterson ont laissé entendre que les salaires imposaient une charge aux chemins de fer et qu'ils constituaient donc un élément important dont il fallait tenir compte en cherchant une solution au problème ferroviaire. Mais on n'a présenté que des bribes de témoignages à l'appui de cette conclusion.

Par ailleurs, le professeur McDougall n'a étudié que des cas extrêmes intéressant une proportion relativement faible de tous ces employés, alors que M. Peterson a simplement basé ses conclusions sur des hypothèses sans la moindre preuve.

Nous avons fait une analyse soignée des salaires comme facteur de coût dans le transport ferroviaire, ce qui est en fin de compte la question fondamentale en jeu ici, et nous croyons que, tout en répondant au professeur McDougall et à M. Peterson, cette étude peut avancer véritablement le travail de votre Comité. Contrairement au professeur McDougall et à M. Peterson, nous avons pris dans notre étude tous les salaires payés à *tous* les employés de chemins de fer et nous sommes prêts à fournir la preuve nécessaire à l'appui de notre prétention que ces salaires ne sont pas une charge pour les chemins de fer et que, par conséquent, ne constituent pas un obstacle à la solution du problème ferroviaire. Nous allons restreindre notre réponse, dans l'ensemble, à cette proposition, étant donné que M. Chase a déjà discuté les ententes régissant les salaires et les conditions de travail des mécaniciens de locomotives que le professeur McDougall a critiquées particulièrement.

Malgré que le public connaisse de façon générale le travail des cheminots avec lesquels il a des relations à bord des trains, nous avons constaté que très peu de personnes connaissent ou apprécient le "mécanisme" ou "outillage" compliqué qu'ils doivent faire fonctionner pour assurer le transport ferroviaire et combien les cheminots doivent être habiles, entraînés, responsables et expérimentés.

### CARACTÉRISTIQUES, FONCTIONS ET BESOINS DES CHEMINOTS

Les chemins de fer du Canada forment un vaste outillage embrassant 56,835 milles de voies; 4,667 locomotives; 6,395 wagons à voyageurs; 172,773 wagons à marchandises et une mise de fonds dans les voies et le matériel de plus de $3,000,000,000.

Les chemins de fer atteignent toutes les provinces du Canada. Comme élément de leur service public essentiel ils comprennent environ 130,000 travailleurs entraînés et habiles qui s'acquittent de fonctions très spécialisées essentielles à leur exploitation sûre et économique.

Tous les éléments précités des chemins de fer se réunissent pour en faire un vaste mécanisme de transport qui s'étend jusqu'aux limites du pays lui-même, indispensable au point de vue économique en temps de paix, et aussi indispensable en temps de crise, de désastre et de guerre.

Les chemins de fer fonctionnent 365 jours par année et 24 heures par jour, par beau ou mauvais temps, les jours ouvrables, les jours fériés et le dimanche, en pleine nuit et en plein jour. Bref, leur exploitation est continue.

Bien que les chemins de fer aient de grandes et profondes ramifications et que leur personnel soit très considérable, ils sont enchevêtrés l'un à l'autre et interdépendants, tellement en fait, que le fonctionnement doit être celui d'une montre de précision. En fait les trains doivent suivre rigoureusement leurs horaires, vu qu'un écart de quelques minutes peut les conduire à un désastre.

Des travailleurs spécialisés qu'on ne trouve pas dans d'autres industries ou emplois, ou qu'on ne peut y utiliser, sont essentiels au service ferroviaire. Il comporte aussi une responsabilité prononcée et permanente qui ne caractérise pas les autres emplois et en plus le travail de chemin de fer est considéré comme étant presque le plus dangereux.

Il n'existe probablement pas d'autre exploitation où les employés, au point de vue du public, représentent si complètement l'exploitation elle-même. Pour la plus grande partie du public, les chemins de fer se composent des cheminots et des employés subalternes qu'il connaît et avec lesquels il a des relations directes. Un vendeur de billets, contrôleur, expéditionnaire, chef de gare ou garde-train courtois ou grincheux représentent un chemin de fer courtois ou grincheux aux

yeux du public. La façon dont ces représentants du chemin de fer traitent le public contribue fortement à fixer son choix sur le moyen de transport qu'il adoptera demain. C'est un facteur d'importance grandissante, puisque les chemins de fer n'ont plus le monopole du transport comme jadis.

Malgré toutes les mises de fonds consacrées à la voie et au matériel, la marche sûre des trains repose en définitive sur la coordination des fonctions de tous les employés, lesquels en dernière analyse exploitent le chemin de fer. Des conseils d'administration peuvent se réunir dans des conférences solennelles, des banquiers peuvent peser sérieusement la sagesse au point de vue financier de tel et tel placement, des gérants peuvent donner des ordres nombreux et importants, des usines peuvent ouvrer des matières premières et fabriquer un matériel plus durable, mais en fin de compte les cheminots exploitent les chemins de fer.

Pour commencer, les cantonniers et les pontonniers construisent les voies et les ponts; les employés d'usines construisent, réparent et entretiennent le matériel; les chefs du mouvement et les télégraphes transmettent, transcrivent et remettent les ordres de trains; le personnel des trains, les mécaniciens et chauffeurs conduisent les trains; les signaleurs entretiennent les signaux; les chefs de gare, les vendeurs de billets et les préposés au trafic-marchandises s'assurent que les personnes et les marchandises prennent l'acheminement voulu; les commis aux écritures gardent les dossiers et les livres et les tiennent à jour. Bref, les employés exécutent le véritable travail des chemins de fer.

Tout cela peut être dit à bon droit et l'est sans rien enlever à l'apport d'autres personnes ayant des aptitudes directoriales et techniques, apport naturellement essentiel aux fonctions importantes des chemins de fer.

La sûreté et la sécurité de chaque voyageur, de même que la protection de chaque dollar de marchandise et de matériel dépendent de la coordination efficace du travail de l'ensemble des employés de chemins de fer.

Nous voulons insister ici sur l'interdépendance complète qui existe entre les diverses fonctions du personnel des chemins de fer. La négligence des employés d'usines à bien réparer les locomotives et les wagons, la négligence des chefs de mouvement et des télégraphistes à transmettre, transcrire et remettre les ordres, la négligence des cantonniers à construire et à entretenir les voies et les ponts pour que les trains y puissent circuler en sûreté, la négligence des signaleurs à s'assurer du bon fonctionnement du bloc système et des signaux électriques, ou la négligence du personnel des trains et des mécaniciens et chauffeurs de locomotives d'observer les ordres de trains, les limites de vitesse, les stipulations des fiches de contrôle, les signaux du bloc système et autres restrictions et règlements d'exploitation—bref, la négligence de la part de n'importe laquelle des diverses catégories de cheminots peut entraîner des pertes de vies et des avaries à la propriété.

Il ne suffit pas qu'une catégorie ou un groupe de ces employés soit capable de faire face à ses responsabilités. On n'exploite pas ainsi les chemins de fer; cela est impossible. Il ne suffit pas que certains de leurs travailleurs soient constamment à la hauteur de leur tâche, ou que tous leurs travailleurs le soient une partie du temps. L'interdépendance des fonctions, des exigences et des responsabilités fait que chacun des pignons du mécanisme doit fonctionner facilement et en coordination parfaite à chaque instant et pendant les 365 jours de l'année.

Tant que l'élément humain constituera un facteur si considérable et si important du transport ferroviaire, il sera donc essentiel à son exploitation sûre et efficace que ces employés soient habiles, dévoués, intelligents et spécialisés au summum, et qu'ils soient conscients de leur responsabilité.

Les cheminots ne peuvent être assujettis à une surveillance constante par les employés supérieurs de chemins de fer. Ils doivent pouvoir penser juste en cas d'urgence, s'affirmer et en venir à des conclusions fondées et raisonnables.

On doit pouvoir les considérer en tout temps comme des travailleurs sûrs et de bon jugement.

Si cette description du travail des chemins de fer fait penser à un roman, qu'on se rappelle que l'incompétence, l'inexpérience ou l'indifférence ont des suites tragiques. Nous osons affirmer que personne ne mettra en doute l'exactitude de cet aperçu des fonctions, qualités requises et responsabilités des cheminots, ni ne le qualifiera d'exagération .

Il s'agit ici de transport, toujours plus rapide, dont les divers éléments sont étroitement enchevêtrés et très interdépendants, qui fonctionne constamment dans toutes les conditions et qui répond aux nécessités sociales et économiques de 11 millions de nos concitoyens; c'est l'armature de notre vie industrielle en temps de paix, absolument essentielle à notre défense en temps de guerre, toujours dépendante de l'efficacité des employés et toujours sujette aux conséquences désastreuses de la négligence humaine.

Eu égard à la nature du travail des cheminots et à l'habileté, l'entraînement, la responsabilité et l'expérience qu'il nécessite, nous abordons maintenant l'étude des salaires payés par les chemins de fer et des facteurs qui s'y rapportent.

### LES SALAIRES COMME FACTEUR DE COÛT DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE AU CANADA

Nous avons préparé une série de tableaux, que nous voulons présenter maintenant comme pièce, faisant voir que la moyenne de la rémunération de l'ensemble du personnel ferroviaire au Canada n'est pas élevé, mais qu'on a obtenu plus d'efficacité, de rendement et d'économie et que les salaires comme facteur dans l'exploitation des chemins de fer au Canada n'ont pas été et ne sont pas une charge.

Les statistiques fondamentales employées ici proviennent des statistiques sur les chemins de fer à vapeur du Canada publiées annuellement par la division des Transports et des services publics du Bureau fédéral de la statistique. Le Bureau compile ce rapport annuel des statistiques d'après les rapports préparés par les chemins de fer canadiens conformément aux dispositions de la Loi des chemins de fer, 1919, et la Loi des statistiques, 1918, certifiés par les dirigeants responsables des compagnies de chemins de fer.

De temps en temps le Bureau effectue des changements dans la méthode ou la nature des statistiques publiées et les comparaisons faites au cours de dix-huit ans peuvent être entachées de quelque erreur. On ne prétend pas que cette compilation est entièrement libre d'erreurs techniques ou de défauts de ce genre, mais on s'est efforcé de compiler les chiffres fondamentaux avec la plus grande exactitude possible et de faire voir de façon sûre la tendance annuelle. Cependant, les défauts que l'on pourra découvrir dans l'emploi des statistiques disponibles n'influeront pas sensiblement sur les tendances indiquées et ne tendront pas à dénaturer les faits fondamentaux.

On ne saurait se plaindre que cette pièce ne soit pas basée exclusivement sur les statistiques du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Les autres chemins de fer, bien que représentant une partie très insignifiante des chemins de fer au Canada influent cependant en proportion sur le bien-être économique et social du Canada.

En outre l'on comprendra que plusieurs catégories d'employés ont des contrats qu'on pourrait qualifier de portée nationale en ce qu'ils s'appliquent à plusieurs autres petites lignes, en sus du Pacifique-Canadien et du National-Canadien.

Ces tableaux seront traités sous les rubriques générales suivantes:

1. Employés, heures de travail et rémunération.
2. Accroissement de l'efficacité et du rendement des employés.
3. Répartition de la recette des chemins de fer.

Nous essaierons de traiter en détails les faits résultant de chaque tableau et d'indiquer les conclusions qui paraissent justes et raisonnables.

HEURES DE TRAVAIL ET RÉMUNÉRATION DU PERSONNEL DES CHEMINS DE FER

*Total du personnel* (tableaux 1 et 2):

En 1920 il y avait 175,702 personnes à l'emploi des chemins de fer au Canada. Leur nombre décrut au cours des années immédiatement postérieures, mais en 1928, année où les chemins de fer canadiens firent le plus d'affaires, ils employaient 172,946 personnes, soit 1.6 p. 100 de moins qu'en 1930.

De 1928 à 1933 inclusivement, le personnel des chemins de fer canadiens accusa une diminution constante, des milliers d'employés perdant leurs positions chaque année subséquente; en 1933, leur nombre était tombé à 110,864. En comparaison de 1920, ce fut une diminution de 64,838, ou de 36.9 p. 100, et aussi un fléchissement de 62,082, ou de 35.9 p. 100, en comparaison de 1928.

En 1937 il y avait 121,541 personnes à l'emploi des chemins de fer canadiens. Ce nombre accusait une augmentation de 10,677, en comparaison de 1933, mais une diminution de 54,161 ou de 30.8 p. 100 sur 1920 et un fléchissement de 51,405, ou de 29.7 p. 100, en comparaison de 1928. Autrement dit, le tiers du personnel de 1920, chômait en 1937.

*Total des heures de travail* (tableaux 1 et 2):

En 1920 le total des heures de travail des employés ci-haut s'élevait à 440,840,768; par la suite le nombre global des heures de travail accusa un fléchissement, puis une hausse, avec le résultat qu'en 1928, alors que les chemins de fer canadiens eurent leur plus gros volume d'affaires, la totalité des heures de travail fut virtuellement la même qu'en 1920, n'ayant été que de un dixième de 1 p. 100 au-dessous du chiffre de 1920.

Après 1928 il y eut une diminution constante du nombre global des heures de travail jusqu'à ce qu'en 1933, ce nombre fût de 43.6 p. 100 au-dessous des chiffres de 1920 et de 43.5 p. 100 au-dessous des chiffres de 1928.

Il y eut en 1937 augmentation des heures de travail, en comparaison de 1933, mais en 1937 le nombre global des heures de travail était d'environ 35 p. 100 moindre qu'en 1920 et 1928. A noter que la diminution de la totalité des heures de travail fut plus marquée que la baisse du chiffre du personnel. En comparaison de la diminution de 31 p. 100 du chiffre du personnel, il y eut une baisse d'environ 35 p. 100 du nombre global des heures de travail.

*Rémunération totale* (tableaux 1 et 2):

En 1920 la rémunération totale du personnel des chemins de fer s'éleva à $280,353,910. Dès 1925 il y avait fléchissement de 20 p. 100 dans la rémunération globale, mais en 1928 celle-ci s'était encore relevée légèrement et s'établissait à $270,000,000. C'était une baisse d'un peu plus de $10,000,000, soit de 3.7 p. 100 en comparaison de 1920.

En 1937 la rémunération globale des employés des chemins de fer s'éleva à $179,110,674. C'était une diminution de $101,243,236, ou de 36.1 p. 100, en comparaison de 1920 et de $90,991,885, ou de 33.7 p. 100, en comparaison de 1929.

On constate encore ici que le déclin dans la rémunération globale fut plus prononcé que la baisse du nombre des employés ou de la totalité des heures de travail. En comparaison d'un fléchissement d'environ 31 p. 100 du nombre des employés et d'à peu près 35 p. 100 de la totalité des heures de travail, la rémunération globale des employés accusa une baisse d'environ 36 p. 100.

Il est évident que les employés ont perdu leurs emplois en grand nombre et que la totalité des salaires payés par les chemins de fer a diminué en conséquence.

Le tableau N° 1 indique le nombre global des employés dans l'exploitation directe des chemins de fer de même que leurs heures de travail et leur rémunération totales. Trois groupes d'employés sont omis de ce tableau, à savoir,

ceux du service de la radio, du service des messageries, et des services auxiliaires.

Afin de pouvoir indiquer le nombre total des employés, la totalité de leurs heures de travail et de leur rémunération, y compris ces trois groupes omis du tableau n° 1, le tableau n° 2 embrasse les chiffres complets.

La tendance vers la baisse du nombre des employés, de leurs heures de travail et de leur rémunération globale apparaît essentiellement la même, que les trois groupes soient omis ou non.

Dans tous les tableaux qui suivent, là où des proportions, ou des comparaisons sont établies avec les employés de chemins de fer, leurs heures de travail et leur rémunération, on n'a tenu compte que du personnel de l'exploitation ferroviaire proprement dite, à l'exclusion du service de la radio, du service des messageries et des services auxiliaires, parce que les autres facteurs utilisés n'ont trait qu'à l'exploitation ferroviaire et, par conséquent, ne comprennent pas ces autres services. On soumet simplement pour des fins de comparaison le tableau n° 2.

*Moyenne de la rémunération mensuelle en 1937* (tableaux 3 et 4)

Une étude de la moyenne de rémunération mensuelle touchée par le personnel des réseaux canadiens en 1937 dissipera immédiatement la légende des hauts salaires. Ces renseignements officiels vont établir définitivement que la majorité des cheminots canadiens reçoivent des salaires très insuffisants pour leur assurer un niveau de vie convenable, confortable et hygiénique.

En 1937 6,670 employés de chemins de fer canadiens reçurent des salaires moyens mensuels inférieurs à $60. Ce groupe comprenait surtout les cantonniers qui effectuent des travaux ardus, exposés à toutes sortes de températures et qui souffrent aussi de l'irrégularité et de l'incertitude de leurs emplois, du fait de la nature saisonnière de leurs travaux.

Il y avait en 1937 un total de 12,229 employés de chemins de fer, soit 10.1 p. 100 de tout le groupe, qui recevaient $75 ou moins par mois. Ce groupe embrasse les téléphonistes, les apprentis réguliers, les chefs de gare non télégraphistes (de petites gares) et autres.

On comptait 34,369 employés, constituant 28.3 p. 100 du total, qui touchaient moins de $85 par mois. Ce groupe des salariés de $75 à $85 comprenaient des cantonniers, des nettoyeurs de wagons, des signaleurs ou gardiens aux passages à niveaux, etc.

Presque les deux tiers des employés de chemins de fer canadiens obtinrent des salaires moyens mensuels inférieurs à $125 en 1937. Autrement dit, 76,235, ou 62.7 p. 100 de la totalité, gagnèrent moins que $125. Ce groupe comprend les charpentiers et les pontonniers, les maçons, les briqueteurs, les plâtriers et les peintres, les contremaîtres, les cantonniers, les camionneurs des chemins de fer, les ingénieurs de machines fixes, les chauffeurs et graisseurs, et autres.

Plus des quatre cinquièmes des employés de chemins de fer canadiens reçurent moins de $150 par mois en 1937. 101,984 employés furent dans ce cas, soit 83.9 p. 100 du total. Ce groupe comprend de nombreux mécaniciens spécialisés qui doivent faire un apprentissage ou s'adonner à leurs travaux des années durant, avant d'être assez habiles pour exécuter les services qu'on attend d'eux. Il comprend les forgerons, les chaudronniers, les électriciens, les machinistes, les mouleurs, les ajusteurs de tuyaux, les tôliers, les garde-freins de trains de marchandises, les garde-freins des gares, les chauffeurs des gares et autres.

Seulement 16.1 p. 100 de la totalité des employés de chemins de fer gagnèrent $150 par mois. Dans ce groupe dont les salaires varièrent entre $150 à $200 par mois on trouve les ingénieurs adjoints et dessinateurs, les contremaîtres, les monteurs de lignes, les inspecteurs et les sergents de police, les surveillants et les assistants, les contrôleurs et ingénieurs des gares, les chauffeurs de trains de marchandises et autres.

Rien que 8.2 p. 100 du total des employés, y compris les employés supérieurs gagnèrent plus de $200 par mois. Sur le total de 121,541 employés il y en eut 111,601, ou 91.8 p. 100 du total rétribués moins de $200 par mois. Au nombre de ceux gagnant de $200 à $250 par mois se trouvaient plusieurs employés supérieurs, chefs du mouvement et surveillants du trafic, chefs de gares, contrôleurs de trains de voyageurs et de trains de marchandises, mécaniciens de trains de marchandises et chauffeurs de trains de voyageurs.

Il y eut 2,448 employés dont les salaires dépassèrent $250 par mois. Sur ce nombre 617 étaient administrateurs, officiers généraux et assistants; 920, officiers de divisions, 45, contremaîtres généraux, et 886 mécaniciens et chauffeurs de trains de voyageurs ayant consacré la majeure partie de leur vie de travail aux chemins de fer avant d'accumuler assez d'ancienneté pour leur permettre d'accéder à ce nombre limité d'emplois privilégiés.

Quand on constate que seulement 2 p. 100 du personnel des chemins de fer, y compris les employés supérieurs, gagnent au delà de $250 par mois, et que presque les deux tiers de ce personnel gagnent moins de $125 par mois, que 38.9 p. 100 de celui-ci reçoit moins de $100 par mois, que 10.1 p. 100 gagne moins de $75 par mois et 6.3 p. 100 moins de $60 par mois, on constate immédiatement que l'impression produite chez bien des gens concernant les forts salaires payés par les chemins de fer résulte d'une imagination vive basée sur des rumeurs fausses, plutôt que sur des statistiques sûres et officielles.

### ACCROISSEMENT DE L'EFFICACITÉ ET DU RENDEMENT DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER

Les faits suivants, qui sont tous basés sur des pièces officielles publiées par le Bureau fédéral de la statistique conduisent à la conclusion irréfutable que l'efficacité de l'exploitation des chemins de fer canadiens et le rendement de leur personnel ont été caractérisés par une augmentation remarquable. Si on prend l'ensemble des chemins de fer à vapeur au Canada, on constate que leur transport productif par dollar de rémunération de leurs employés est plus considérable que jamais auparavant dans l'histoire des chemins de fer canadiens. Le public obtient le meilleur genre de service jamais offert. Les trains sont plus rapides et plus longs. Les expéditions de marchandises se font plus rapidement et avec plus d'exactitude que jamais auparavant. Jamais dans l'histoire des chemins de fer les voyageurs n'ont pu se transporter avec plus de sécurité et de confort.

Il n'y a pas de catégorie, de groupe ou de facteur dans l'exploitation des chemins de fer canadiens qui puisse revendiquer pour lui seul le mérite de cet accroissement remarquable d'efficacité et de rendement. Il a résulté des placements ferroviaires, de l'administration et des employés de chemins de fer. Les placements ferroviaires, l'administration des chemins de fer et leurs employés y ont tous contribué. On se rend compte de la difficulté d'attribuer une norme fixe à n'importe lequel de ces trois éléments contributifs. Toute tentative de séparer de façon précise la contribution d'un groupe ou facteur serait extrêmement ardue, sinon impossible. L'interdépendance des divers éléments, la nécessité de la coordination de la part des différents groupes des employés supérieurs des chemins de fer et des cheminots rendent difficile, sinon impossible, l'évaluation du rôle joué seulement par l'élément humain. Un mécanicien très efficace dans une locomotive dernier cri, obéissant au chef du mouvement le plus compétent et sous la surveillance du surintendant le plus qualifié doit se restreindre à l'allure que lui permet l'état de la locomotive, des wagons, de la voie et des ponts. Les chefs de trains, les surintendants et les gérants généraux en déterminant la vitesse maximum, la longueur ou le tonnage d'un train doivent considérer plusieurs choses: le type de locomotive disponible, l'état des voies, des ponts et du matériel roulant et l'aptitude du personnel à faire face à ses obligations et à remplir ses fonctions. Tous ces éléments se réunissent pour faire surgir les placements, l'administration et la main-d'œuvre.

Les millions de dollars employés au renouvellement du matériel roulant, d'outillage, de machine et dispositifs économisant la main-d'œuvre produisent une meilleure efficacité et un meilleur rendement, si le personnel adonné à l'exploitation des chemins de fer à vapeur se montre capable de les employer avec profit. Par ailleurs, il pourrait en résulter des pertes économiques si ce personnel n'est pas à la hauteur des conditions nouvelles, de l'accroissement de sa responsabilité et des besoins plus grands. Il n'existe peut-être aucune autre exploitation où les divers facteurs et fonctions soient aussi étroitement mêlés et interdépendants que dans le transport par chemins de fer à vapeur. Les administrations et le personnel des chemins de fer canadiens peuvent être fiers à bon droit de leurs succès depuis dix ans environ, et ils devraient être dédommagés de leur contribution précieuse aux nécessités essentielles du transport au Canada.

L'essor des chemins de fer à vapeur au Canada et l'efficacité de leur exploitation influent de façon importante sur la vie sociale et industrielle de tout le Canada. Celui-ci est très étendu, sa largeur étant de presque 4,000 milles de l'est à l'ouest. Eu égard à son étendue, sa population d'environ 11 millions d'âmes est relativement faible. L'Est renferme la région industrielle et l'Ouest, les prairies, avec leurs vastes territoires agricoles. Dans un tel pays le transport efficace à prix raisonnable est une nécessité absolue et un facteur d'importance pour son essor ultérieur, industriel et agricole.

L'efficacité qui caractérise l'exploitation des lignes ferroviaires et le rendement de leur personnel représentent des facteurs qui influent de façon marquée sur le bien-être général. S'il en est ainsi, les faits exposés dans cette étude concernant l'efficacité et le rendement de ce personnel sembleraient avoir une importance directe non seulement pour les cheminots et l'administration des chemins de fer, mais aussi pour le peuple canadien en général.

*Longueur totale des voies exploitées et nombre des employés, nombre de leurs heures de travail, et rémunération globale des employés par mille de voie exploitée* (tableau n° 5):

Le tableau n° 5 donne la longueur totale des voies exploitées de 1920 à 1937 ainsi que la proportion des employés, leurs heures de travail et leur rémunération globale par mille.

En 1920 la longueur totale de toutes les voies exploitées était de 51,005 milles. Il y avait 3.44 employés par mille de voie. Pour chaque mille les employés travaillèrent 8,643 heures. Pour chaque mille exploité les employés reçurent une rémunération de $5,497. En 1928, alors que les chemins de fer canadiens eurent leur plus gros volume d'affaires, la longueur totale des voies exploitées fut de 55,455 milles. C'était un accroissement de longueur de 8.7 p. 100 sur 1920. Néanmoins, le nombre des employés avait diminué de 9.3 p. 100 par mille de voie. Les heures de travail par mille avaient décliné de 8 p. 100 et la rémunération par mille de voie exploitée avait baissé de 11.4 p. 100.

En 1937 la longueur des voies avait passé à 56,835 milles, soit une augmentation de 11.4 p. 100 en comparaison de 1920. Cependant, le nombre d'employés par mille de voie, qui était de 3.44 en 1920, était tombé à 2.14 en 1937. C'était une diminution du nombre des employés par mille de voie de 37.8 p. 100. Les heures de travail par mille de voie ont baissé de 8,643 en 1920 à 5,076 en 1937, soit de 41.3 p. 100. La rémunération globale par mille de voie a fléchi de $5,497 en 1920 à $3,151 en 1937, soit de 42.7 p. 100 dans la rémunération globale par cheminot par mille de voie.

*Tonnes-milles de trafic-marchandises productif et non productif par employé, par heure de travail et par dollar de rémunération* (tableau n° 6):

Le principal but ou la principale fonction d'une voie ferrée est l'obtention du trafic-marchandises productif et du trafic-voyageurs. C'est le trafic-marchandises productif qui assure, et de beaucoup, la plus forte recette à l'exploitation

ferroviaire. Peut-être l'un des meilleurs facteurs pour la détermination de l'efficacité et du rendement de l'exploitation ferroviaire est-il le trafic-marchandises productif et non productif par employé, par heure de travail de l'employé et par dollar de rémunération par employé.

Les statistiques des trafic-marchandises productif et non productif manquent pour les années antérieures à 1923. Cette année-là, cependant, les chemins de fer canadiens transportèrent presque 38 milliards et demi de tonnes-milles de trafic-marchandises productif et non productif. Pour chaque employé les chemins de fer transportèrent 231,654 tonnes-milles. Pour chaque heure de travail par employé les chemins de fer transportèrent 93.7 tonnes-milles. Pour chaque dollar de rémunération par employé les chemins de fer transportèrent 159.9 tonnes-milles.

En 1928, année où les chemins de fer eurent leur plus gros volume d'affaires, le trafic-marchandises productif et non productif avait passé à 20.6 p. 100 au-dessus de celui de 1923. Les tonnes-milles par employé s'étaient accrues à 15.7 p. 100. L'augmentation par heure de travail était de 12.3 p. 100 et celle par dollar de rémunération des employés, de 7.4 p. 100. En 1937 les tonnes-milles de trafic-marchandises productif et non productif furent de 21.7 p. 100 moindres qu'en 1923. Cependant, il y eut une augmentation des tonnes-milles par employés de 6.9 p. 100. Il y eut aussi accroissement des tonnes-milles par heure de travail des employés en 1937 de 11.3 p. 100 et par dollar de la rémunération par employé de 5.1 p. 100.

Malgré le déclin de 21.7 p. 100 en tonnes-milles en 1937 il y eut augmentation en tonnes-milles par dollar de rémunération de l'employé de 5.1 p. 100.

*Tonnes-milles de trafic-marchandises productif, par employé par heure de travail et par dollar de rémunération (tableau n° 7):*

Le tableau qui précède traite des trafic-marchandises productif et non productif par tonnes-milles. Le tableau n° 7 élimine les tonnes-milles n'ayant rapporté aucune recette et offre une comparaison du trafic-marchandises productif, avec les employés, leurs heures de travail et leur rémunération globale à partir de 1920. Cette année-là les chemins de fer canadiens transportèrent un peu moins de 32 milliards de tonnes-milles de trafic-marchandises productif. Par employé au travail les chemins de fer transportèrent 181,525 tonnes-milles de trafic-marchandises productif. Pour chaque heure de travail des employés il y eut 72.3 tonnes-milles de trafic-marchandises productif et pour chaque dollar de rémunération des employés, 113.8 tonnes-milles de trafic-marchandises productif. En 1928, les tonnes-milles de trafic-marchandises productif furent de 30.5 p. 100 plus élevées qu'en 1920. L'augmentation par employé en 1928 fut de 32.5 p. 100 plus forte, l'accroissement par heure de travail des employés, de 30.6 p. 100 plus grand et celui par dollar de rémunération des employés, de 35.4 p. 100 plus considérable.

En 1937, les tonnes-milles de trafic-marchandises productif furent de 15.6 p. 100 moindres qu'en 1920. Les tonnes-milles de trafic-marchandises productif par employé furent, néanmoins, en 1937, de 22 p. 100 plus considérables qu'en 1920. L'augmentation des tonnes-milles de trafic-marchandises productif par heure d'employé au travail en 1937 fut de 29 p. 100 plus marquée qu'en 1920 et les tonnes-milles de trafic-marchandises productif par dollar de rémunération des cheminots, de 32.1 p. 100 plus nombreuses qu'en 1920. On voit ici que pour chaque dollar placé par les chemins de fer pour la rémunération de leur personnel, ils en retirent maintenant 32.1 p. 100 de plus de travail.

*Total de la recette d'exploitation des lignes ferroviaires seulement, par employé, par heure de travail et par dollar de rémunération (tableau n° 8):*

En 1920 la recette globale d'exploitation des chemins de fer canadiens fut légèrement inférieure à $475,000,000. Cela représentait une recette d'exploitation

par employé de $2,703. La recette par heure de travail par employé fut de $1.08 et par dollar de rémunération par employé, de $1.69. En 1928 la recette globale d'exploitation atteignit son sommet, ayant été un peu moins de $541,000,000, soit une augmentation de 13.9 p. 100 sur 1920. En 1928, la recette par employé fut de $3,127, ou de 15.7 p. 100 plus forte qu'en 1920. La recette par heure de travail par employé avait passé à $1.23, en augmentation de 13.9 p. 100 sur 1920. La recette par dollar de rétribution du personnel avait passé à $2, en augmentation de 18.3 p. 100 sur 1920. En 1937 la recette totale d'exploitation avait fléchi à $337,872,263. C'était une diminution de 28.9 p. 100 en comparaison de 1920 et de 37.5 p. 100 en comparaison de 1928. A noter, cependant, que la recette globale d'exploitation par employé atteignait $2,780, soit 2.8 p. 100 de plus qu'en 1920.

Malgré le fléchissement de la recette globale d'exploitation en 1937 en comparaison de 1920, il se produisit un relèvement de ladite recette par heure de travail des employés au cours de cette période. En 1920 la recette totale d'exploitation par heure de travail des employés fut de $1.08 et en 1937, de $1.17, en augmentation de 8.3 p. 100 sur 1920.

La recette globale d'exploitation par dollar de rémunération des employés fut plus élevée en 1937 qu'en 1920, ayant passé d'une recette d'exploitation de $1.69 au dollar par rémunération d'employé en 1920, à $1.89 en 1937. L'accroissement en 1937 sur 1920 s'établit à 11.8 p. 100.

A noter ici que malgré le fléchissement de la recette globale d'exploitation, les chemins de fer obtinrent en 1937 un meilleur rendement qu'en 1920 des sommes consacrées à la rémunération des employés. Leurs placements de ce genre en 1937 leur rapportèrent 11.8 p. 100 de plus qu'en 1920.

*Recette globale d'exploitation par employé, par heure de travail, et par dollar de rémunération aux chemins de fer canadiens pour certaines années (tableau nº 9):*

Nous avons vu au tableau qui précède immédiatement la proportion des employés affectés à l'exploitation directe, leurs heures de travail et leur rémunération globale par rapport à la recette globale d'exploitation des *chemins de fer.* Afin que ces mêmes proportions ou comparaisons puissent être établies avec la recette totale d'exploitation de *toutes sources,* nous présentons le tableau nº 9.

La recette totale provenant de toutes les sources par employé, par heure de travail et par dollar de rémunération suit essentiellement la même tendance que celle indiquée par la comparaison avec la recette d'exploitation du service ferroviaire, la différence dans chaque cas n'étant que d'une petite fraction de un pour cent. Pour ce motif nous ne jugeons pas qu'une analyse détaillée s'impose.

*Recette nette d'exploitation par employé, par heure de travail, et par dollar de rémunération (tableau nº 10):*

La recette nette d'exploitation des chemins de fer canadiens, c'est-à-dire la recette totale d'exploitation moins la dépense totale d'exploitation, fut d'un peu moins de 14 millions de dollars en 1920. Elle s'augmenta par la suite jusqu'à un sommet légèrement supérieur à $121,000,000 en 1928 et fléchit ensuite jusqu'à un peu moins de $37,000,000 en 1932. Depuis cette année-là la recette nette d'exploitation s'est accrue et elle s'établissait à $54,450,723 en 1937.

Pour chaque employé en 1920 les chemins de fer canadiens eurent une recette nette d'exploitation de $78.80. Pour chaque employé au travail en 1937 la même fut de $448, soit un accroissement de la recette nette d'exploitation par employé, en comparaison de 1920, de 468.5 p. 100. En 1937 cette recette par heure de travail de l'employé fut de 509.7 p. 100 plus forte qu'en 1920 et la recette nette d'exploitation par dollar de la rétribution de l'employé s'accrut durant cette même période de 520.4 p. 100.

*Dépense totale d'exploitation (tableau n° 11):*

La dépense totale d'exploitation en 1920 dépassa légèrement $478,000,000. Lors du plus fort volume d'affaires en 1928 on pouvait naturellement s'attendre à l'augmentation de la dépense d'exploitation. Il n'en fut cependant pas ainsi et celle-ci en 1928 fut de $35,546,884, ou inférieure de 7.4 p. 100 à celle de 1920. En 1937 elle s'était abaissée à environ $300,000,000, soit 37.1 p. 100 de moins qu'en 1920.

Pour chaque dollar de dépense d'exploitation en 1920 les chemins de fer canadiens transportèrent 66.7 p. 100 de tonnes-milles de tarif-marchandises productif. En 1928 les tonnes-milles de trafic-marchandises productif par dollar de dépense d'exploitation avaient augmenté à 94.0, en augmentation de 40.9 p. 100 sur 1920. En 1937, et malgré le fléchissement des tonnes-milles du trafic-marchandises productif, on constate que les tonnes-milles de trafic-marchandises productif par dépense d'exploitation étaient de 34.3 p. 100 plus élevées qu'en 1920. L'efficacité de l'exploitation des chemins de fer et le rendement des employés se constatent clairement par l'examen de ces statistiques officielles.

Bien qu'il soit difficile d'assigner le mérite de l'augmentation de rendement, d'efficacité et d'économie obtenu dans l'exploitation ferroviaire ces quelques dix dernières années à un facteur quelconque de la production, le fait n'en demeure pas moins que cet accroissement de rendement, d'efficacité et d'économie place en fait les administrations des chemins de fer mieux en mesure d'accroître les salaires. Autrement dit, la *capacité* des chemins de fer à payer des salaires a été sensiblement accrue par la meilleure efficacité. On a fait voir, cependant, que la totalité des salaires payés par les chemins de fer a baissé, et que la rétribution moyenne des employés à l'heure actuelle est faible— trop faible eu égard au service efficace qu'ils donnent, et, que par conséquent, à la lumière de cette meilleure efficacité, elle n'entre pas dans le problème des frais et dépenses ferroviaires.

RÉPARTITION DE LA RECETTE FERROVIAIRE

L'analyse de la proportion de la recette ferroviaire qu'obtient le personnel ferroviaire indique que le coût de la main-d'œuvre comme facteur dans la production du service de transport n'a pas été et n'est pas actuellement une charge pour les chemins de fer. En fait, la proportion assignée aux autres facteurs dans cette production—aux détenteurs d'actions et aux obligataires par exemple—donnerait à penser que le facteur ci-haut ne constitue pas une charge pour les chemins de fer.

*Dividendes des obligataires des chemins de fer et rémunération des employés* (tableau n° 12):

En 1920 les paiements de dividendes par les chemins de fer canadiens s'élevèrent à $29,942,557. Cette année-là le taux du dividende en espèces fut de 8.28. En passant, la recette nette d'exploitation cette année-là ne fut que d'environ $14,000,000. La rétribution totale aux employés atteignit $280,353,910. Dès 1922, les paiements de dividendes s'étaient accrus de .7 p. 100 et la rétribution globale des employés avait diminué de 20.1 p. 100. Cependant, le taux du dividende en espèces resta au chiffre élevé de 8.27. En 1928 les paiements de dividendes furent de $33,729,273, ou de 12.6 p. 100 plus considérables qu'en 1920, mais la rétribution globale des employés fut de $270,102,559, ou 3.7 p. 100 de moins. Le taux des dividendes en espèces était encore de 8.15 p. 100, ce qui était à 1.6 p. 100 près du taux élevé de 1920. Pour 1930, après plus d'une année de crise, les paiements de dividendes s'élevèrent à $38,890,927, ce nouveau

sommet de paiement de dividendes étant de 29.9 p. 100 plus élevé qu'en 1920. Cependant, la rétribution globale aux employés en 1930 avait décru de $31,187,-661, ou de 11.1 p. 100. Le taux des dividendes en espèces de cette année de crise était encore de 8.02, ou à 3.1 p. 100 près du taux élevé des dividendes de 1920. En 1931 les paiements de dividendes décrurent de 9 p. 100 en comparaison de 1920, mais la rétribution globale des employés fut réduite d'environ un quart, ou de 24.5 p. 100. Après ces deux années de crise le taux des dividendes en espèces était encore de 5.65.

On constate encore ici l'emploi disproportionné de la recette d'exploitation ferroviaire en 1930 alors que la rémunération des employés avait déjà été fortement atteinte et qu'on se rendait généralement compte que le Canada, les Etats-Unis et les autres nations industrielles du monde étaient acculés à une crise grave. Le montant des dividendes payés établit un chiffre record jamais atteint depuis pour les chemins de fer canadiens. Si les taux des dividendes eussent suivi la même tendance que la rétribution globale aux employés durant les années subséquentes à 1920, on peut remarquer que les chemins de fer eussent été en bien meilleure posture pour faire face à leurs problèmes ces quelques dernières années.

*Intérêt sur la dette fondée et non fondée et rémunération des employés* (tableau n° 13):

En 1920 les intérêts sur la dette fondée et non fondée s'élevèrent à $59,270,289. Comme on l'a déjà dit, la rémunération globale des employés cette année-là fut de $280,353,910. En 1921 les intérêts sur la dette fondée et non fondée s'élevèrent à 26.1 p. 100 et la rétribution des employés baissa de 15.4 p. 100. En 1922 les intérêts s'élevèrent de 32.2 p. 100 en comparaison de 1920 et la rémunération des employés fléchit de 20.1 p. 100 en comparaison de 1920.

En 1928, année où les chemins de fer eurent leur plus fort volume d'affaires, les intérêts furent de 62.5 p. 100 plus élevés qu'en 1920, tandis que la rétribution des employés fut de 3.7 p. 100 moindre qu'en 1920. Pendant l'année de crise de 1930 les intérêts atteignirent un nouveau sommet, soit de $108,936,797, ou de 83.8 p. 100 plus élevés qu'en 1920, alors que la rétribution des employés avait fléchi de 11.1 p. 100. En 1931, après deux ans de crise, les intérêts atteignirent un nouveau sommet, soit de 90.2 p. 100 plus élevé qu'en 1920, tandis que la rémunération des employés fut de 24.5 p. 100 moindre. En 1932, les intérêts s'élevèrent à un nouveau sommet, de 98.6 p. 100 plus considérable qu'en 1920, alors que la rétribution des employés avait fléchi de 40.6 p. 100.

En 1933 le service des intérêts établit un autre record alors que ceux-ci furent de 100.5 p. 100 plus considérables qu'en 1920, la rémunération des employés continua de fléchir, ayant été de 48.1 p. 100 moindre qu'en 1920. Malgré que les intérêts sur la dette du National-Canadien furent fortement diminués par la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, cette année-là la totalité des intérêts sur la dette de tous les chemins de fer canadiens fut de $77,819,294, ou de 31.3 p. 100 plus élevée qu'en 1920, tandis que la rémunération des employés fléchit de 36.1 p. 100 pendant cette période.

Ces chiffres traduisent une situation paradoxale ou remplie de contrastes; tandis que les obligataires virent presque doubler les bénéfices de leurs obligations pendant les années de crise, la rémunération du personnel affecté à l'exploitation ferroviaire directe fléchit de presque la moitié.

Les tableaux précédents démontrent clairement l'accroissement de l'efficacité et le meilleur rendement de l'exploitation ferroviaire, à laquelle les employés apportèrent une contribution précieuse et très essentielle. Ce tableau et le tableau

n° 12 indiquent dans une forte mesure l'emploi des bénéfices tirés de cet accroissement d'efficacité et de rendement. Les détenteurs d'actions et les obligataires reçurent davantage, alors que les employés à qui l'on devait cet accroissement d'efficacité et de rendement reçurent moins.

*Part de la recette totale d'exploitation nécessaire au paiement de la rémunération globale des employés* (tableau 14):

La recette totale d'exploitation des chemins de fer canadiens en 1920 dépassa légèrement $492,000,000. Cette année-là la rétribution totale des employés atteignit $280,353,910. Il fallut donc 57 p. 100 de la recette d'exploitation totale pour défrayer la rémunération globale des employés. Autrement dit, sur chaque dollar de cette recette, 57 cents allèrent à la rémunération des employés. Bien entendu, cette rémunération englobait les employés supérieurs aussi bien que ceux qu'on appelle ordinairement employés.

Il faut se rappeler que les chemins de fer sont essentiellement une exploitation de service—c'est-à-dire, qu'ils n'ont à vendre que du service—de sorte que le principal poste de frais doit nécessairement être celui de la rémunération du personnel.

En 1937, la recette totale d'exploitation fléchit à environ $355,000,000, soit de 27.8 p. 100 en comparaison de 1920. La rétribution totale des employés décrut à un peu plus de $179,000,000, soit de 36.1 p. 100.

Autrement dit, la diminution de la rétribution globale du personnel fut supérieure à celle de la recette totale d'exploitation. Il en résulta que le pourcentage de la recette nécessaire pour défrayer la rémunération des employés fut moindre en 1937 qu'en 1920. Au lieu d'employer 57 cents de chaque dollar de la recette globale d'exploitation à la rémunération du personnel, comme en 1920, il ne fallut que 50 cents .4 de ce chef sur chaque dollar en 1937. Nonobstant le fléchissement de la recette totale d'exploitation, le pourcentage de cette recette nécessaire à la rémunération du personnel fut de 11.6 p. 100 moindre en 1937 qu'en 1920.

Il ressort du tableau n° 14 qu'on ne peut dire que les frais de la main-d'œuvre comme facteur dans la production du service de transport sont une charge pour les chemins de fer vu la proportion fléchissante de la recette qu'ils absorbent.

*Part de la recette d'exploitation des lignes ferroviaires nécessaire au paiement de la rémunération des employés* (tableau n° 15):

Dans ce tableau la recette totale d'exploitation est comparée à la rémunération globale du personnel affecté à l'exploitation directe. Ce tableau diffère du tableau n° 14 en ce que les chiffres de celui-ci englobent la recette totale d'exploitation de toutes sources, alors que le présent tableau n'a trait qu'à la recette d'exploitation des lignes ferroviaires.

En 1920 la recette d'exploitation des lignes ferroviaires fut légèrement inférieure à $475,000,000. La rémunération des employés dépassa quelque peu $280,000,000. Par conséquent, sur chaque dollar de recette d'exploitation des lignes ferroviaires il fallut 59 cents pour la rémunération des employés.

En 1937 la rémunération avait décru proportionnellement plus que la recette d'exploitation des lignes ferroviaires et il en résulta qu'il ne fallut que 53 cents sur chaque dollar de cette recette pour la rétribution des employés. Le pourcentage de la recette d'exploitation des lignes ferroviaires nécessaire à la rémunération des employés fut donc de 10.2 p. 100 moindre en 1937 qu'en 1920.

*Pourcentage de la recette totale d'exploitation nécessaire au service des intérêts* (tableau n° 16):

Nous avons fait voir aux tableaux qui précèdent immédiatement que le pourcentage de la recette d'exploitation globale nécessaire à la rémunération totale des employés était en 1937 de 11.6 p. 100 moindre qu'en 1920, et que celui de la recette d'exploitation des lignes ferroviaires nécessaires à la rétribution des employés du service ferroviaire avait décru de 10.2 p. 100.

Cependant, les personnes ayant retiré les intérêts payés sur la dette fondée et non fondée furent plus favorisées. Ces intérêts, ou les bénéfices des obligataires s'accrurent pendant la même période, de 31.3 p. 100. En d'autres termes, alors que la rémunération totale des employés fléchit de 33.4 p. 100, les intérêts sur la dette fondée et non fondée s'élevèrent de 31.3 p. 100.

En 1920, sur chaque dollar de recette d'exploitation il fallut 12 cents pour le service des intérêts sur la dette fondée et non fondée. En 1937, sur chaque dollar de la recette d'exploitation globale ce service des intérêts nécessita 21 cents .9. Il en résulta que le pourcentage de la recette d'exploitation nécessaire au service des intérêts en 1937 fut de 82.5 p. 100 plus élevé qu'en 1920.

*Pourcentage de la recette d'exploitation des lignes ferroviaires nécessaires au service des intérêts* (tableau n° 17):

Le tableau n° 17 fait ressortir d'une manière frappante la proportion de la recette ferroviaire prélevée pour le service de la dette et le paiement des intérêts.

Naturellement, les chemins de fer canadiens retirent certains revenus de l'exploitation de services auxiliaires et de sources de revenus autres que les recettes brutes sur l'exploitation. Cependant, ces sources de revenus auxiliaires sont relativement faibles en comparaison de la recette brute d'exploitation et ne représentent qu'une faible partie de la recette globale des chemins de fer. Il ne s'ensuit pas nécessairement que les fonds nécessaires au service des intérêts proviennent tous de la recette brute d'exploitation ferroviaire proprement dite, mais la majeure partie du service des intérêts provient de cette source, puisque c'est la source de la plus grande partie du revenu ferroviaire.

En 1920, la recette d'exploitation totale fut légèrement inférieure à $475,000,000 et les intérêts sur la dette fondée et non fondée dépassèrent légèrement $59,000,000. Le pourcentage de la recette totale d'exploitation nécessaire au service des intérêts sur la dette fondée et non fondée (et en supposant que les paiements de la dette provenaient entièrement de la recette d'exploitation) s'éleva à 12.5 p. 100. Plus tard le pourcentage de la recette d'exploitation nécessaire au service des intérêts accusa une diminution uniforme et presque logique. En 1928, la recette d'exploitation globale atteignit un sommet légèrement inférieur à $541,000,000, en augmentation de 13.9 p. 100 sur 1920. Les frais des intérêts s'accrurent plus rapidement et furent de 62.5 p. 100 plus élevés qu'en 1920.

Comme résultat de cette augmentation disproportionnée des intérêts, le pourcentage de la recette d'exploitation nécessaire au service des intérêts fut de 17.8 p. 100. Autrement dit, en négligeant les autres sources de revenus moins importantes, sur chaque $100 de recette totale d'exploitation en 1920, il fallut $12.50 pour le service des intérêts et $17.80 en 1928.

De 1928 à 1933 la recette totale d'exploitation fléchit de façon prononcée et les intérêts sur la dette fondée et non fondée s'accrurent rapidement. Il en résulta qu'en 1933, il fallut $44 sur chaque $100 de recette d'exploitation pour le service des intérêts. Le pourcentage de 1933 de la recette d'exploitation nécessaire au service des intérêts fut de 252 p. 100 plus considérable qu'en 1920.

Après 1933, la recette d'exploitation s'accrut, de sorte qu'en 1937 elle n'était que de 28.9 p. 100 moindre qu'en 1920. Cependant, les intérêts sur la dette fondée et non fondée continuèrent de s'accroître jusqu'en 1934, puis ils déclinèrent légèrement en 1935 et 1936. En 1937, ils diminuèrent sensiblement du fait de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937. Néanmoins, cette année-là il fallut encore 23 p. 100 de la recette totale d'exploitation pour le service des intérêts, soit une augmentation de 84 p. 100 sur 1920.

*Proportion du service des intérêts à la rémunération des employés* (tableau n° 18):

Ainsi que nous l'avons répété plusieurs fois dans l'annalyse des tableaux ci-dessus, la rémunération des employés en 1937 fut de 36.1 p. 100 moindre qu'en 1920.

Il a été aussi démontré qu'en 1937 les intérêts sur la dette fondée et non fondée furent de 31.3 p. 100 plus élevés qu'en 1920, nonobstant les ajustements résultant de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937. Ces deux faits indiquent que de 1920 à 1937 la somme nécessaire à la rémunération des employés fut réduite d'environ un tiers, tandis que la somme nécessaire au service des intérêts augmentait d'environ un tiers.

En 1920 les employés reçurent $4.73 de rémunération pour chaque dollar versé en intérêts sur la dette fondée et non fondée. La proportion de la rémunération des employés aux intérêts fut de presque 5 à 1. En 1937 les employés reçurent $2.30 de rémunération pour chaque dollar acquitté en intérêts sur la dette. La proportion de la rémunération des employés au service des intérêts avait fléchi de presque 5 à 1 en 1920 à 1½ en 1936. Vu les ajustements effectués sous l'empire de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, cette proportion s'accrut à un peu plus de deux à un.

Ce dernier tableau, de même que les cinq tableaux précédents font voir que les salaires n'ont pas constitué une charge pour les chemins de fer. La totalité de leur bordereau de paye a décliné sensiblement, de même que la proportion relative de la recette nécessaire au paiement des salaires.

Cependant, la charge relative du service des intérêts s'est accrue et elle suggère peut-être au moins un moyen d'aborder une enquête pour la solution du problème ferroviaire.

## SOMMAIRE ET CONCLUSION

Les chemins de fer comprennent un outillage considérable et important dont le fonctionnement exige une très grande précision. Leur exploitation exige que leur personnel soit extraordinairement formé et habile, qu'il ait la conscience de sa responsabilité et soit très expérimenté. Les chemins de fer n'ont que du transport à vendre, et au point de vue du public qui les emploie, les employés sont les chemins de fer. C'est d'eux que dépend l'exploitation sûre et efficace.

Les salaires des employés qui ont fait l'objet de critiques ne sont pas une charge pour les chemins de fer. En fait, l'efficacité croissante du personnel a permis d'améliorer le transport à moins de frais, surtout pour la main-d'œuvre, par unité de service, amélioration à laquelle les employés n'ont pas peu contribué.

Nous pouvons donc conclure en disant que les critiques des salaires payés par les chemins de fer et des conditions de travail sont complètement injustifiées, et que ces facteurs n'offrent aucune difficulté à votre étude du problème ferroviaire. En fait, l'exploitation ferroviaire dans son ensemble se fait avec efficacité et on ne peut la critiquer. La baisse du trafic et de la recette résultant de la

concurrence, et l'épuisement de la recette provenant d'autres sources, principalement de la capitalisation, semblent suggérer des domaines plus fructueux d'enquête pour une solution du problème ferroviaire.

Bien que cet exposé ait surtout pour but de répondre aux attaques injustifiées faites, devant le Comité, contre les employés des chemins de fer canadiens, nous vous demandons de l'accepter en guise de complément et d'appui des recommandations antérieurement soumises à votre Comité.

Respectueusement soumis,

*Le président,*
A. J. KELLY,

*Le vice-président,*
R. J. TALLON,

*Le secrétaire,*
WM. L. BEST.

## ASSOCIATIONS REPRÉSENTÉES PAR LE COMITÉ LÉGISLATIF DE COOPÉRATION, NOMS DES MEMBRES ET OFFICIERS DUDIT COMITÉ

| | |
|---|---|
| Fraternité des mécaniciens de locomotives | H. B. Chase, grand chef adjoint. |
| Fraternité des chauffeurs et des mécaniciens de locomotives | Wm. L. Best, vice-président. |
| Ordre des chefs de train | Thos. Todd, vice-président. |
| Fraternité des gardes-trains | A. J. Kelly, conseiller juridique fédéral. |
| Ordre des télégraphistes de chemin de fer | W. H. Phillips, vice-président. |
| Fraternité des cantonniers | W. V. Turnbull, vice-président. |
| Division nº 4 des employés d'usines | R. J. Tallon, président. |
| Fraternité des commis, préposés au trafic-marchandises et messageries, et employés de gare | F. H. Hall, vice-président. |
| Association internationale des machinistes | Jas. Somerville, vice-président. |
| Fraternité des camionneurs de chemins de fer d'Amérique | L.-A. Beaudry, et/ou Robert Hewitt, vice-président. |
| Fraternité des chaudronniers, des constructeurs de navires en fer et de leurs aides | W. J. Coyle, vice-président et/ou J. Thompson, représentant de la Grand Lodge. |
| Fraternité des électriciens | E. Ingles, vice-président. |
| Association unie des plombiers et des poseurs d'appareils | W. J. Bruce, représentant de la Grand Lodge. |
| Association des tôliers | A. Crawford, représentant de la Grand Lodge. |
| Fraternité des chauffeurs, graisseurs et manœuvres d'usines | Jas. C. Gascoyne, vice-président. |
| Fraternité des signaleurs d'Amérique | D. Guigue, représentant de la Grand Lodge. |
| Union des télégraphistes commerciaux | G. R. Pawson, représentant de la Grand Lodge. |

*Le président,*
A. J. KELLY.

*Le vice-président,*
R. J. TALLON.

*Le secrétaire,*
WM. L. BEST.

# CHEMINS DE FER CANADIENS
## 1920-1937

ANALYSE STATISTIQUE DES

1. Heures de travail et rémunération des employés.
2. Accroissement de l'efficacité et du rendement des employés.
3. Répartition de la recette ferroviaire.

Compilée d'après des données dans les rapports annuels des statistiques des chemins de fer à vapeur du Canada, publiées par la division des Transports et des utilités publiques du ministère fédéral du Commerce, bureau fédéral de la Statistique.

| Numéro du tableau | Sujet |
|---|---|
| 1 | Nombre total des employés, total de leurs heures de travail, total de leur rémunération (à l'exclusion du "service des messageries", du "service de la radio" et des employés des services auxiliaires. |
| 2 | Nombre global des employés, total de leurs heures de travail, total de la rémunération reçue. |
| 3 | Salaires mensuels moyens des employés de chemins de fer pour l'année 1937, disposés par groupes précis. |
| 4 | Récapitulation des employés de chemins de fer dans les emplois rétribués à moins que les montants mensuels spécifiés pour l'année 1937. |
| 5 | Longueur totale des voies exploitées et nombre des employés, nombre de leurs heures de travail et rémunération globale des employés par mille de voie exploités. |
| 6 | Tonnes-milles de trafic-marchandises productif et non productif, par employé, par heure de travail et par dollar de rémunération. |
| 7 | Tonnes-milles de trafic-marchandises productif par employé, par heure de travail et par dollar de rémunération. |
| 8 | Total de la recette d'exploitation des lignes ferroviaires seulement, par heure de travail et par dollar de rémunération. |
| 9 | Recette globale d'exploitation par employé, par heure de travail et par dollar de rémunération. |
| 10 | Recette nette d'exploitation par employé, par heure de travail et par dollar de rémunération. |
| 11 | Tonnes-milles de trafic-marchandises productif par dollar de la dépense globale d'exploitation. |
| 12 | Dividendes des obligataires des chemins de fer et rémunération des employés. |
| 13 | Intérêts sur la dette fondée et non fondée et rémunération des employés. |
| 14 | Part de la recette totale d'exploitation nécessaire au paiement de la rémunération totale des employés. |
| 15 | Part de la recette d'exploitation des lignes ferroviaires nécessaires au paiement de la rémunération des employés. |
| 16 | Pourcentage de la recette totale d'exploitation nécessaire au service des intérêts. |
| 17 | Pourcentage de la recette d'exploitation des lignes ferroviaires employé au service des intérêts. |
| 18 | Proportion du service des intérêts à la rémunération des employés. |

TABLEAU N° 1

NOMBRE TOTAL DES EMPLOYÉS, TOTAL DE LEURS HEURES DE TRAVAIL, TOTAL DE LEUR RÉMUNÉRATION AUX CHEMINS DE FER CANADIENS POUR CERTAINES ANNÉES

| Année | Employés* | | Total des heures de travail* | | Rémunération totale* | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre | Indice 1920=100 | Nombre | Indice 1920=100 | Montant | Indice 1920=100 |
| | | % | | % | $ | % |
| 1920 | 175,702 | 100·0 | 440,840,768 | 100·0 | 280,353,910 | 100·0 |
| 1921 | 157,285 | 89·5 | 367,956,281 | 83·5 | 237,287,547 | 84·6 |
| 1922 | 156,001 | 88·7 | 377,270,311 | 85·6 | 223,998,597 | 79·9 |
| 1923 | 165,975 | 94·5 | 410,371,170 | 93·1 | 240,395,813 | 85·7 |
| 1924 | 159,126 | 90·6 | 386,572,976 | 87·7 | 227,346,868 | 81·1 |
| 1925 | 154,038 | 87·7 | 380,256,982 | 86·3 | 224,380,563 | 80·0 |
| 1926 | 162,423 | 92·4 | 408,171,210 | 92·6 | 240,162,249 | 85·7 |
| 1927 | 164,672 | 93·7 | 418,558,404 | 94·9 | 253,805,373 | 90·5 |
| 1928 | 172,946 | 98·4 | 440,792,781 | 99·9 | 270,102,559 | 96·3 |
| 1929 | 171,316 | 97·5 | 434,858,069 | 98·6 | 270,495,594 | 96·5 |
| 1930 | 158,509 | 90·2 | 389,733,711 | 88·4 | 249,166,249 | 88·9 |
| 1931 | 139,974 | 79,7 | 326,177,006 | 74·0 | 211,739,598 | 75·5 |
| 1932 | 120,026 | 68·3 | 271,634,228 | 61·6 | 166,528,418 | 59·4 |
| 1933 | 110,864 | 63·1 | 248,421,274 | 56·4 | 145,639,649 | 51·9 |
| 1934 | 116,076 | 66·1 | 265,651,977 | 60·3 | 150,808,396 | 53·8 |
| 1935 | 116,269 | 66·2 | 267,818,431 | 60·8 | 160,004,927 | 57·1 |
| 1936 | 121,447 | 69·1 | 283,812,062 | 64·4 | 169,415,709 | 60·4 |
| 1937 | 121,541 | 69·2 | 288,496,147 | 65·4 | 179,110,674 | 63·9 |

*Source:* STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER À VAPEUR DU CANADA pour les années 1920 à 1937, incl. ("Employés, salaires et traitements").

* Les chiffres concernant les employés, le total des heures de travail et de la rémunération représentent des totaux globaux, à l'exclusion des services des messageries, de la radio et des employés des services auxiliaires.

TABLEAU N° 2

NOMBRE GLOBAL DES EMPLOYÉS, TOTAL DE LEURS HEURES DE TRAVAIL, TOTAL DE LEUR RÉMUNÉRATION AUX CHEMINS DE FER CANADIENS POUR CERTAINES ANNÉES

| Année | Employés* | | Total des heures de travail* | | Rémunération totale | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre | Indice 1920=100 | Nombre | Indice 1920=100 | Montant | Indice 1920=100 |
| | | | | | $ | |
| 1920 | 185,177 | 100·0 | 465,466,482 | 100·0 | 290,510,518 | 100·0 |
| 1921 | 167,627 | 90·5 | 394,778,197 | 84·8 | 247,756,138 | 85·3 |
| 1922 | 165,635 | 89·4 | 401,995,411 | 86·4 | 233,294,040 | 80·3 |
| 1923 | 178,052 | 96·2 | 442,051,515 | 95·0 | 253,320,005 | 87·2 |
| 1924 | 169,970 | 91·8 | 415,773,205 | 89·3 | 239,864,265 | 82·6 |
| 1925 | 166,027 | 89·7 | 411,209,522 | 88·3 | 237,755,752 | 81·8 |
| 1926 | 174,266 | 94·1 | 437,927,249 | 94·1 | 253,412,424 | 87·2 |
| 1927 | 176,338 | 95·2 | 449,887,049 | 96·7 | 267,067,048 | 91·9 |
| 1928 | 187,710 | 101·4 | 482,685,474 | 103·7 | 287,775,316 | 99·1 |
| 1929 | 187,846 | 101·4 | 478,743,301 | 102·9 | 290,732,501 | 100·1 |
| 1930 | 174,485 | 94·2 | 431,629,401 | 92·7 | 268,347,374 | 92·4 |
| 1931 | 154,569 | 83·5 | 364,211,642 | 78·2 | 229,499,505 | 79·0 |
| 1932 | 132,678 | 71·6 | 303,443,246 | 65·2 | 181,113,588 | 62·3 |
| 1933 | 121,923 | 65·8 | 276,312,787 | 59·4 | 158,326,445 | 54·5 |
| 1934 | 127,326 | 68·8 | 293,563,103 | 63·1 | 163,336,635 | 56·2 |
| 1935 | 127,526 | 68·9 | 296,744,680 | 63·8 | 172,956,218 | 59·5 |
| 1936 | 132,781 | 71·7 | 313,291,604 | 67·3 | 182,638,365 | 69·9 |
| 1937 | 133,467 | 72·1 | 319,191,097 | 68·6 | 193,355,584 | 66·6 |

*Source:* STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER À VAPEUR DU CANADA pour les années 1920 à 1937, incl. ("Employés, salaires et traitements").

TABLEAU N° 3

## SALAIRES MENSUELS MOYENS DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS POUR L'ANNÉE 1937, DISPOSÉS SELON CERTAINS GROUPES

| Services | Nombre moyen des employés | Rémunération mensuelle moyenne | Nombre global |
|---|---|---|---|
| *Moins de $60 par mois—* | | | |
| 8 Concierges et nettoyeurs | 1,119 | $58 | |
| 21 Journaliers | 5,379 | 59 | |
| 58 Vendeurs de journaux | 172 | 56 | |
| Nombre de cheminots gagnant moins de $60 par mois | | | 6,670 |
| *Entre $60 et $65—* | | | |
| 7 Garçons de bureau, messagers, assistants et divers ouvriers | 962 | $62 | |
| Nombre des employés gagnant entre $60 et $65 par mois | | | 962 |
| *Entre $66 et $75—* | | | |
| 6 Téléphonistes | 243 | $73 | |
| 39 Apprentis réguliers | 1,251 | 72 | |
| 42 Journaliers non classifiés | 2,457 | 71 | |
| 50 Chefs de gare non télégraphistes (de pet. gares) | 163 | 70 | |
| 55 Journaliers | 483 | 74 | |
| Nombre des employés gagnant entre $66 et $75 par mois | | | 4,597 |
| *Entre $76 et $85—* | | | |
| 20 Cantonniers | 15,343 | $81 | |
| 38 Aides-apprentis | 12 | 83 | |
| 40 Nettoyeurs de wagons | 1,319 | 77 | |
| 41 Autres employés non spécialisés | 2,842 | 81 | |
| 57 Aides et assistants de wagons-restaurants et de restaurants | 1,158 | 78 | |
| 61 Garçons de wagons-lits et de wagons-salons | 858 | 84 | |
| 63 Signaleurs ou gardiens aux passages à niveau (sans enclenchement) | 608 | 81 | |
| Nombre des employés gagnant de $76 à $85 par mois | | | 22,140 |
| *Entre $86 et $100—* | | | |
| 13 Aides, service des ponts et de la construction | 184 | $93 | |
| 16 Préposés des pompes | 388 | 97 | |
| 37 Aides-mécaniciens | 6,259 | 94 | |
| 47 Magasiniers | 1,527 | 86 | |
| 54 Préposés au trafic de marchandises et autres employés de gares | 4,021 | 89 | |
| 59 Employés d'outillage flottant | 527 | 100 | |
| Nombre des employés gagnant de $86 à $100 par mois | | | 12,906 |
| *Entre $101 et $110—* | | | |
| 23 Monteurs de lignes et personnel de terre de lignes télégraphiques et téléphoniques | 136 | $107 | |
| Nombre des employés gagnant de $101 à $110 par mois | | | 136 |
| *Entre $111 et $125—* | | | |
| 5 Commis | 13,741 | $119 | |
| 10 Charpentiers et pontonniers | 1,906 | 115 | |
| 12 Maçons, briqueteurs, plâtriers et peintres | 272 | 116 | |
| 19 Contremaîtres et cantonniers | 5,746 | 119 | |
| 31 Camionneurs de chemin de fer *(c)* | 5,444 | 119 | |
| 32 Camionneurs de chemins de fer *(d)* | 232 | 115 | |
| 43 Mécaniciens de machines fixes, chauffeurs et graisseurs | 795 | 113 | |
| 52 Signaleurs (non télégraphistes) aux enclenchements | 270 | 113 | |
| 62 Préposés de ponts tournants | 88 | 115 | |
| 65 Aiguilleurs | 330 | 120 | |
| Nombre des cheminots gagnant de $111 à $125 par mois | | | 28,824 |
| *De $126 à $150—* | | | |
| 9 Contremaîtres de ponts et de la construction | 385 | $141 | |
| 11 Forgerons, ajusteurs de tuyaux, plombiers, ferblantiers et réparateurs de pompes | 259 | 143 | |
| 15 Préposés de sonnettes, de machines à creuser les fossés, de palans et de pelles à vapeur | 251 | 139 | |
| 24 Préposés à l'entretien et réparateurs des signaux et des enclenchements | 447 | 138 | |
| 27 Forgerons | 595 | 126 | |
| 28 Chaudronniers | 1,159 | 129 | |
| 29 Camionneurs de chemins de fer *(a)* | 2,322 | 129 | |

TABLEAU N° 3—Suite

SALAIRES MENSUELS MOYENS DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS POUR L'ANNÉE 1937, DISPOSÉS SELON CERTAINS GROUPES—Suite

| Services | Nombre moyen des employés | Rémunération mensuelle moyenne | Nombre global |
|---|---|---|---|
| *De $126 à 150*—Fin | | | |
| 30 Camionneurs de chemins de fer *(b)* | 496 | 129 | |
| 33 Electriciens | 790 | 131 | |
| 34 Machinistes | 3,798 | 128 | |
| 35 Mouleurs | 93 | 126 | |
| 36 Ajusteurs de tuyaux et tôliers | 1,065 | 128 | |
| 45 Policiers | 586 | 134 | |
| *De $126 à $150*—Suite | | | |
| 51 Chefs de gare—télégraphistes et téléphonistes | 5,045 | $145 | |
| 53 Contremaîtres d'entrepôts | 380 | 132 | |
| 56 Inspecteurs, contrôleurs et commissaires aux vivres de wagons-restaurants et de restaurants | 231 | 143 | |
| 60 Inspecteurs et contrôleurs de wagons-lits et de wagons-salons | 156 | 148 | |
| 66 Palefreniers | 388 | 139 | |
| 70 Garde-freins et signaleurs de trains de marchandises | 3,926 | 150 | |
| 72 Garde-freins et aides de parcs | 2,330 | 145 | |
| 78 Chauffeurs et aides de parcs | 1,047 | 142 | |
| Nombre des employés gagnant de $126 à $150 par mois | | | 25,749 |
| *De $151 à $200*— | | | |
| 3 Ingénieurs et dessinateurs adjoints | 510 | $172 | |
| 17 Equipes supplémentaire et contremaîtres de chasse-neige | 188 | 170 | |
| 18 Contremaîtres de signaleurs | 21 | 198 | |
| 22 Contremaîtres-monteurs de lignes | 67 | 166 | |
| 26 Contremaîtres de service et d'équipe | 2,081 | 191 | |
| 44 Inspecteurs et sergents de police | 131 | 176 | |
| 46 Magasiniers | 140 | 161 | |
| 49 Agents surveillants et assistants préposés des bagages | 568 | 173 | |
| 69 Garde-freins préposés des bagages et signaleurs des trains de voyageurs | 1,539 | 157 | |
| 71 Contrôleurs et contremaîtres des parcs | 1,035 | 174 | |
| 75 Mécaniciens et chauffeurs des parcs | 972 | 197 | |
| 77 Chauffeurs et aides de trains de marchandises | 2,365 | 165 | |
| Nombre de cheminots gagnant de $201 à $250 par mois | | | 9,617 |
| *Entre $201 et $250*— | | | |
| 4 Autres dirigeants divers | 1,359 | $210 | |
| 48 Chefs du mouvement et surveillants du trafic | 435 | 248 | |
| 64 Chefs de parcs et leurs assistants | 303 | 240 | |
| 67 Contrôleurs de trains de voyageurs | 682 | 223 | |
| 68 Contrôleurs de trains de marchandises | 1,703 | 217 | |
| 74 Mécaniciens et wattmen de trains de marchandises | 2,172 | 237 | |
| 76 Chauffeurs et aides de trains de voyageurs | 838 | 202 | |
| Nombre des employés gagnant entre $201 et $250 par mois | | | 7,492 |
| *Plus de $250*— | | | |
| 1 Administrateurs, officiers généraux et assistants | 617 | $514 | |
| 2 Officiers de divisions | 920 | 280 | |
| 25 Contremaîtres généraux | 45 | 255 | |
| 73 Ingénieurs et garde-moteurs de trains de voyageurs | 866 | 267 | |
| Nombre des employés gagnant plus de $250 par mois | | | 2,448 |
| Nombre global des employés | | | 121,541 |

*Source:* STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER À VALEUR DU CANADA, 1937 ("Salaires et traitements des employés").

REMARQUE.—Les chiffres ci-haut comprennent toutes les catégories, à l'exclusion du "service des messageries", du "service de la radio" et des "employés des services auxiliaires.

TABLEAU N° 4

## RÉCAPITULATION DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER DANS LES EMPLOIS RÉTRIBUÉS À MOINS QUE LES MONTANTS MENSUELS SPÉCIFIÉS POUR L'ANNÉE 1937

| Groupes | Nombre des employés | Pour cent du total | Total | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Nombre des employés | Pour cent du total |
| Employés gagnant moins de $60 par mois | 6,670 | 5·5 | | |
| Employés gagnant de $60 à $65 par mois | 962 | 0·8 | 7,632 | 6·3 |
| Employés gagnant de $66 à $75 par mois | 4,597 | 3·8 | 12,229 | 10·1 |
| Employés gagnant de $76 à $85 par mois | 22,140 | 18·2 | 34,369 | 23·3 |
| Employés gagnant de $86 à $100 par mois | 12,906 | 10·6 | 47,275 | 38·9 |
| Employés gagnant de $101 à $110 par mois | 136 | 0·1 | 47,411 | 39·0 |
| Employés gagnant de $111 à $125 par mois | 28,824 | 23·7 | 76,235 | 62·7 |
| Employés gagnant de $126 à $150 par mois | 25,749 | 21·2 | 101,984 | 83·9 |
| Employés gagnant de $151 à $200 par mois | 9,617 | 7·9 | 111,601 | 91·8 |
| Employés gagnant de $201 à $250 par mois | 7,492 | 6·2 | 119,093 | 98·0 |
| Employés gagnant plus de $250 par mois | 2,448 | 2·0 | 121,541 | 100·0 |
| Total | 121,541 | 100·0 | | |

*Source;* STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER À VAPEUR DU CANADA, 1937. ("Salaires et traitements des employés.")

REMARQUE.—Les chiffres représentent toutes les catégories, à l'exclusion du "service des messageries", du "service de la radio" et des "employés des services auxiliaires".

TABLEAU N° 5

## LONGUEUR TOTALE DES VOIES EXPLOITÉES PAR LES CHEMINS DE FER CANADIENS ET NOMBRE TOTAL DES EMPLOYÉS, NOMBRE DE LEURS HEURES DE TRAVAIL, ET RÉMUNÉRATION GLOBALE DES EMPLOYÉS PAR MILLE DE VOIE EXPLOITÉE POUR CERTAINES ANNÉES

| Année | Longueur totale de toutes les voies exploitées | | Employés par mille de voies exploitée | | Heures de travail par mille de voie exploitée | | Rémunération globale par mille de voie exploitée | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Longueur | Indice 1920=100 | Nombre | Indice 1920=100 | Nombre | Indice 1920=100 | Somme | Indice 1920=100 |
| | | | | | | | $ | |
| 1920 | 51,005 | 100·0 | 3·44 | 100·0 | 8,643 | 100·0 | 5,497 | 100·0 |
| 1921 | 51,576 | 101·1 | 3·05 | 88·7 | 7,134 | 82·5 | 4,601 | 83·7 |
| 1922 | 51,860 | 101·7 | 3·01 | 87·5 | 7,275 | 84·2 | 4,319 | 78·6 |
| 1923 | 51,936 | 101·8 | 3·20 | 93·0 | 7,901 | 91·4 | 4,629 | 84·2 |
| 1924 | 52,692 | 103·3 | 3·02 | 87·8 | 7,336 | 84·9 | 4,315 | 78·5 |
| 1925 | 54,100 | 106·1 | 2·85 | 82·8 | 7,029 | 81·3 | 4,148 | 75·5 |
| 1926 | 54,279 | 106·4 | 2·99 | 86·9 | 7,520 | 87·0 | 4,425 | 80·5 |
| 1927 | 54,717 | 107·3 | 3·01 | 87·5 | 7,650 | 88·5 | 4,639 | 84·4 |
| 1928 | 55,455 | 108·7 | 3·12 | 90·7 | 7,949 | 92·0 | 4,871 | 88·6 |
| 1929 | 55,813 | 109·4 | 3·07 | 89·2 | 7,791 | 90·1 | 4,846 | 88·2 |
| 1930 | 56,585 | 110·9 | 2·80 | 81·4 | 6,888 | 79·7 | 4,403 | 80·1 |
| 1931 | 56,851 | 111·5 | 2·46 | 71·5 | 5,737 | 66·4 | 3,724 | 67·7 |
| 1932 | 57,004 | 111·8 | 2·11 | 61·3 | 4,765 | 55·1 | 2,921 | 53·1 |
| 1933 | 56,679 | 111·1 | 1·96 | 57·0 | 4,383 | 50·7 | 2,570 | 46·8 |
| 1934 | 56,519 | 110·8 | 2·05 | 59·6 | 4,700 | 54·4 | 2,668 | 48·5 |
| 1935 | 57,171 | 112·1 | 2·03 | 59·0 | 4,685 | 54·2 | 2,799 | 50·9 |
| 1936 | 56,692 | 111·1 | 2·14 | 62·2 | 5,006 | 57·9 | 2,988 | 54·4 |
| 1937 | 56,835 | 111·4 | 2·14 | 62·2 | 5,076 | 58·7 | 3,151 | 57·3 |

*Source;* STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER À VAPEUR DU CANADA de 1920 à 1937, y compris "Longueur des voies exploitées dans les provinces").

* Basé sur les totaux globaux, à l'exclusion du "service de messageries", du "service de la radio" et des "employés des services auxiliaires".) Voir tableau 1).

TABLEAU N° 6

## TONNES-MILLES DE TRAFIC-MARCHANDISES PRODUCTIF ET NON PRODUCTIF PAR EMPLOYÉ, PAR HEURE DE TRAVAIL ET PAR DOLLAR DE RÉMUNÉRATION —CHEMINS DE FER CANADIENS POUR CERTAINES ANNÉES

| Année | Tonnes-milles de trafic-marchandises productif et non productif | | Tonnes-milles de trafic-marchandises productif et non productif par* | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonnes-milles (milliards) | Indice 1923=100 | Employés | Indice 1923=100 | Heures de travail | Indice 1923=100 | Dollars de rémunération | Indice 1923=100 |
| | | % | | % | % | % | % | % |
| 1923 | 38,448,798 | 100·0 | 231,654 | 100·0 | 93·7 | 100·0 | 159·9 | 100·0 |
| 1924 | 34,100,175 | 88·7 | 214,297 | 92·5 | 88·2 | 94·1 | 150·0 | 93·8 |
| 1925 | 35,584,419 | 92·6 | 231,011 | 99·7 | 93·6 | 99·9 | 158·6 | 99·2 |
| 1926 | 38,300,645 | 99·6 | 235,808 | 101·8 | 93·8 | 100·1 | 159·5 | 99·7 |
| 1927 | 39,284,750 | 102·2 | 238,564 | 103·0 | 93·9 | 100·2 | 154·8 | 96·8 |
| 1928 | 46,363,755 | 120·6 | 268,082 | 115·7 | 105·2 | 112·3 | 171·7 | 107·4 |
| 1929 | 39,790,501 | 103·5 | 232,264 | 100·3 | 91·5 | 97·7 | 147·1 | 92·0 |
| 1930 | 33,259 315 | 86·5 | 209·826 | 90·6 | 85·3 | 91·0 | 133·5 | 83·5 |
| 1931 | 28,579,264 | 74·3 | 204,176 | 88·1 | 87·6 | 93·5 | 135·0 | 84·4 |
| 1932 | 25,453,172 | 66·2 | 212,064 | 91·5 | 93·7 | 100·0 | 152·8 | 95·6 |
| 1933 | 23,426,151 | 60·9 | 211,305 | 91·2 | 94·3 | 100·6 | 160·9 | 100·6 |
| 1934 | 26,156,815 | 68·0 | 225,342 | 97·3 | 98·5 | 105·1 | 173·4 | 108·4 |
| 1935 | 27,158,371 | 70·6 | 233,582 | 100·8 | 101·4 | 108·2 | 169·7 | 106·1 |
| 1936 | 29,557,779 | 76·9 | 243,380 | 105·1 | 104·1 | 111·1 | 174·5 | 109·1 |
| 1937 | 30,103,156 | 78·3 | 247,679 | 106·9 | 104·3 | 111·3 | 168·1 | 105·1 |

*Source;* STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER À VAPEUR DU CANADA. "Statistiques d'exploitation" (p. 22, poste 57 du rapport de 1937.)

* Basé sur les totaux globaux à l'exclusion du service des messageries, du service de la radio et des employés des services auxiliaires. (Voir le tableau n° 1.)

TABLEAU N° 7

## TONNES-MILLES DE TRAFIC-MARCHANDISES PRODUCTIF PAR EMPLOYÉ, PAR HEURE DE TRAVAIL ET PAR DOLLAR DE RÉMUNÉRATION AUX CHEMINS DE FER DU CANADA POUR CERTAINES ANNÉES

| Année | Tonnes-milles de trafic-marchandises productif | | Tonnes-milles de trafic-marchandises productif par* | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonnes-milles (milliards) | Indice 1920=100 | Employés | Indice 1920=100 | Heures de travail | Indice 1920=100 | Dollars de rémunération | Indice 1920=100 |
| 1920 | 31,894,411 | 100·0 | 181,525 | 100·0 | 72·3 | 100·0 | 113·8 | 100·0 |
| 1921 | 26,621,631 | 83·5 | 169,257 | 93·2 | 72·3 | 100·0 | 112·2 | 98·6 |
| 1922 | 30,367,886 | 95·2 | 194,664 | 107·2 | 80·5 | 111·3 | 135·6 | 119·2 |
| 1923 | 34,067,659 | 106·8 | 205,258 | 113·1 | 83·0 | 114·8 | 141·7 | 124,5 |
| 1924 | 30,513,819 | 95·7 | 191,758 | 105·6 | 78·9 | 109·1 | 134·2 | 117·9 |
| 1925 | 31,965,205 | 100·2 | 207,515 | 114·3 | 84·1 | 116·3 | 142·5 | 125·2 |
| 1926 | 34,153,466 | 107·1 | 210,275 | 115·8 | 83·7 | 115·8 | 142·2 | 125·0 |
| 1927 | 34,901,653 | 109·4 | 211,946 | 116·8 | 83·4 | 115·4 | 137·5 | 120·8 |
| 1928 | 41,610,661 | 130·5 | 240,599 | 132·5 | 94·4 | 130·6 | 154·1 | 135·4 |
| 1929 | 35,025,895 | 109·8 | 204,452 | 112·6 | 80·5 | 111·3 | 129·5 | 113·8 |
| 1930 | 29,604,545 | 92·8 | 186,768 | 102·9 | 76·0 | 105·1 | 118·8 | 104·4 |
| 1931 | 25,707,373 | 80·6 | 183,658 | 101·2 | 78·8 | 109·0 | 121·4 | 106·7 |
| 1932 | 23,136,666 | 72·5 | 192,764 | 106·2 | 85·2 | 117·8 | 138·9 | 122·1 |
| 1933 | 21,092,594 | 66·1 | 190,256 | 104·8 | 84·9 | 117·4 | 144·8 | 127·2 |
| 1934 | 23,320,451 | 73·1 | 200,907 | 110·7 | 87·8 | 121·4 | 154·6 | 135·9 |
| 1935 | 24,235,167 | 76·0 | 208,440 | 114·8 | 90·5 | 125·2 | 151·5 | 133·1 |
| 1936 | 26,414,114 | 82·8 | 217,495 | 119·8 | 93·1 | 128·8 | 155·9 | 137·0 |
| 1937 | 26,916,054 | 84·4 | 221,539 | 122·0 | 93·3 | 129·0 | 150·3 | 132·1 |

*Source;* STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER À VAPEUR DU CANADA—"Statistiques d'exploitation" (p. 22, poste 50, rapport de 1937).

* Basé sur les "totaux globaux", à l'exclusion du service des messageries, du service de la radio et des employés des services auxiliaires. (Voir tableau n° 1).

TABLEAU N° 8

## TOTAL DE LA RECETTE D'EXPLOITATION DES LIGNES FERROVIAIRES SEULEMENT, PAR HEURE DE TRAVAIL ET PAR DOLLAR DE RÉMUNÉRATION AUX CHEMINS DE FER CANADIENS POUR CERTAINES ANNÉES

| Année | Recette d'exploitation des lignes ferroviaires | | Recette totale d'exploitation par | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Somme | Indice 1920=100 | Employés* | Indice 1920=100 | Heures de travail | Indice 1920=100 | Dollar de rémunération | Indice 1920=100 |
| | $ | | $ | | $ | | $ | |
| 1920 | 474,965,656 | 100·0 | 2·703 | 100·0 | 1·08 | 100·0 | 1·69 | 100·0 |
| 1921 | 442,268,312 | 93·1 | 2,812 | 104·0 | 1·20 | 111·1 | 1·86 | 110·1 |
| 1922 | 425,821,860 | 89·7 | 2,730 | 101·0 | 1·13 | 104·6 | 1·90 | 112·4 |
| 1923 | 459,699,430 | 96·8 | 2,770 | 102·5 | 1·12 | 103·7 | 1·91 | 113·0 |
| 1924 | 428,665,736 | 90·3 | 2,694 | 99·7 | 1·11 | 102·8 | 1·89 | 111·8 |
| 1925 | 440,275,983 | 9·7 | 2,858 | 105·7 | 1·16 | 107·4 | 1·96 | 116·0 |
| 1926 | 477,888,428 | 100·6 | 2,942 | 108·8 | 1·17 | 108·3 | 1·99 | 117·8 |
| 1927 | 483,041,680 | 101·7 | 2,933 | 108·5 | 1·15 | 106·5 | 1·90 | 112·4 |
| 1928 | 540,815,423 | 113·9 | 3,127 | 115·7 | 1·23 | 113·9 | 2·00 | 118·3 |
| 1929 | 509,962,339 | 107·4 | 2,977 | 110·1 | 1·17 | 108·3 | 1·89 | 111·8 |
| 1930 | 430,449,076 | 90·6 | 2,716 | 100·5 | 1·10 | 101·9 | 1·73 | 102·4 |
| 1931 | 340,490,669 | 71·7 | 2,433 | 90·0 | 1·04 | 96·3 | 1·61 | 95·3 |
| 1932 | 280,227,098 | 59·0 | 2,335 | 83·3 | 1·03 | 95·4 | 1·68 | 99·4 |
| 1933 | 257,801,856 | 54·3 | 2,325 | 86·0 | 1·04 | 96·2 | 1·70 | 100·6 |
| 1934 | 287,635,796 | 60·6 | 2,478 | 91·7 | 1·08 | 100·0 | 1·91 | 113·0 |
| 1935 | 296,420,005 | 62·4 | 2,549 | 94·3 | 1·11 | 102·8 | 1·85 | 109·5 |
| 1936 | 318,979,811 | 67·2 | 2,626 | 97·2 | 1·13 | 104·6 | 1·88 | 111·2 |
| 1937 | 337,872,263 | 71·1 | 2,780 | 102·8 | 1·17 | 108·3 | 1·89 | 111·8 |

*Source:* STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER À VAPEUR DU CANADA, "Recette brute" (p. 18, poste 16 du rapport de 1937).

* Basé sur les totaux globaux à l'exclusion du "service des messageries", du "service de la radio" et des "employés des services auxiliaires". (Voir tableau n° 1).

TABLEAU N° 9

## TOTAL DE LA RECETTE PAR EMPLOYÉ, PAR HEURE DE TRAVAIL ET PAR DOLLAR DE RÉMUNÉRATION AUX CHEMINS DE FER CANADIENS POUR CERTAINES ANNÉES

| Année | Recette totale d'exploitation | | Recette totale d'exploitation par | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Somme | Indice 1920=100 | Employés* | Indice 1920=100 | Heure de travail | Indice 1920=100 | Dollar de rémunération | Indice 1920=100 |
| | $ | | $ | | $ | | $ | |
| 1920 | 492,101,104 | 100·0 | 2,801 | 100·0 | 1·12 | 100·0 | 1·76 | 100·0 |
| 1921 | 458,008,891 | 93·1 | 2,912 | 104·0 | 1·24 | 110·7 | 1·93 | 109·7 |
| 1922 | 440,687,128 | 89·6 | 2,825 | 100·9 | 1·17 | 104·5 | 1·97 | 119·1 |
| 1923 | 478,338,047 | 97·2 | 2,882 | 102·9 | 1·17 | 104·5 | 1·99 | 113·1 |
| 1924 | 445,923,877 | 90·6 | 2,802 | 100·0 | 1·15 | 102·7 | 1·96 | 111·4 |
| 1925 | 455,297,288 | 92·5 | 2,956 | 105·5 | 1·20 | 107·1 | 2·03 | 115·3 |
| 1926 | 493,599,754 | 100·3 | 3,039 | 108·5 | 1·21 | 108·0 | 2·06 | 117·0 |
| 1927 | 499,064,207 | 101·4 | 3,031 | 108·2 | 1·19 | 106·3 | 1·97 | 111·9 |
| 1928 | 563,732,260 | 114·6 | 3,260 | 116·4 | 1·28 | 114·3 | 2·09 | 118·8 |
| 1929 | 534,106,045 | 108·5 | 3,118 | 111·3 | 1·23 | 109·8 | 1·97 | 111·9 |
| 1930 | 454,231,650 | 92·3 | 2,866 | 102·3 | 1·17 | 104·5 | 1·82 | 103·4 |
| 1931 | 358,549,382 | 72·9 | 2,562 | 91·5 | 1·10 | 98·2 | 1·69 | 96·0 |
| 1932 | 293,380,415 | 59·6 | 2,444 | 87·3 | 1·08 | 96·4 | 1·76 | 100·0 |
| 1933 | 270,278,276 | 54·9 | 2,438 | 87·0 | 1·09 | 97·3 | 1·86 | 105·7 |
| 1934 | 300,837,816 | 61·3 | 2,592 | 92·5 | 1·13 | 100·9 | 1·99 | 113·1 |
| 1935 | 310,107,155 | 63·0 | 2,667 | 95·2 | 1·16 | 103·6 | 1·94 | 110·2 |
| 1936 | 334,768,557 | 68·0 | 2,756 | 98·4 | 1·18 | 105·4 | 1·98 | 112·5 |
| 1937 | 355,103,271 | 72·2 | 2,922 | 104·3 | 1·23 | 109·8 | 1·98 | 112·5 |

*Source:* STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER À VAPEUR DU CANADA, "Recette brute" (p. 18, poste 41 du rapport de 1937).

* Basé sur les totaux globaux à l'exclusion du "service des messageries", du "service de la radio" et des "employés des services auxiliaires". (Voir tableau n° 1).

TABLEAU N° 10

## RECETTE NETTE D'EXPLOITATION PAR EMPLOYÉ, PAR HEURE DE TRAVAIL ET PAR DOLLAR DE RÉMUNÉRATION AUX CHEMINS DE FER CANADIENS POUR CERTAINES ANNÉES

| Année | Recette nette d'exploitation | | Recette nette d'exploitation par* | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Somme | Indice 1920=100 | Employés | Indice 1920=100 | Heures de travail | Indice 1920=100 | Dollar de rémunération | Indice 1920=100 |
| | $ | | $ | | $ | | $ | |
| 1920 | 13,852,950 | 100·0 | 78·80 | 100·0 | ·031 | 100·0 | ·049 | 100·0 |
| 1921 | 35,427,686 | 255·7 | 225·20 | 285·8 | ·096 | 309·7 | ·149 | 304·1 |
| 1922 | 46,759,722 | 337·5 | 299·70 | 380·3 | ·124 | 400·0 | ·209 | 426·5 |
| 1923 | 64,475,229 | 465·4 | 388·50 | 493·0 | ·157 | 506·5 | ·268 | 546·9 |
| 1924 | 63,439,969 | 458·0 | 398·70 | 506·0 | ·164 | 529·0 | ·279 | 569·4 |
| 1925 | 83,147,632 | 600·2 | 539·80 | 685·0 | ·219 | 706·5 | ·371 | 757·1 |
| 1926 | 104,096,301 | 751·4 | 640·90 | 813·3 | ·255 | 822·6 | ·433 | 883·7 |
| 1927 | 92,417,927 | 659·9 | 555·20 | 704·6 | ·218 | 703·2 | ·360 | 734·7 |
| 1928 | 121,030,990 | 873·7 | 699·80 | 888·1 | ·275 | 887·1 | ·448 | 914·3 |
| 1929 | 101,028,932 | 729·3 | 589·70 | 748·4 | ·232 | 748·3 | ·373 | 761·2 |
| 1930 | 73,508,238 | 530·6 | 463·70 | 588·5 | ·189 | 609·7 | ·295 | 602·0 |
| 1931 | 37,523,794 | 270·9 | 268·10 | 340·2 | ·115 | 371·0 | ·177 | 361·2 |
| 1932 | 36,722,040 | 265·1 | 306·00 | 388·3 | ·135 | 435·5 | ·221 | 451·0 |
| 1933 | 37,145,168 | 268·1 | 335·10 | 425·3 | ·150 | 483·9 | ·255 | 520·4 |
| 1934 | 48,838,149 | 352·5 | 420·70 | 533·9 | ·184 | 593·5 | ·324 | 661·2 |
| 1935 | 46,164,256 | 333·2 | 397·00 | 503·8 | ·172 | 554·8 | ·289 | 589·8 |
| 1936 | 51,422,589 | 371·9 | 423·40 | 537·3 | ·181 | 583·9 | ·304 | 620·4 |
| 1937 | 54,450,723 | 393·1 | 448·00 | 568·5 | ·189 | 609·7 | ·304 | 620·4 |

*Source:* STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER À VAPEUR DU CANADA. "Statistiques d'exploitation" (p. 24, poste 104 du rapport de 1937).

* Basé sur les totaux globaux à l'exclusion du "service des messageries", du "service de la radio" et des "employés des services auxiliaires". (Voir tableau n° 1).

TABLEAU N° 11

## TONNES-MILLES DE TRAFIC-MARCHANDISES PRODUCTIF PAR DOLLAR DE LA DÉPENSE GLOBALE D'EXPLOITATION AUX CHEMINS DE FER CANADIENS POUR CERTAINES ANNÉES

| Année | Dépense d'exploitation | | Tonnes-milles de trafic-marchandises productif par dollar de dépense d'exploitation | |
|---|---|---|---|---|
| | Montant | Indice 1920=100 | Somme | Indice 1920=100 |
| | $ | | | |
| 1920 | 478,248,154 | 100·0 | 66·7 | 100·0 |
| 1921 | 422,581,205 | 88·4 | 63·0 | 94·5 |
| 1922 | 393,927,406 | 82·4 | 77·1 | 115·6 |
| 1923 | 413,862,818 | 86·5 | 82·3 | 123·4 |
| 1924 | 382,483,908 | 80·0 | 79·8 | 119·6 |
| 1925 | 372,149,656 | 77·8 | 85·9 | 128·8 |
| 1926 | 389,503,452 | 81·4 | 87·7 | 131·5 |
| 1927 | 407,646,280 | 85·2 | 85·6 | 128·3 |
| 1928 | 442,701,270 | 92·6 | 94·0 | 140·9 |
| 1929 | 433,077,113 | 90·6 | 80·9 | 121·3 |
| 1930 | 380,723,412 | 79·6 | 77·8 | 116·6 |
| 1931 | 321,025,588 | 67·1 | 80·1 | 120·1 |
| 1932 | 256,668,375 | 53·7 | 90·1 | 135·1 |
| 1933 | 233,133,108 | 48·7 | 90·5 | 135·7 |
| 1934 | 251,999,667 | 52·7 | 92·5 | 138·7 |
| 1935 | 263,942,899 | 55·2 | 91·8 | 137·6 |
| 1936 | 283,345,968 | 59·2 | 93·2 | 139·7 |
| 1937 | 300,652,548 | 62·9 | 89·6 | 134·3 |

*Source:* STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER À VAPEUR DU CANADA. Dépense d'exploitation extraite des "statistiques d'exploitation" (p. 24, poste 103 du rapport de 1937).

Les tonnes-milles de trafic-marchandises productif proviennent des "statistiques d'exploitation" (p. 22, poste 50 du rapport de 1937).

TABLEAU N° 12

## DIVIDENDES DES OBLIGATAIRES DES CHEMINS DE FER ET RÉMUNÉRATION DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS POUR CERTAINES ANNÉES

| Année | Paiements de dividendes | | Rémunération globale des employés* | | Taux du dividende en espèces | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montant | Indice 1920=100 | Montant | Indice 1920=100 | Pour cent | Indice 1920=100 |
| | $ | | $ | | | |
| 1920 | 29,942,557 | 100·0 | 280,353,910 | 100·0 | 8·28 | 100·0 |
| 1921 | 30,157,307 | 100·7 | 237,287,547 | 84·6 | 8·27 | 99·9 |
| 1922 | 30,155,207 | 100·7 | 223,998,597 | 79·9 | 8·27 | 99·9 |
| 1923 | 30,356,173 | 101·4 | 240,395,813 | 85·7 | 8·05 | 97·2 |
| 1924 | 30,512,155 | 101·9 | 227,346,868 | 81·1 | 8·05 | 97·2 |
| 1925 | 30,409,773 | 101·6 | 224,380,563 | 80·0 | 8·24 | 99·5 |
| 1926 | 30,552,425 | 102·0 | 240,162,249 | 85·7 | 8·21 | 99·2 |
| 1927 | 30,606,574 | 102·2 | 253,805,373 | 90·5 | 8·22 | 99·3 |
| 1928 | 33,729,273 | 112·6 | 270,102,559 | 96·3 | 8·15 | 98·4 |
| 1929 | 35,087,201 | 117·2 | 270,495,594 | 96·5 | 7·57 | 91·4 |
| 1930 | 38,890,927 | 129,9 | 249,166,249 | 88·9 | 8·02 | 96·9 |
| 1931 | 27,247,990 | 91·0 | 211,739,598 | 75·5 | 5·65 | 68·2 |
| 1932 | **2,766,198 | 9·2 | 166,528,418 | 59·4 | 0·00 | 00·0 |
| 1933 | ** 21,060 | 00·1 | 145,639,649 | 51·9 | 0·00 | 00·0 |
| 1934 | ..... | ..... | 150,808,396 | 53·8 | Les données manquent | |
| 1935 | 108,300 | 00·4 | 160,004,927 | 57·1 | | |
| 1936 | 199,624 | 00·7 | 169,415,709 | 60·4 | | |
| 1937 | 1,326,336 | 4·4 | 179,110,674 | 63·9 | | |

*Source:* STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER À VAPEUR DU CANADA. "Compte de la recette" (p. 16, postes 24 et 25 du rapport de 1937).

Paiements de dividendes et taux des dividendes en espèces extraits de "capitalisation des chemins de fer" (p. 16 dans le rapport de 1931).

* Représentent les totaux globaux à l'exclusion du service des messageries, du service de la radio et des employés des services auxiliaires (p. 30 dans le rapport de 1931).

** Pas de paiements de dividendes sur les actions ordinaires—le taux des dividendes en espèces est omis.

TABLEAU N° 13

## INTÉRÊTS SUR LA DETTE FONDÉE ET NON FONDÉE ET RÉMUNÉRATION DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER À VAPEUR DU CANADA POUR CERTAINES ANNÉES

| Année | Intérêt sur la dette fondée et non fondée | | Rémunération des employés* | |
|---|---|---|---|---|
| | Montant | Indice 1920=100 | Montant | Indice 1920=100 |
| | $ | | $ | |
| 1920 | 59,270,279 | 100·0 | 280,353,910 | 100·0 |
| 1921 | 74,749,828 | 126·1 | 237,287,547 | 84·6 |
| 1922 | 78,378,361 | 132·2 | 223,998,597 | 79·9 |
| 1923 | 84,443,602 | 142·5 | 240,395,813 | 85·7 |
| 1924 | 89,760,514 | 151·4 | 227,346,868 | 81·1 |
| 1925 | 91,021,514 | 153·6 | 224,380,563 | 80·0 |
| 1926 | 90,415,279 | 152·5 | 240,162,249 | 85·7 |
| 1927 | 93,365,582 | 157·5 | 253,805,373 | 90·5 |
| 1928 | 96,332,027 | 162·5 | 270,102,559 | 96·3 |
| 1929 | 101,103,644 | 170·6 | 270,495,594 | 96·5 |
| 1930 | 108,936,797 | 183·8 | 249,166,249 | 88·9 |
| 1931 | 112,732,203 | 190·2 | 211,739,598 | 75·5 |
| 1932 | 117,718,043 | 198·6 | 166,528,418 | 59·4 |
| 1933 | 118,844,920 | 200·5 | 145,639,649 | 51·9 |
| 1934 | 118,913,985 | 200·6 | 150,800,396 | 53·8 |
| 1935 | 116,789,750 | 197·0 | 160,004,927 | 57·1 |
| 1936 | 112,204,371 | 189·3 | 169,415,709 | 60·4 |
| 1937 | 77,819,294*(a)* | 131·3 | 179,110,674 | 63·6 |

*Source:* STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER À VAPEUR DU CANADA. "Compte de la recette" (p. 16, poste 19 du rapport de 1937).

* Basé sur les "totaux globaux" à l'exclusion du services des messageries, du service de la radio et des employés des services auxiliaires. (Voir tableau n° 1).

*(a)* Influencé par la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

TABLEAU N° 14

PART DE LA RECETTE TOTALE D'EXPLOITATION NÉCESSAIRE AU PAIEMENT DE LA RÉMUNÉRATION TOTALE DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS POUR CERTAINES ANNÉES

| Année | Total de la recette d'exploitation | | Total de la rémunération des employés* | | Pourcentage de la recette nécessaire au paiement de la rémunération du personnel | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montant | Indice 1920=100 | Montant | Indice 1920=100 | Pourcentage | Indice 1920=100 |
| | $ | | $ | | | |
| 1920 | 492,101,104 | 100·0 | 280,353,910 | 100·0 | 57·0 | 100·0 |
| 1921 | 458,008,891 | 93·1 | 237,287,547 | 84·6 | 51·8 | 90·9 |
| 1922 | 440,687,128 | 89·6 | 223,998,597 | 79·9 | 50·8 | 89·1 |
| 1923 | 478,338,047 | 97·2 | 240,395,813 | 85·7 | 50·3 | 88·2 |
| 1924 | 445,923,877 | 90·6 | 227,346,868 | 81·1 | 51·0 | 89·5 |
| 1925 | 455,297,288 | 92·5 | 224,380,563 | 80·0 | 49·3 | 86·5 |
| 1926 | 493,599,754 | 100·3 | 240,162,249 | 85·7 | 48·7 | 85·4 |
| 1927 | 499,064,207 | 101·4 | 253,805,373 | 90·5 | 50·9 | 89·3 |
| 1928 | 563,732,260 | 114·6 | 270,102,559 | 96·3 | 47·9 | 84·0 |
| 1929 | 534,106,045 | 108·5 | 270,495,594 | 96·5 | 50·6 | 88·8 |
| 1930 | 454,231,650 | 92·3 | 249,166,249 | 88·9 | 54·9 | 96·3 |
| 1931 | 358,549,382 | 72·9 | 211,739,598 | 75·5 | 59·1 | 103·7 |
| 1932 | 293,390,415 | 59·6 | 166,528,418 | 59,4 | 56·8 | 99·6 |
| 1933 | 270,278,276 | 54·9 | 145,639,649 | 51·9 | 53·9 | 94·6 |
| 1934 | 300,837,816 | 60·5 | 150,808,396 | 53·8 | 50·1 | 87·9 |
| 1935 | 310,107,155 | 63·0 | 160,004,927 | 57·1 | 51·6 | 90·5 |
| 1936 | 334,768,557 | 68·0 | 169,415,709 | 60·4 | 50·6 | 88·8 |
| 1937 | 355,103,271 | 72·2 | 179,110,674 | 63·9 | 50·4 | 88·4 |

*Source:* STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER À VAPEUR DU CANADA. "Compte de la recette" (p. 16. poste 1 du rapport de 1937).

*Basé sur le total global, à l'exclusion du service des messageries, du service de la radio et des employés des services auxiliaires. (Voir le tableau n° 1).

TABLEAU N° 15

PART DE LA RECETTE D'EXPLOITATION DES LIGNES FERROVIAIRES NÉCESSAIRE AU PAIEMENT DE LA RÉMUNÉRATION DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS POUR CERTAINES ANNÉES

| Année | Recette d'exploitation des lignes ferroviaires | | Rémunération du personnel* | | Pourcentage de la recette nécessaire au paiement de la rémunération du personnel | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montant | Indice 1920=100 | Montant | Indice 1920=100 | Pourcentage | Indice 1920=100 |
| | $ | | $ | | | |
| 1920 | 474,965,656 | 100·0 | 280,353,910 | 100·0 | 59·0 | 100·0 |
| 1921 | 442,268,312 | 93·1 | 237,287,547 | 84·6 | 53·7 | 91·0 |
| 1922 | 425,821,860 | 89·7 | 223,998,597 | 79·9 | 52·6 | 89·2 |
| 1923 | 459,699,430 | 96·8 | 240,395,813 | 85·7 | 52·3 | 88·6 |
| 1924 | 428,665,736 | 90·3 | 227,346,868 | 81·1 | 53·0 | 89·8 |
| 1925 | 440,275,983 | 92·7 | 224,380,563 | 80·0 | 51·0 | 86·4 |
| 1926 | 477,888,428 | 100·6 | 240,162,249 | 85·7 | 50·3 | 85·3 |
| 1927 | 483,041,680 | 101·7 | 253,805,373 | 90·5 | 52·5 | 89·0 |
| 1928 | 540,815,423 | 113·9 | 270,102,559 | 96·3 | 49·9 | 84·6 |
| 1929 | 509,962,339 | 107·4 | 270,495,594 | 96·5 | 53·0 | 89·8 |
| 1930 | 430,449,076 | 90·6 | 249,166,249 | 88·9 | 57·9 | 98·1 |
| 1931 | 340,490,669 | 71·7 | 211,739,598 | 75·5 | 62·2 | 105·4 |
| 1932 | 280,227,098 | 59·0 | 166,528,418 | 59·4 | 59·4 | 100·7 |
| 1933 | 270,278,276 | 56·9 | 145,639,649 | 51·9 | 53·9 | 91·4 |
| 1934 | 287,635,796 | 60·6 | 150,808,396 | 53·8 | 52·4 | 88·8 |
| 1935 | 296,420,005 | 62·4 | 160,004,927 | 57·1 | 54·0 | 91·5 |
| 1936 | 318,979,811 | 67·2 | 169,415,709 | 60·4 | 53·1 | 90·0 |
| 1937 | 337,872,263 | 71·1 | 179,110,674 | 63·9 | 53·0 | 89·8 |

*Source:* STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER À VAPEUR DU CANADA. "Recette brute" (p. 18, poste 16 du rapport de 1937).

* Basé sur la rémunération globale des employés, à l'exclusion du service des messageries, du service de la radio et des employés des services auxiliaires. (Voir tableau n° 1).

TABLEAU N° 16

## POURCENTAGE DE LA RECETTE TOTALE D'EXPLOITATION NÉCESSAIRE AU SERVICE DES INTÉRÊTS AUX CHEMINS DE FER CANADIENS POUR CERTAINES ANNÉES

| Année | Total de la recette d'exploitation | | Intérêt sur la dette fondée et non fondée | | Pourcentage de la recette nécessaire au service des intérêts | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montant $ | Indice 1920=100 | Montant $ | Indice 1920=100 | Pourcentage | Indice 1920=100 |
| 1920 | 492,101,104 | 100·0 | 59,270,289 | 100·0 | 12·0 | 100·0 |
| 1921 | 458,008,891 | 93·1 | 74,749,828 | 126·1 | 16·3 | 135·8 |
| 1922 | 440,687,128 | 89·6 | 78,378,361 | 132·2 | 17·8 | 148·3 |
| 1923 | 478,338,047 | 97·2 | 84,443,602 | 142·5 | 17·7 | 147·5 |
| 1924 | 445,923,877 | 90·6 | 89,760,514 | 151·4 | 20·1 | 167·5 |
| 1925 | 455,297,288 | 92·5 | 91,021,514 | 153·6 | 20·0 | 166·7 |
| 1926 | 493,599,754 | 100·3 | 90,415,279 | 152·5 | 18·3 | 152·5 |
| 1927 | 499,064,207 | 101·4 | 93,365,582 | 157·5 | 18·7 | 155·8 |
| 1928 | 563,732,260 | 114·6 | 96,332,027 | 162·5 | 17·1 | 142·5 |
| 1929 | 534,106,045 | 108·5 | 101,103,644 | 170·6 | 18·9 | 157·5 |
| 1930 | 454,231,650 | 92·3 | 108,936,797 | 183·8 | 24·0 | 200·0 |
| 1931 | 358,549,382 | 72·9 | 112,732,203 | 190·2 | 31·4 | 261·7 |
| 1932 | 293,390,415 | 59·6 | 117,718,043 | 198·6 | 40·1 | 334·2 |
| 1933 | 270,278,276 | 54·9 | 118,844,920 | 200·5 | 44·0 | 366·7 |
| 1934 | 300,837,816 | 60·5 | 118,913,985 | 200·6 | 39·5 | 329·2 |
| 1935 | 310,107,155 | 63·0 | 116,789,750 | 197·0 | 37·7 | 314·2 |
| 1936 | 334,768,557 | 68·0 | 112,204,371 | 189·3 | 33·5 | 279·2 |
| 1937 | 355,103,271 | 72·2 | (a) 77,819,294 | 131·3 | 21·9 | 182·5 |

*Source:* STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER À VAPEUR DU CANADA. Total de la recette d'exploitation extrait de "Compte de la recette "(p. 16, poste 1 du rapport de 1937).

Intérêts sur la dette fondée et non fondée extraits du "compte de la recette" (p. 16, poste 19 du rapport de 1937).

(a) Influencé par la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

TABLEAU N° 17

## POURCENTAGE DE LA RECETTE D'EXPLOITATION DES LIGNES FERROVIAIRES EMPLOYÉ AU SERVICE DES INTÉRÊTS DES CHEMINS DE FER CANADIENS POUR CERTAINES ANNÉES

| Année | Recette d'exploitation des lignes ferroviaires | | Intérêts sur la dette fondée et non fondée | | Rémunération du personnel par dollar du service des intérêts | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montant | Indice 1920=100 | Montant | Indice 1920=100 | Pourcentage | Indice 1920=100 |
| | $ | | $ | | | |
| 1920 | 474,965,656 | 100·0 | 59,270,289 | 100·0 | 12·5 | 100·0 |
| 1921 | 442,268,312 | 93·1 | 74,749,828 | 126·1 | 16·9 | 135·2 |
| 1922 | 425,821,860 | 89·7 | 78,378,361 | 132·2 | 18·4 | 147·2 |
| 1923 | 459,699,430 | 96·8 | 84,443,602 | 142·5 | 18·4 | 147·2 |
| 1924 | 428,665,736 | 90·3 | 89,760,514 | 151·4 | 20·9 | 167·2 |
| 1925 | 440,275,983 | 92·7 | 91,021,514 | 153·6 | 20·8 | 166·4 |
| 1926 | 477,888,428 | 100·6 | 90,415,279 | 152·5 | 18·9 | 151·2 |
| 1927 | 483,041,680 | 101·7 | 93,365,582 | 157·5 | 19·2 | 153·6 |
| 1928 | 540,815,423 | 113·9 | 96,332,027 | 162·5 | 17·8 | 142·4 |
| 1929 | 509,962,339 | 107·4 | 101,103,644 | 170·6 | 20·0 | 160·0 |
| 1930 | 430,449,076 | 90·6 | 108,936,797 | 183·8 | 25·3 | 202·4 |
| 1931 | 340,490,669 | 71·7 | 112,732,203 | 190·2 | 33·1 | 264·8 |
| 1932 | 280,227,098 | 59·0 | 117,718,043 | 198·6 | 42·0 | 336·0 |
| 1933 | 270,278,276 | 56·9 | 118,844,920 | 200·5 | 44·0 | 352·0 |
| 1934 | 287,635,796 | 60·6 | 118,913,986 | 200·6 | 41·3 | 330·4 |
| 1935 | 296,420,005 | 62·4 | 116,789,750 | 197·0 | 29·4 | 315·2 |
| 1936 | 318,979,811 | 67·2 | 112,204,371 | 189·3 | 35·2 | 281·6 |
| 1937 | 337,872,263 | 71·1 | (a) 77,819,294 | 131·3 | 23·0 | 184·0 |

*Source:* STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER À VAPEUR DU CANADA. Recette d'exploitation des lignes ferroviaires extraite de la "recette brute" (p. 18, poste 16 du rapport de 1937).

Intérêts sur la dette fondée et non fondée provenant du "compte de la recette" (p. 16, poste 19 du rapport de 1937).

(a) Influencé par la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

TABLEAU n° 18

## PROPORTION DU SERVICE DES INTÉRÊTS À LA RÉMUNÉRATION DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS POUR CERTAINES ANNÉES

| Année | Rémunération du personnel* | | Intérêts sur la dette fondée et non fondée | | Rémunération du personnel par dollar du service des intérêts | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montant | Indice 1920=100 | Montant | Indice 1920=100 | Montant | Indice 1920=100 |
| | $ | % | $ | % | $ | % |
| 1920 | 280,353,910 | 100·0 | 59,270,289 | 100·0 | 4·73 | 100·0 |
| 1921 | 237,287,547 | 84·6 | 74,749,828 | 126·1 | 3·17 | 67·0 |
| 1922 | 223,998,597 | 79,9 | 78,378,361 | 132·2 | 2·86 | 60·5 |
| 1923 | 240,395,813 | 85·7 | 84,443,602 | 142·5 | 2·85 | 60·3 |
| 1924 | 227,346,868 | 81·1 | 89,760,514 | 151·4 | 2·53 | 53·5 |
| 1925 | 224,380,563 | 80·0 | 91,021,514 | 153·6 | 2·47 | 52·2 |
| 1926 | 240,162,249 | 85·7 | 90,415,279 | 152·5 | 2·66 | 56·2 |
| 1927 | 253,805,373 | 90·5 | 93,365,582 | 157·5 | 2·72 | 57·5 |
| 1928 | 270,102,559 | 96·3 | 96,332,027 | 162·5 | 2·80 | 59·2 |
| 1929 | 270,495,594 | 96·5 | 101,103,644 | 170·6 | 2·60 | 56·7 |
| 1930 | 249,166,249 | 88·9 | 108,936,797 | 183·8 | 2·29 | 48·4 |
| 1931 | 211,739,598 | 75·5 | 112,732,203 | 190·2 | 1·88 | 39·7 |
| 1932 | 166,528,418 | 59·4 | 117,718,043 | 198·6 | 1·41 | 29·8 |
| 1933 | 145,639,649 | 51·9 | 118,844,920 | 200·5 | 1·23 | 26·0 |
| 1934 | 150,808,396 | 53·8 | 118,913,986 | 200·6 | 1·27 | 26·8 |
| 1935 | 160,004,927 | 57·1 | 116,789,750 | 197·0 | 1·37 | 29·0 |
| 1936 | 169,415,709 | 60·4 | 112,204,371 | 189·3 | 1·51 | 31·9 |
| 1937 | 179,110,674 | 63·9 | 77,819,294*a* | 131·3 | 2·30 | 48·6 |

*Source:* STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER À VAPEUR DU CANADA. Rémunération ("Salaires et traitements des employés").

Intérêts sur la dette fondée et non fondée provenant du "compte de la recette" (p. 16, poste 19 du rapport de 1937).

* Les chiffres de la rémunération représentent des totaux globaux, à l'exclusion du service des messageries, du service de la radio et des employés des services auxiliaires.

(*a*) Influencé par la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

## PIÈCE N° 104

### NATIONAL-CANADIEN

### RÉPARTITION DU DÉFICIT SUR LA RECETTE POUR L'ANNÉE 1937—LIGNES CONSTRUITES OU ACQUISES DEPUIS LE 1ER JANVIER 1921

| — | Longueur | Coût de construction ou d'acquisition | Recette après le paiement des intérêts et des taxes | |
|---|---|---|---|---|
| | | $ | | $ |
| Lignes qui rapportent suffisamment pour défrayer les dépenses d'exploitation, les taxes et les intérêts | 36 | 3,127,300 | Cr. | 48,200 |
| Lignes qui rapportent assez pour défrayer leurs frais d'exploitation mais non pas les taxes ni les frais d'intérêt | 58 | 5,039,400 | Dr. | 70,200 |
| Lignes qui ne rapportent pas assez pour défrayer les frais d'exploitation | 2,178 | 77,316,600 | Dr. | 3,555,700 |
| Total | 2,272 | 85,483,300 | Dr. | 3,577,700 |

Service des recherches du N.-C., Montréal, le 24 avril 1939.

1939

SÉNAT DU CANADA

# TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

# COMITÉ SPÉCIAL

**institué pour**

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

---

No. 9

---

Présidents conjoints:

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

---

SOMMAIRE:

Lettre du 3 mai 1939 de M. J. S. Hungerford, président du conseil d'administration et président des chemins de fer Nationaux du Canada.

Suite des délibérations sur la motion à l'effet de confier les témoignages à une institution de techniciens et de comptables des chemins de fer pour étude, etc.

Déclaration de M. O. M. Biggar, K.C., avocat du Comité, sur le résumé des témoignages rendus devant le Comité.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1940

## ORDRE D'INSTITUTION

*(Extrait des Procès-verbaux du Sénat, 7 mars 1939)*

*Résolu:* Que, en vue de compléter l'enquête poursuivie au cours de la dernière session par le comité spécial du Sénat sur les chemins de fer, et de préparer et présenter un rapport suffisant de cette enquête, ce comité spécial soit institué de nouveau pour s'enquérir et faire rapport sur les meilleurs moyens de soulager le pays de la situation extrêmement grave des chemins de fer, ainsi que du fardeau financier qui en résulte; que ce comité ait le pouvoir d'assigner des personnes, de faire produire des pièces et documents, qu'il se compose du même personnel et soit par conséquent formé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hardy, Horsey, Hugessen, Jones, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

# TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

Le JEUDI 4 mai 1939.

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 honorable George P. Graham, et l'honorable C. P. Beaubien.

Le colonel O. M. Biggar, K.C., avocat du Comité.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur le président, j'ai demandé, mardi dernier, l'ajournement du débat sur la motion de mon très honorable ami M. Meighen, en vue de pouvoir préparer ma réponse, qui, à mon avis, comporte une importance suffisante pour mériter d'être rédigée. Cette réponse contient, en substance, les vues du Gouvernement, quand bien même elle ne reproduit pas fidèlement les termes dans lesquels ce dernier les a énoncées.

Par motion présentée, on demandait que les témoignages rendus devant le Comité fussent confiés à des techniciens et à des comptables de chemins de fer pour que ces derniers en étudient les portées pratiques techniques et comptables et qu'ils fassent les enquêtes sur les lieux qui leur paraîtraient nécessaires, le tout afin de déposer devant le Comité un rapport complet sur ce qui, de leur avis, pourrait être économisé par une administration unifiée et sur la mesure dans laquelle cette économie, si tant est qu'elle soit possible, pourrait nuire aux intérêts de la population du pays dans le fonctionnement des chemins de fer.

L'étude et le relevé que comporte la résolution nécessiteraient une dépense considérable des deniers publics et exigeraient plusieurs mois pour être menés à bonne fin. La Commission Duff, dont sir Edward Beatty a tout d'abord suggéré l'institution, a tenu sa première séance le 4 décembre 1931 et a présenté son rapport le 14 septembre 1932. Elle a tenu dix-huit séances qui ont duré en tout cinquante jours, et parcouru presque tout le réseau des deux principaux chemins de fer en compagnie des représentants responsables des deux chemins de fer avec qui elle a étudié presque constamment tous les points relatifs à son enquête. Cette commission a coûté $92,386 et ses frais auraient été beaucoup plus élevés si ses membres canadiens n'avaient pas prêté leurs services à titre gracieux. Les deux membres étrangers, Lord Ashfield, de Londres, Angleterre, et L. F. Loree, de New-York, président du chemin de fer *Delaware and Hudson*, ont touché chacun $15,000 en indemnités.

La Commission Duff s'est assurée les services d'un analyste expert de chemins de fer que lui avait recommandé le membre américain de la commission. Il toucha $100 par jour et les deux réseaux ainsi que le ministère des Chemins de fer lui fournirent gratuitement le personnel et tous les renseignements nécessaires pour lui permettre de rédiger son rapport. Il toucha à lui seul $15,000.

La Commission Drayton-Acworth-Smith, dont le rapport aboutit à la prise en charge des chemins de fer par l'Etat, fut instituée en juillet 1916 et présenta son rapport en juillet 1917. Entre ces deux dates elle a parcouru plus de 10,000 milles de voies ferrées entre Halifax et Vancouver, au coût pour le pays de $127,281, dont $60,000 pour les enquêtes, sur les lieux effectuées par le professeur Swain, de l'Université Harvard et du *Massachusetts Institute of*

*Technology*, secondé par tout un personnel de techniciens. Sir Henry Drayton, président de la Commission, a donné ses services à titre gracieux et en sa qualité de commissaire en chef des chemins de fer; M. Smith, président du *New-York Central*, a touché $50,000 et M. Acworth, $15,000.

Chacun même des conseillers techniques eut part au gâteau. Ainsi le rapport de sir Frederick Palmer, venu à la suite de son enquête sur le terminus de la Baie d'Hudson, coûta au pays $45,000, et son enquête sur le terminus de Montréal, $38,332. Les services des techniciens coûtent cher. A combien reviendraient les travaux d'une enquête comme celle que comporte le texte de cette motion? J'oserai dire qu'ils ne coûteraient pas moins de cent mille dollars, s'il leur fallait couvrir tout ce que demande la résolution.

Je vous dis tout ceci pour vous mettre sous les yeux le coût en temps et en argent d'une enquête comme celle que l'on propose présentement. En effet elle occasionnerait des dépenses non seulement à l'Etat mais aussi aux chemins de fer dont les représentants devraient, pour être présents à toutes les investigations, négliger leurs fonctions ordinaires. Dans la même mesure, les employés des chemins de fer aux bureaux de Montréal et d'ailleurs durent se trouver gênés dans leurs travaux habituels par l'obligation où furent de si nombreux employés supérieurs des chemins de fer de venir à Ottawa rendre témoignage non seulement devant le Comité mais aussi devant le comité de la Chambre des communes.

Autre point important; la motion est à l'effet que les témoignages soient confiés à un bureau de techniciens absolument désintéressés en matière de chemins de fer, ce qui nous obligerait de toute nécessité à nous adresser aux Etats-Unis ou en Angleterre, d'où la conséquence, quel que soit le choix, que ce bureau de techniciens ne connaîtrait pas le premier mot de la situation du transport telle qu'elle existe présentement au Canada. Cette situation, nous le savons tous, prête fortement à la controverse, entremêlée qu'elle est d'intérêts nationaux et publics. Serait-il à propos ou utile que le Parlement demande à des étrangers de se prononcer sur le genre de service public dont la population du Canada devra se contenter? Je ne le crois pas.

Le Pacifique-Canadien a étayé des arguments sur l'allégation qu'on économiserait $75,000,000, chiffre posé devant la Commission Duff et rappelé avec insistance devant notre Comité l'an dernier et cette année, sauf quelques modifications résumées dans la lettre de M. D. C. Coleman déposée devant notre Comité le mercredi 26 avril, et où l'on prétendait que, d'après le chiffre du trafic et des opérations générales de 1937, il serait possible d'économiser $56,346,000 après avoir effectué les rajustements nécessités par le fait que le tarif normal des salaires de 1930, aujourd'hui de nouveau en vigueur, n'était qu'en cours de restauration en 1937.

Or, ce chiffre ne tient compte d'aucune économie résultant de l'abandon de voies et dont on a établi le montant à $16,366,000 devant la Commission Duff (étant donné un abandon de 5,051 milles de voies). Cette lettre de M. Coleman établit que les $56,000,000 sur lesquels on se rabat maintenant ne visent nulle part des économies résultant de l'abandon de lignes. Toutefois en supposant les abandons que de l'avis du Pacifique-Canadien la Commission des Transports autoriserait, advenant l'unification dans les conditions actuelles, la lettre en question déclare que le chiffre des économies se trouverait relevé à $59,361,000. De sorte donc que le Pacifique-Canadien nous présente maintenant une économie de $59,361,000 en lieu et place des 75 millions auxquels ont donné tant de publicité par tout le Canada les champions de l'unification.

Avant la réception de la lettre de M. Coleman, M. Harvey Black, expert financier de Montréal, avait donné son opinion devant le Comité sur l'économie de $75,000,000 à attendre de l'unification, et déclaré qu'en accordant la moitié de ce chiffre à la compagnie particulière, soit $37,500,000, et en déduisant cette somme des frais d'exploitation comme on l'avait fait pour 1930, année que visait

le calcul, le coefficient d'exploitation du Pacifique-Canadien, au lieu d'être de 79 p. 100 cette année-là, aurait été ramené à 58 p. 100, chiffre bien inférieur à celui obtenu par tout chemin de fer américain ou anglais. Il ajouta qu'en 1930 le coefficient d'exploitation qui, comme vous le savez tous, représente la proportion des frais d'exploitation par rapport aux recettes, s'est établi à une moyenne de 74.4 p. 100, alors que la moyenne pour les quatre chemins de fer britanniques était de 80.8 p. 100. Il est intéressant de noter en passant que le coefficient d'exploitation du Pacifique-Canadien s'est établi à 85.41 p. 100 pour 1938. Ainsi donc, comme l'a dit M. Black, les chiffres indispensables à l'obtention des économies que prétend pouvoir effectuer le Pacifique-Canadien sur l'exploitation des voies canadiennes constitueraient un miracle ferroviaire.

La motion déposée devant le Comité repose sur la présomption évidente que l'unification ou la fusion telle que la suggère le Pacifique-Canadien est prévue par son auteur. Il sait parfaitement bien que la population du Canada ne consentira jamais à remettre aux mains d'une administration particulière tout son réseau ferroviaire, soit 42,000 milles de lignes et des frais combinés d'exploitation de $297,681,826.67 pour 1938. Une telle organisation serait sans aucun doute en état de dominer l'Etat. Voilà le danger auquel le sénateur Calder et moi-même avons fait allusion il y a une couple de jours.

Le Gouvernement, en l'occurence le Gouvernement libéral, s'oppose à une telle idée; en même temps, le parti auquel adhère le très honorable sénateur a rejeté l'unification à sa convention fédérale où se trouvaient présents des délégués de tout le Canada, pendant que la rejetait enfin le très honorable chef de l'Opposition, le Dr Manion.

Je suggère donc que le Comité dresse un rapport des témoignages recueillis et qu'il le remette au Gouvernement canadien afin que celui-ci l'ait à sa disposition quand il voudra se renseigner davantage sur la question. Il pourra ainsi ajouter ces renseignements à ceux que lui ont procurés le rapport Drayton-Acworth, celui de la Commission Duff et celui enfin de la Commission Rowell, qui est à la veille d'être déposé. Bien que le problème des chemins de fer ne constitue pas l'un des principaux travaux de la Commission Rowell créée pour étudier la question des juridictions entre le Dominion et les provinces, cette commission a été saisie, à plusieurs endroits du pays de représentations relatives au problème canadien du transport. Ainsi la province de l'Alberta a fait entendre certaines récriminations contre la structure du tarif-marchandises; par ailleurs les gouvernements des provinces Maritimes ont, par l'entremise du service du transport de la Chambre de commerce des provinces Maritimes, fait entendre certaines revendications concernant le tarif-marchandises et les services de transport. La *Canadian Manufacturers' Association* a aussi déposé un mémoire très volumineux traitant, entre autres choses, de la situation des chemins de fer Nationaux du Canada et des réactions de leurs déficits sur nos finances nationales.

Pendant son enquête la commission a voulu se renseigner sur le partage des pouvoirs entre les provinces et le Dominion en matière de transport. Aux termes de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, le Dominion a juridiction sur les chemins de fer fédéraux, tandis que le transport routier relève exclusivement des provinces. Toutes ces questions touchent sérieusement au problème général des chemins de fer que le Comité du Sénat a abordé; par ailleurs, les constatations ou recommandations de la Commission Rowell sur ces sujets auront sans aucun doute une grande importance en ce qui a trait au problème du transport.

Nos travaux furent utiles en ce qu'ils ont renseigné la population canadienne sur les services que rend le National-Canadien au pays en général non seulement comme entreprise commerciale mais aussi comme organisme de développement du Canada. On y trouve aussi un exemple du fardeau que ce chemin de fer a porté pour le compte de l'Etat dans l'exploitation de lignes

apparemment déficitaires mais dont le pays ne peut se passer, soit à cause de la population que ces lignes desservent, soit par la nécessité de poursuivre le développement de régions pleines de promesses qui ajoutent déjà considérablement à la richesse nationale du pays en général.

On pourra me rétorquer que je ne propose aucun remède capable d'atténuer le déficit du National-Canadien ou d'améliorer la situation difficile inhérente à l'exploitation des deux chemins de fer aux prises, comme c'est leur cas, avec des problèmes ardus et nombreux. On a dit devant le Comité que ces chemins de fer succombent sous le fardeau d'un tarif de salaires excessivement élevé et d'une structure des tarifs-marchandises qu'il faudrait modifier.

Quant aux salaires, cette question doit, comme par le passé, se régler entre les compagnies et leurs employés; par ailleurs personne ne demande pour les employés des chemins de fer canadiens un salaire moins que raisonnable. Quant au tarif-marchandises, le tarif de transport à courte distance des denrées de première nécessité a rendu possible le transport sur longues distances des denrées en vrac à un tarif calculé de façon à permettre au Canada de maintenir sa position de pays exportateur. En conséquence, les chemins de fer ont été atteints à leur point le plus vulnérable par la concurrence du camion qui, placé sous la juridiction provinciale et libre de toutes les entraves imposées aux chemins de fer, a recueilli la crème du transport à courte distance. Cette situation est en bonne voie de redressement grâce aux taxes convenues prévues par la Loi des Transports adoptées à la dernière session. Cette loi autorise les chemins de fer à s'entendre avec les expéditeurs pour le transport de toutes leurs machandises, à courtes ou longues distances, à une échelle de tarif permettant de concurrencer le camion.

Et maintenant je désire exprimer devant les représentants des deux chemins de fer mes vues sur ce que devraient être leurs initiatives en matière de réduction des dépenses. En réalité ils peuvent se passer de tout conseiller expert étranger. Ils savent eux-mêmes ce qu'il est possible de faire. Personne, mieux qu'eux ne sait à quoi s'en tenir, pourvu, toutefois, qu'ils soient disposés à agir. Je fais le plus grand cas de leurs connaissances, de leur compétence et de leur savoir-faire. Le Parlement leur a mis en mains un instrument qu'ils peuvent, à discrétion, utiliser pleinement et grâce auquel ils peuvent facilement opérer leur propre salut. Cet instrument s'appelle la loi de 1933. Les chemins de fer désirent-ils vraiment régler leurs difficultés? Le Pacifique-Canadien désire-t-il maintenir son autonomie? Je suis sûr que oui; cependant je le préviens que sa campagne en faveur de l'unification aura inévitablement pour résultat, s'il la poursuit, de favoriser aux yeux de la population la régie d'Etat si cette compagnie devient incapable de continuer à exister dans les circonstances actuelles et avec le secours des moyens que lui a fournis le Parlement sous le régime politique de mon très honorable ami. J'ai nommé la loi de 1933.

Mon très honorable ami doit savoir aussi bien que moi que l'unification des chemins de fer canadiens sous une administration particulière est impossible et n'aura jamais lieu. Le Gouvernement cherche présentement à préparer les voies à une coopération plus étroite en proposant une loi à l'effet d'assurer un meilleur traitement aux employés déplacés par suite de la coopération, et ceci devrait permettre d'activer le travail de coopération que le Comité a recommandé dans son rapport préliminaire déposé à la fin de la dernière session.

Je crois le temps venu de parler haut et franc aux personnes qui ont pris l'habitude, aux jours de prospérité, de s'exprimer avec hauteur et un dédain à peine dissimulé sur le compte de ceux qui se sont attelés à la direction du char de l'Etat. Oui, je les ai moi-même entendus dire que les hommes publics n'étaient que des politiciens. Il leur va falloir dorénavant pratiquer la modestie, en rabattre de leur outrecuidance et dire adieu à cet autre attribut dont nous avons si souvent entendu parler devant le Comité, à savoir leur prestige. Ils devront tous deux,—je parle des deux chemins de fer,—accepter les décisions

d'un arbitre dans leurs différends, cet arbitre devant être de préférence le président de la Commission des Transports du Canada, commission qui, de par la loi des chemins de fer, doit décider en dernier ressort en matière de tarifs et de services. Ils peuvent, s'ils le désirent, aller loin dans la poursuite de leur objectif, les autorités publiques et la population en général étant parfaitement disposées à les seconder dans le sens qui leur a déjà été désigné par une loi du Parlement. Parlant de cette loi, la Commission Duff a dit que si elle était adoptée, elle assurerait un service ferroviaire amélioré et coordonné, en même temps qu'économique et qu'elle allégerait les charges obérant le trésor public. Il est temps que les dirigeants des chemins de fer canadiens prennent en sérieuse considération les recommandations de la Commission Duff.

Pour toutes ces raisons le Gouvernement ne pouvait recommander une telle enquête au Parlement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour éviter de piétiner sur place indéfiniment, je ne demanderai pas au Comité de s'ajourner jusqu'au jour où j'aurai préparé un long discours pour répondre à mon honorable ami. Le discours que nous venons d'entendre, un peu allongé peut-être aujourd'hui, nous l'avons déjà entendu deux ou trois fois, et il eût été beaucoup plus à sa place le jour de la présentation de notre rapport devant la Chambre. J'avise mon honorable ami que, ce jour-là, il aura épuisé à la fois et son éloquence et son argumentation; il ne lui restera rien à dire devant le Sénat.

Il nous importe simplement de savoir si cette motion doit ou non être adoptée.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai pris pour acquis que mon très honorable ami cristallisait dans sa motion à peu près toutes ses conclusions sur notre enquête.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vais relire la motion:

> Que les témoignages entendus devant le Comité...

Je prie le Comité de noter qu'il ne s'agit que des témoignages.

> ...soient soumis à un bureau de techniciens et de comptables en vue de chemins de fer, n'ayant aucun intérêt ni dans un réseau ni dans l'autre, afin qu'un tel bureau puisse étudier lesdits témoignages et particulièrement leurs aspects pratiques en génie et comptabilité ferroviaires, et faire tel examen physique qu'il peut juger nécessaire, en vue de soumettre un rapport complet au Comité sur le montant des économies...

A noter que ce bureau ne sera requis de faire rapport que sur un unique sujet.

L'hon. M. DANDURAND: Mon honorable ami voudra-t-il bien poursuivre sa lecture?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui. Si mon honorable ami veut se montrer un peu plus patient, il saura tout ce qu'il désire connaître.

> ...que ledit bureau croirait résulter d'un système de gestion unifiée, et dans quelle mesure, s'il y avait lieu, ces économies comporteraient un amoindrissement des services ferroviaires pour le peuple canadien.

En d'autres termes, qu'on leur soumette une question importante, aussi importante peut-être qu'aucune de toutes celles que les membres du Comité aient jamais eues devant eux.

L'hon. M. DANDURAND: Mon honorable ami n'a pas lu sa motion en entier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je l'ai lue mot à mot.

L'hon. M. DANDURAND: Cependant vous demandez l'examen des conditions physiques par des ingénieurs et comptables de chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai lu ce point. Je vais le relire. Je me demande pourquoi mon honorable ami se montre si nerveux. Il semble tout agité. J'ai déjà lu toute ma motion mot à mot mais je vais la relire.

Que les témoignages entendus devant le Comité soient soumis à un bureau de techniciens et de comptables en vue de chemins de fer, n'ayant aucun intérêt ni dans un réseau ni dans l'autre, afin qu'un tel bureau puisse étudier lesdits témoignages et particulièrement leurs aspects pratiques en génie et comptabilité ferroviaire, et faire tel examen physique qu'il peut juger nécessaire, en vue de soumettre un rapport complet au Comité sur le montant des économies que ledit bureau croirait résulter d'un système de gestion unifiée, et dans quelle mesure, s'il y avait lieu, ces économies comporteraient un amoindrissement des services ferroviaires pour le peuple canadien.

L'hon. M. DANDURAND: Parfait.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que j'avais lu tout d'abord.

Mon honorable ami prétend que cette étude et cet examen comporteraient un travail fort long. Je n'émets aucun doute sur les dépenses que ces recherches occasionneraient; par ailleurs personne au sein du Comité ni au Parlement ne désire plus que moi éviter des dépenses, et surtout celles qui profiteraient à ceux que nous pourrions appeler des professionnels. Je ne crois pas cependant ni n'ai jamais pensé que ces recherches pussent avoir en quoi que ce soit le caractère que mon honorable ami leur attribue sans que les termes de la résolution le justifient. Il prétend qu'elles entraîneraient la création d'une commission chargée de pousser plus loin les investigations et d'entendre de nouveaux témoignages. Je ne puis concevoir rien de plus désastreux que de terminer cette enquête en recommandant l'institution d'une commission. Nous avons eu des commissions qui se sont succédé avec tant de monotonie—et nous en avons certainement eu d'excellentes sur la question des chemins de fer—que la seule pensée d'en avoir une autre à présent, alors que tous nos ennuis ont atteint l'envergure que nous constatons aujourd'hui, me semble une chose qui dépasse toute compréhension. Je ne puis imaginer rien de plus idiot.

L'hon. M. DANDURAND: Mais comment ce bureau pourrait-il se renseigner sur les conditions physiques des chemins de fer sans effectuer de telles recherches?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je prie mon honorable ami de bien vouloir se montrer patient. Je ne demande rien de tel.

Nous avons entendu deux courants d'opinions parallèles dont l'un nous laissait entendre que dans une certaine sphère du fonctionnement des chemins de fer la gestion unifiée effectuerait telles et telles économies; que dans une autre sphère il s'effectuerait telles et telles économies atteignant d'ordinaire des millions; que dans un autre domaine encore on pourrait économiser tant et tant; et que dans une autre sphère encore on économiserait tant et tant; et ainsi de suite pour peut-être quinze à vingt domaines ou sphères d'exploitation ferroviaire. Nous avons entendu ces témoignages pendant près de deux sessions. Or les avis diffèrent sensiblement. Nous pouvons probablement tirer une conclusion intelligente de tous ces témoignages, tout comme un jury le peut d'ordinaire; mais je ne crois pas que nos conclusions fassent grande impression sur la population du pays. Nous ne comptons pas parmi nous de comptables-experts ni de techniciens en matière de chemins de fer; et pour cette raison et vu que la création d'une opinion publique latente en cette affaire est de toute première importance, il me semblerait opportun d'obtenir une analyse de ces deux courants d'opinions par des personnes compétentes sur l'ensemble de la question. Or je crois que le meilleur moyen d'obtenir ce résultat consiste à retenir les services d'un bureau comme celui dont j'ai parlé, je veux dire d'un bureau adonné professionnellement à des analyses de ce genre et doté du personnel de comptables et d'ingénieurs en état de faire ce travail.

Il pourrait être nécessaire, ce serait peut-être même la chose à faire pour les points les plus importants, d'effectuer une enquête sur les lieux, bien que cette nécessité ne s'impose pas peut-être. Tous ces plans, ces données, cartes, itinérai-

res et le reste, tout cela se trouve aux bureaux des chemins de fer. Je dis tout. Or c'est là tout ce qu'il faut aux gens de ce bureau de recherches. S'il se rencontre quoi que ce soit à confirmer ou à nier dans les témoignages ainsi analysés, le bureau trouvera chez les chemins de fer les renseignements nécessaires à cette fin. Inutile pour eux de parcourir les lignes; cependant je conserve des doutes là-dessus car je ne suis pas expert en la matière, mais je ne crois pas qu'ils aient à parcourir les réseaux. Pour ces raisons les dépenses ne seraient pas inutilement considérables; en tous cas elles seraient négligeables, compte tenu des déficits colossaux que nous avons sous les yeux et les sommes également colossales qu'il nous faut dépenser pour les combler.

Voilà tout ce que comporte ma motion. Toutefois, je rappelle avec une insistance toute particulière que mon unique objectif est celui-ci: quel est le chiffre des économies à effectuer? Dans quelle mesure le service aura-t-il à souffrir de ces économies? Si le bureau dont j'ai parlé juge qu'il y aura des économies à effectuer mais aussi et en même temps une désorganisation du service ferroviaire, il appartiendra alors au Gouvernement et au Parlement de décider si oui ou non les économies contrebalanceront le tort fait au service. Ces ingénieurs et comptables de chemins de fer ne décideront rien par eux-mêmes. Ils se contenteront de donner leur avis d'experts sur le bien-fondé des deux courants d'opinions diamétralement opposés.

J'avais compté que le Gouvernement jugerait à propos d'adopter ma résolution. Le leader du Gouvernement au Sénat m'a laissé entendre que du fait même que ma résolution visait la possibilité d'une gestion unifiée, le Gouvernement ne pouvait l'accepter; que s'il l'adoptait et si les conclusions du rapport se montraient absolument défavorables aux administrateurs du National-Canadien, sa décision ne serait en rien changée, vu sa ferme détermination à ne pas appliquer un remède dont on prouverait l'efficacité de crainte des conséquences fâcheuses qui en résulteraient pour lui.

L'hon. M. DANDURAND: Pour le pays plutôt.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voici ce qui me déplaît souverainement dans l'attitude de mon honorable ami: pour la deuxième, troisième ou quatrième fois il fait allusion à la position prise par le parti libéral et à celle prise par le parti conservateur. Je respecte les deux partis. A mon avis, les deux ont rendu de grands services au pays. Personne n'entretient plus que moi de respect pour le chef du parti auquel j'ai appartenu en ce pays. J'entretiens pour lui une amitié personnelle, et rien de ce que je pourrais dire ne doit être interprété comme allant à l'encontre de cette affection. Cependant je m'en tiens à ce que j'ai dit au sujet des devoirs du Sénat et en particulier du Comité. Si demain ou après-demain l'on doit venir dire au Comité: "Voici ce que prétend le Gouvernement, et nous vous défions d'en agir autrement car ainsi a parlé votre chef"; dans ce cas le Comité ne serait rien d'autre qu'une farce. Il ne mériterait pas le nom de Comité d'enquête dans une question grave et d'importance énorme qui agite présentement l'esprit de toute personne bien pensante au Canada. En fait, notre Chambre du Sénat n'aurait plus aucune valeur et je serais le premier à demander son abolition, advenant que de tels principes puissent nous dicter notre conduite. Que personne ne s'aventure à me considérer comme partisan de la stabilité du Sénat, si ce dernier doit travailler docilement sous une telle dictée. S'il le fait, il perd toute valeur.

Le reste du discours de mon honorable ami s'adressait ostensiblement aux deux chemins de fer, mais en fait et en réalité à un seul des deux car l'autre est le Gouvernement même. Les témoignages rendus devant le Comité sont fort déconcertants à cause de cet état de choses. Drôle d'idée de venir nous dire que le problème des chemins de fer doit être résolu par les chemins de fer mêmes, que la loi de 1933 existe et que les deux réseaux doivent s'y conformer! Voilà qu'après cinq ans et demi, tout ce qu'il nous reste à faire est de répéter ce discours aux compagnies de chemins de fer. J'attendais des résultats sérieux de la

loi de 1933 que j'ai parrainée au Sénat. Elle s'inspirait des conclusions du rapport de la Commission Duff qui a rendu au Canada l'un des plus grands services possibles. Mais je ne crois pas que mon honorable ami ait une aussi grande confiance dans ce rapport, comme d'ailleurs il l'admet lui-même présentement. Plusieurs sénateurs conservateurs n'ont certainement pas eu grande confiance en ce rapport. Certains membres du Comité ont franchement contrecarré mes vues en donnant pour raison qu'une telle coopération serait amoindrie par la diversité même des intérêts en jeu. Nous savons qu'elle est amoindrie. Et nous voilà aujourd'hui en face de résultats nuls. Nous voilà placés devant une simple pitance, alors que la montagne du problème demeure debout, tout aussi rocailleuse, noire et pleine de menaces qu'elle le fut jamais. Mon honorable ami croit que la solution de la question consiste à adresser un autre discours aux chemins de fer, et il vient nous dire: rien d'autre à faire. Je demande au Comité—je me suis adressé à lui si souvent que j'en suis venu à un découragement profond—de ne pas permettre que ses travaux, qui durent depuis plus de deux sessions, travaux ardus et sérieux sur lesquels la population canadienne tourne les yeux avec confiance et espoir, se terminent en avortement et dans la farce, par un simple discours adressé aux deux compagnies de chemins de fer. Si ce doit être là le fruit de notre enquête, notre pays va être soulevé par une vague de désappointement et de ressentiment dont le bruit arrivera probablement aux oreilles mêmes du leader du Gouvernement.

Impossible de traiter cette affaire plus longtemps à la légère. Je sais ce qui résulte de la taxation; je sais aussi ce qui résulte de la crainte d'une taxation alourdie. Je suis chaque jour en contact avec le résultat de ces mesures. Je connais des entreprises mort-nées à cause d'eux. Je connais aussi des entreprises qui faisaient naître des espoirs de développement et de progrès et qui sont tout simplement réduites à l'impuissance non seulement du fait de la situation actuelle mais aussi par la certitude d'un avenir encore plus sombre.

Allons-nous maintenant nous contenter de dire: "Il vous importe à vous, les chemins de fer, de régler ce problème; et si vous faillissez à la tâche, nous vous adresserons un autre discours?" Allons-nous, à un certain moment, nous écrier: "Nous sommes impuissants à faire quoi que ce soit; rien n'est possible"; et à un autre moment: "Il serait possible de résoudre la difficulté si seulement les chemins de fer consentaient à y mettre du leur"? Nous n'allons sûrement pas terminer ainsi notre enquête.

L'honorable leader du Gouvernement m'accuse de préconiser une gestion unifiée, or je n'ai jamais une minute ni même une seconde envisagé cette mesure. Que l'on me propose une autre solution, que l'on m'en indique une tout en me fournissant l'occasion de l'examiner, et je chasserai une fois pour toutes de mon esprit toute idée d'unification. Mais je demande une solution. Je veux faire ma part, pendant que je siège ici, dans l'obtention d'une initiative quelconque pour étudier une question qui constitue certainement le problème le plus ardu et le plus hérissé de dangers que la population du pays ait à régler.

Je regrette profondément le refus opposé à ma motion, et je ne puis réussir à le comprendre. Je ne puis dire que je m'attendais à son adoption car les paroles de l'honorable leader du Sénat ont jeté de la confusion dans mon esprit. Cependant s'il s'est jamais présenté une occasion d'obtenir une opinion compétente et un jugement également compétent sur deux courants d'avis techniques, c'est bien celle-ci. Et pourtant le Gouvernement refuse de faire étudier la question car il craint, en y consentant, de paraître simplement disposé à adopter une solution quelconque. Or il se refuse à en accepter aucune. Il n'a aucun remède à l'esprit et il se présente devant le Parlement sans aucunes ressources et absolument paralysé.

L'hon. M. CALDER: Sénateur Meighen, puis-je vous poser une question avant la réponse du sénateur Dandurand? J'ai voté en faveur de cette motion mais je n'avais jamais pour un instant envisagé la possibilité qu'elle comportât l'examen à fond des biens matériels des deux chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle ne le comporte aucunement.

L'hon. M. CALDER: Pas un seul instant.

L'hon. M. MURDOCK: Vous n'avez pas voté en faveur de la motion, n'est-ce pas, étant donné qu'elle ne fut pas mise au vote.

L'hon. M. CALDER: Je veux dire que je la favorisais. Dès la lecture de la motion, je me suis déclaré en sa faveur car j'avais souvent parlé dans le même sens. Or ma question est celle-ci: Si vous retranchiez de votre motion, sénateur Meighen, la partie qui a trait à l'examen sur les lieux là où cet examen s'imposerait, votre motion s'en trouverait-elle modifiée?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'aimerais pas à rédiger ma motion de façon à empêcher les experts d'étudier la situation sur les lieux, à Montréal, par exemple, s'ils jugeaient pouvoir ainsi mieux interpréter les témoignages. Cependant ils ne seraient pas autorisés à entendre de témoignages mais ils se contenteraient de scruter ceux déjà entendus. J'ajoute qu'à mon avis il ne serait aucunement nécessaire d'effectuer d'enquête sur les lieux. On pourrait au besoin stipuler qu'il n'y en aurait pas.

L'hon. M. DANDURAND: Avant de répondre je vais laisser la parole à ceux des membres qui désirent donner leur avis.

L'hon. M. ROBINSON: N'existe-t-il pas un rapport comptable fort élaboré préparé pour la gouverne de la Commission Duff par un expert américain?

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas sur les économies à effectuer, je crois.

L'hon. M. ROBINSON: J'ai eu connaissance d'un rapport qui constitue à lui seul un volume; il est à la bibliothèque. Le coût de ce rapport comptable seul fut d'environ $15,000. Or je dis que c'était simplement jeter de l'eau à la rivière et que ce rapport ne méritait seulement pas d'être lu. Je crois même que le rapport de la commission n'en a pas dit un traître mot. Sauf erreur, l'expert a rédigé deux rapports dont l'un seulement fut rendu public.

L'hon. M. BLACK: Le fait fut-il consigné dans les témoignages entendus par le Comité?

L'hon. M. ROBINSON: Il le fut devant la Commission Duff.

L'hon. M. BLACK: Cette motion ne parle pas de la Commission Duff. Elle demande de faire reviser, par des personnes plus versées que nous dans la question, les témoignages entendus ici même sur les économies que l'unification rendrait possibles.

L'hon. M. DANDURAND: Si personne ne désire prendre la parole, je vais répondre brièvement au discours de mon très honorable ami. Ce dernier va comprendre à l'instant, je le sais, que le Gouvernement ne peut se présenter aujourd'hui devant la Chambre et lui demander de voter $25,000, $50,000 ou $100,000 ou toute somme qui pourrait sembler nécessaire pour couvrir les frais d'une analyse comme celle que préconise la motion. Il le comprendra car il sait que le Gouvernement a déclaré vouloir maintenir l'intégrité du National-Canadien et s'opposer à tout ce qui tendrait à diminuer son autonomie, soit par l'unification, soit par la fusion. Au cours du débat au Sénat sur la motion du sénateur Beaubien à l'effet de ressusciter ce Comité, j'ai dit ce qu'était le sentiment du Gouvernement sur la question. Mon très honorable ami comprendra que du chef de ce sentiment le Gouvernement ne pouvait demander au Parlement de lui voter une certaine somme pour confier à des experts un examen de la situation.

Mon très honorable ami déclare ne pas désirer l'unification. Or la phraséologie de la motion conduit à conclure que l'unification est le but cherché. Puis mon très honorable ami demande si nous avons autre chose à proposer que l'unification ou la coopération. Ce sont là les deux propositions qui nous furent présentées...

L'hon. M. HAIG: Sénateur Dandurand, supposons la nomination d'experts et que ces derniers, après avoir pris connaissance des dépositions des témoins du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, concluent que ni l'unification ni la fusion n'amèneront d'économie qui en vaille la peine. Ils pourraient imaginer une économie possible de $5,000,000, $10,000,000 ou seulement $1,000,000. Ils pourraient en même temps conclure que la désorganisation du service public canadien dépasserait en importance les économies. Leur rapport serait donc défavorable à l'unification. Je veux dire qu'ils auraient toute liberté de se prononcer pour ou contre l'unification à discrétion. Mais voilà, vous prévoyez de leur part un rapport favorable à l'unification.

L'hon. M. DANDURAND: Je prétends que tout examen effectué du chef de cette résolution serait absolument sans valeur. Et j'en donne la raison. Les experts ne pourraient savoir par l'examen des témoignages ce qu'il importerait de faire pour obtenir les économies envisagées par les directeurs du Pacifique-Canadien. En effet, ces personnages ont refusé de dévoiler les détails de leur programme en donnant pour raison qu'en ce faisant ils rejetteraient le pays dans une confusion trop grande. Ils ont refusé de dire où s'effectueraient les retranchements de lignes pour obtenir les économies qu'ils prétendent possibles. Les experts se trouveraient donc en face de déclarations à l'effet que l'on pourrait effectuer des économies dans certains domaines sans cependant pouvoir entrer dans les détails.

L'hon. M. HAIG: Ce n'est que sur les abandons de lignes que le Pacifique-Canadien a refusé de fournir les détails.

L'hon. M. DANDURAND: Oh! non; ce fut aussi sur quantité d'autres points.

L'hon. M. HUGESSEN: Sur les trains de voyageurs et les termini.

L'hon. M. DANDURAND: Il a refusé de fournir des détails sur nombre de points, de sorte que les experts ne pourraient prévoir à quels endroits s'effectueraient les économies.

Autre chose sur quoi les experts ne pourraient se prononcer, et c'est la possibilité d'effectuer des réductions d'une telle envergure sans contrecarrer les intérêts de la population. Je ne veux pas que des étrangers viennent conseiller le Parlement sur une question d'ordre public visant l'administration de nos deux chemins de fer. La situation est compliquée.

Le très hon. M. MEIGHEN: La motion ne dit rien de tel. Les experts ne se prononceraient que sur le service ferroviaire.

L'hon. M. DANDURAND: La motion comporterait la rédaction d'un rapport par les experts disant: "....dans quelle mesure, s'il y avait lieu, ces économies comporteraient un amoindrissement des services ferroviaires pour le peuple canadien."

Le très hon. M. MEIGHEN: Des services ferroviaires.

L'hon. M. DANDURAND: Quel besoin avons-nous de demander à des étrangers de conseiller le Parlement sur ce point ? Nous avons des cartes sous les yeux et nous connaissons la situation. Il appartient au Parlement de décider.

L'hon. M. BLACK: Pourquoi demandons-nous jamais à des experts de conseiller le Parlement ? Pourquoi nous sommes-nous adressés à sir Frederick Palmer, par exemple ?

L'hon. M. DANDURAND: C'était pour en arriver à des conclusions sur des questions d'ordre technique, mais quand il s'agit de décisions qui touchent au bien-être du pays et au côté économique de nos entreprises, je prétends que nous ne devrions pas demander à des experts étrangers de conseiller le Parlement là-dessus.

L'hon. M. BLACK: C'est remettre sur le tapis toute la question.

L'hon. M. DANDURAND: Je regarde la carte et j'y vois la nature des embarras. Le National-Canadien, propriété du Canada, rend de grands services

en maintenant à perte des lignes improductives; mais ces lignes improductives doivent subsister parce qu'elles desservent certaines régions et alimentent la ligne principale. C'est là la situation réelle. Le Comité se doit de comprendre que cette motion est à l'effet que le Gouvernement demande au Parlement les crédits nécessaires pour couvrir le coût des investigations dont il est question, coût qui peut atteindre des dizaines de milliers de dollars. Aucun doute là-dessus. C'est une question de principe qui domine présentement toute la situation. Je me demande si le Comité va décider de faire venir, comme le comporte la motion, des techniciens de haute volée de Grande-Bretagne ou des Etats-Unis pour leur confier l'examen proposé afin de voir si l'unification comporte quelque mérite. Même si....

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi le Canada ne posséderait-il pas d'établissements nullement intéressés dans l'un ni l'autre chemin de fer ? Ces établissements s'y intéressent pour sûr intellectuellement, mais pourquoi financièrement ?

L'hon. M. DANDURAND: Je ne connais aucun établissement au Canada...

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'en connais pas au Canada.

L'hon. M. DANDURAND: ...en état de satisfaire aux termes de la motion, à savoir: "Que les témoignages entendus devant le Comité soient soumis à un bureau de techniciens et de comptables en vue de chemins de fer n'ayant aucun intérêt ni dans un réseau ni dans l'autre." Ces fonctions constituent une spécialité pour quelques ingénieurs. Il est question d'un bureau de techniciens et de comptables en vue. Or je ne connais aucun bureau de ce genre qui ne soit pas lié avec l'un ou l'autre des deux chemins de fer. Je prends pour acquis que le qualificatif de "n'ayant aucun intérêt dans l'un ni l'autre chemin de fer" laisse entendre qu'il nous faille sortir du pays pour trouver des ingénieurs et des comptables de chemins de fer absolument libres de tout lien de cette nature et dont on puisse attendre avec certitude qu'ils examineraient la situation objectivement sans se laisser influencer par des considérations canadiennes régionales.

Dans ce cas, je prétends qu'il existe un principe qui domine toute l'affaire. S'il est persuadé que cette mesure donnera naissance à de grandes économies, il appartient à notre Comité de décider, et il peut tout aussi bien le faire tout de suite, s'il va se prononcer pour l'unification des chemins de fer. Avant d'en venir à cette conclusion, le Parlement canadien, représenté tout particulièrement par la Chambre des communes, aurait à modifier ses principes et ses vues sur la question.

L'hon. M. ROBINSON: Monsieur le président, je ne vois pas que nous devions aboutir à rien à la suite d'un examen comme celui que l'on propose. Je me fais une haute idée des capacités intellectuelles du Comité. On parle de demander à des ingénieurs très bien cotés de nous préparer un rapport sur une question comme celle-ci. Or peu m'importe la cote, si élevée soit-elle, de ces ingénieurs et comptables, ni le pays d'où ils peuvent venir; je ne crois pas que n'importe quel membre du Comité ne soit pas mieux armé pour juger la situation que le premier venu de ces ingénieurs très bien cotés. En effet, ces derniers ne peuvent tout au plus que faire des calculs mathématiques pour ensuite nous exposer leur sentiment. Impossible que ces gens en sachent long sur les conditions régionales ou sur les raisons pour lesquelles nos chemins de fer fonctionnent à perte dans certaines parties du pays. La futilité d'un rapport comme celui qu'on propose se confirme dans mon esprit par ce qui est advenu du rapport remis à la Commission Duff par un statisticien renommé. En effet, on n'en a tenu nul compte.

L'hon. M. HAIG: Ce rapport ne visait-il pas seulement le mode de comptabilité?

L'hon. M. ROBINSON: La comptabilité est l'un des points dont parle la motion.

L'hon. M. CALDER: Elle n'a rien à faire avec ce dont il s'agit présentement, rien du tout.

L'hon. M. ROBINSON: Je crois pouvoir émettre un avis aussi juste et juger la situation tout aussi bien que n'importe quel ingénieur que l'on puisse nous amener; et tout autre membre du Comité peut en faire autant. Nous connaissons les conditions régionales mieux que tout étranger ne pourrait le faire, même s'il étudiait la question pendant un an.

Imaginons un autre gouvernement à la tête du pays et qu'il posât comme principe le refus d'accorder un crédit pour une investigation de la nature de celle-ci; si j'étais membre d'un comité comme celui-ci, j'aurais assez de respect pour déclarer: "Je n'insisterai pas; le Gouvernement a fait connaître son sentiment sur la question." Si nous persistons à vouloir faire adopter cette motion, nous n'aboutirons à rien et ne ferons que créer l'impression que nous nous défions du Gouvernement.

L'hon. M. CALDER: Monsieur le président, je dois avouer mon désappointement. Je pense probablement le contraire de ce que pensent les autres membres du Comité. Il ne s'agit pas, en somme, d'une affaire à régler immédiatement. Pour ma part, peu m'importe l'attitude du Gouvernement du jour ou celle de l'opposition du jour en cette affaire; je n'en tiens nul compte. Le problème va se poser devant nous pendant des années à venir. Nous en savons assez pour constater que les chemins de fer, considérés comme moyens de transport, s'en vont rapidement à la dérive; or et si ce n'est pas aujourd'hui ce sera demain, la population du Canada devra envisager la question sérieusement.

Mon unique raison d'appuyer la motion proposée par le sénateur Meighen vient de ce que nous devons à la population du Canada de lui mettre sous les yeux certains faits qui lui servent d'appui pour porter un jugement sur ce qu'il importe de faire en l'occurrence. C'est là le premier devoir du Comité. Nous avons des obligations non à l'endroit du Parlement, non envers le Gouvernement du jour, non envers le leader de l'opposition, mais clairement et en définitive envers la population du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

L'hon. M. CALDER: Ce devoir consiste à lui faire connaître certains faits. Je ne songerais pas un seul instant à demander à tel bureau d'experts que l'on pourrait désigner par suite de cette motion de dire à la population canadienne ce qu'il lui importe de faire. Je ne lui demanderais pas de conseiller l'unification, la coopération ni rien d'autre. J'appuie cette motion simplement pour que le peuple canadien soit mis en face de la réalité.

Or quelle est la situation? Se trouvera-t-il un membre du Comité pour venir me dire qu'il ne croit pas à la possibilité d'économiser par l'adoption de l'unification? Quand on considère la situation actuelle de la manutention des marchandises, la possibilité de créer un nouvel itinéraire pour le trafic, les chevauchements de toutes sortes dans les services, aux stations, aux termini, aux ateliers, aux messageries et au télégraphe, et les frais ordinaires d'administration et les dépenses de bureaux par le monde entier, se trouvera-t-il quelqu'un pour venir me dire qu'il serait impossible d'économiser sous un régime d'unification? Peu importe les chiffres; je suis sûr que tous les membres du Comité sont convaincus que l'on pourrait économiser énormément en confiant ces deux chemins de fer à une seule administration. Il ne peut exister aucun doute à ce sujet dans l'esprit de qui que ce soit.

Comme l'a dit M. Meighen, quelle est la raison d'être du Comité? Après deux ans de dur travail pour démêler des montagnes de témoignages, allons-nous nous contenter de nous dire: "Le Gouvernement du jour prend telle attitude; de son côté, le leader de l'opposition est de tel avis; nous n'avons pas le

droit de mêler les cartes; nous devons nous contenter de rapporter ce que nous avons entendu et rien d'autre". Car c'est bien là la position dans laquelle se trouve placé le Comité.

L'hon. M. DANDURAND: Etes-vous disposé à conclure et déclarer: "Nous proposons l'unification ou la continuation de la coopération?"

L'hon. M. CALDER: Mon honorable ami va probablement me forcer à prendre cette position s'il continue. Il me faut prendre les témoignages tels quels. Pour quelle raison sommes-nous ici? Bien que je ne veuille pas être obligé d'adopter cette attitude, il se peut que j'y sois forcé.

L'hon. M. DANDURAND: Vous venez de déclarer votre incapacité de rien conclure.

L'hon. M. CALDER: En effet, je n'ai pas encore pu me faire d'opinion définitive et sans appel sur la situation parce que nous ignorons ce qu'est cette situation.

J'ai simplement répété mes paroles de juin dernier: N'êtes-vous pas persuadés en dedans de vous-mêmes qu'une exploitation commune des deux chemins de fer permettrait d'économiser considérablement? Je pose la question à tous les membres du Comité.

L'hon. M. DANDURAND: Je vais vous répondre. Je crois qu'il serait plus facile d'économiser par l'unification ou la fusion.

L'hon. M. CALDER: Et davantage.

L'hon. M. DANDURAND: J'ignore dans quelle mesure cela pourrait se faire, comparaison faite avec ce qui arriverait si les deux chemins de fer s'entendaient pour économiser. Mais j'admets...

L'hon. M. CALDER: Mon honorable ami me permettra-t-il de citer certains chiffres? Il existe un écart entre les données que je désirerais voir confronter. Le Pacifique-Canadien prétend que les économies atteindraient les $75,000,000.

L'hon. M. DANDURAND: Il a modifié ce chiffre.

L'hon. M. CALDER: Il l'a ramené à $59,000,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Par suite du changement d'année.

L'hon. M. CALDER: Voilà; et c'est dû à ce que l'on a déjà effectué certaines économies. Mais que dit le National-Canadien à ce sujet?

L'hon. M. DANDURAND: Le président Hungerford a répondu que les économies ne peuvent dépasser $10,000,000 ou $15,000,000. Voilà la déclaration du National-Canadien sur l'application pratique d'un régime d'économies mis en face de la réalité.

L'hon. M. GORDON: Monsieur le président, je ne suis pas membre du Comité et pour cette raison j'ose à peine poser une question.

L'hon. M. CALDER: Pardon, sénateur Gordon. Je désirerais terminer mes considérations. Je répète tout simplement que je regrette infiniment que le Gouvernement n'ait pas jugé à propos de consulter les experts nécessaires à qui l'on ne demanderait pas de faire un examen physique de tous les biens des deux compagnies.

L'hon. M. DANDURAND: C'est pourtant ce que comporte la motion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle n'en dit pas un traître mot.

L'hon. M. CALDER: Je n'accepte pas l'avis de l'honorable sénateur en l'occurrence. Telle que je la comprends, la résolution demande de convoquer des experts chargés de départager les deux données contradictoires placées devant nous.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voilà.

L'hon. M. CALDER: Ainsi l'un des deux chemins de fer prétend que tant de millions pourraient s'économiser par le réacheminement du trafic. Sur quoi repose ce calcul? L'autre compagnie déclare que l'on n'économiserait pas autant par ce moyen; et elle cite ses propres données. Sur quoi reposent ces dernières?

La discussion pourrait se prolonger jusqu'à ce qu'on ait atteint un terrain solide, ce qui nous permettrait d'en arriver à des données définitives. On agirait de même pour tous les autres calculs et on aboutirait à un chiffre exact des économies possibles du fait de l'unification des deux chemins de fer. A mon avis, c'est ce que demande la population du Canada. Elle demande des faits sur quoi baser son jugement pour ce que l'on doit obtenir des deux chemins de fer, je ne dis pas tout de suite, mais peut-être un jour quelconque qui ne serait pas si lointain.

L'hon. M. MURDOCK: L'honorable sénateur préopinant a posé deux ou trois fois une question très claire, et je croirais, en ma qualité de membre du Comité, manquer à mon devoir en ne répondant pas à cette question d'après ce que j'en pense. Il a demandé: Quelle est la raison d'être du Comité? Quel est son objectif? Or, je me suis fait une opinion dès l'institution du Comité l'an dernier; et je n'ai encore rien appris qui l'ait fait changer, bien que certains honorables sénateurs puissent la trouver erronée et inexacte. A mon avis, le Comité fut conçu, demandé et institué dans l'esprit de certaines personnes uniquement et expressément en vue de favoriser l'unification de la gestion des chemins de fer canadiens. Et je crois que certains membres distingués du Comité n'ont pas eu d'autre objet en vue depuis son institution jusqu'à présent. Voyons en effet la motion en question. Elle vise à faire désigner un bureau d'ingénieurs, mais dans quel but? Pour "...faire tel examen physique qu'il peut juger nécessaire, en vue de soumettre un rapport complet au Comité sur le montant des économies que ledit bureau croirait résulter d'un système de gestion unifiée..." Or, nous nous sommes mis à l'œuvre à la dernière session, à la date de l'institution du Comité, dans le dessein exprès et désiré, à mon humble avis, de la part de certains d'entre nous d'amener une gestion unifiée. Or, cette motion ne vise à rien de plus ni de moins. J'en suis sûr, plusieurs honorables messieurs ne partageront pas mon sentiment. Mais le sénateur Calder a posé la question non seulement une fois mais plusieurs fois, et cela dans des termes si directs que je manquerais à mon devoir de ne pas dire ce que je crois être la raison de l'institution du Comité.

L'hon. M. CALDER: Mais mon honorable ami doit constater que tous nos embarras sont venus de ce que l'on nous a mis sous les yeux des montagnes de chiffres que l'on a donnés comme constituant les économies possibles à effectuer sous un régime de gestion unifiée. Le Comité a débuté à la dernière session en se demandant comment le Pacifique-Canadien en était arrivé à ses conclusions, et la plus grande partie de notre travail s'est restreint à cette question. Et le résultat le plus clair en fut que l'on nous a soumis deux données dissemblables, chacune d'elles présentée par une compagnie qui tient mordicus à ses affirmations. On ne peut sûrement s'opposer à ce que nous cherchions à concilier ces deux données. Il s'agirait d'obtenir des experts qu'ils conseillent l'unification ou toute autre mesure qu'ils jugeraient opportun de conseiller...

L'hon. M. MURDOCK: Vous faites erreur. N'allez pas m'accuser de ne pas savoir lire. Voici les termes de la motion: "...sur le montant des économies que ledit bureau croirait résulter d'un système de gestion unifiée..." La gestion unifiée fut toujours le premier et le dernier but poursuivi; et c'est encore le désir exprimé dans cette motion.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, il s'est perdu $54,000,000 l'an dernier dans l'exploitation d'un chemin de fer. C'est là un fait terrifiant qui saute aux yeux et nous aveugle. Ce chiffre dépasse le tiers du montant global perçu l'an dernier en impôts sur le revenu; il excède tous les impôts recueillis l'an dernier sur le revenu personnel.

L'hon. M. MURDOCK: Combien nous a coûté notre politique du blé?

L'hon. M. HAIG: J'y reviendrai si on le désire. Il s'agit présentement de savoir comment éviter des déficits aussi lourds sur nos chemins de fer. Le Pacifique-Canadien est venu nous dire qu'en prenant pour base le chiffre d'affaires de 1930 on pourrait économiser $75,000,000. Le leader du Gouvernement au

Sénat (l'hon. M. Dandurand) a suggéré d'entendre les administrateurs du Pacifique-Canadien pour appuyer cette affirmation, ce en quoi il a eu raison, et je l'ai approuvé. Nous avons donc entendu les dirigeants du Pacifique-Canadien qui nous ont présenté tous leurs calculs sur ceci et cela, toujours en se basant sur le chiffre d'affaires de 1930. Leurs calculs basés sur le chiffre d'affaires de 1937 atteignaient $52,000,000 ou, en y faisant entrer l'abandon de lignes, $59,000,000. Mais voilà que les administrateurs du National-Canadien réfutent ces chiffres et nous présentent les leurs. Or lesquels sont exacts? Je l'ignore. Au point de vue politique je ne puis comprendre le refus du Gouvernement d'accepter cette motion. L'affaire est appelée à devenir un cheval de bataille aux élections aussi sûrement que le soleil se lèvera demain. La population du pays est grandement désappointée de ce que chaque dollar qu'elle verse en impôts sur le revenu personnel est utilisé pour couvrir les déficits d'un seul chemin de fer. On compte 245 représentants à la Chambre des communes et 96 au Sénat, or jusqu'à présent le Parlement n'a pas encore réussi à trouver la solution du problème. Les Herridges, les Tim Buck et les McCullagh parcourent le pays en tous sens en répétant que le Parlement est incapable de remédier en rien à la situation.

L'honorable leader du Sénat, le sénateur Dandurand, prétend que la coopération peut amener des économies. Or les chemins de fer ont voulu coopérer entre eux, mais ils n'ont réussi jusqu'à présent qu'à économiser $861,000. Même si la Commission des Transports accueillait leurs plans, les économies n'atteindraient pas $2,000,000.

Je l'ai dit, le Pacifique-Canadien a déposé ses chiffres, et le National-Canadien, les siens. Les deux compagnies croient leurs chiffres au point, mais elles ne peuvent avoir raison toutes deux. Cependant le Gouvernement refuse d'accepter une motion à l'effet d'utiliser les services d'un bureau d'experts pour vérifier les données des deux chemins de fer et voir lesquelles sont exactes ou presque. Imaginons qu'après étude les experts déclarent que le chiffre global des économies à effectuer sous l'unification soit de $10,000,000, je reconnaîtrai alors que l'unification ne mérite pas qu'on s'y arrête. Mais s'ils établissaient ce chiffre à $45,000,000, je dirais que l'unification vaut qu'on y recoure, surtout si l'on tient compte du bill du Gouvernement à l'effet d'indemniser les employés congédiés par suite de l'unification.

L'hon. M. DANDURAND: Par suite de la coopération.

L'hon. M. HAIG: Ce bill est venu devant le Sénat et fut confié pour étude à un comité. Les employés des chemins de fer ont alors dit: "Libre à sir Edward Beatty d'affirmer que l'on protégera les employés congédiés, mais nous ignorons dans quelle mesure". Or voici que nous avons devant nous un bill du Gouvernement établissant une base d'indemnisation. J'ai parlé en faveur du bill et voté pour son adoption, mais je ne suis pas expert en la matière et ne puis donc dire si cette base est juste ou non. Mais apparemment elle l'est. Le Gouvernement du moins le croit. Il reste toutefois que des représentants des employés vont venir témoigner devant le comité et donner leur avis.

J'en appelle au leader du Gouvernement d'accepter la motion. Il serait libre de désigner les experts, chose facile, qui donneraient leurs conclusions sur les économies possibles. Et nous, leurs conclusions en mains, nous pourrions décider de l'initiative à prendre.

Je partage absolument l'avis du sénateur Meighen sur la position que nous prenons. Le Sénat n'a l'intention de régenter ni le parti libéral ni le parti conservateur; par ailleurs, le public ne l'attend pas de nous. Il s'attend à ce que la direction de ces deux grands partis appartienne aux membres de la Chambre des communes. Mais dans une affaire comme celle-ci, il attend de nous qui ne devons être guidés par aucune considération politique, de dire ce que nous croyons devoir s'effectuer. L'honorable leader déclare que le Gouvernement King refuse l'unification et que le parti conservateur dirigé par le Dr Manion la re-

pousse aussi. C'est assez exact, mais en ma qualité de sénateur je ne suis tenu de suivre ni M. King ni le Dr Manion. Le public n'attend pas de moi que j'emboîte le pas à ces deux messieurs. Il me demande d'exprimer franchement mon opinion sur ce qu'il conviendrait de faire, se réservant le droit de juger ensuite lui-même la valeur de cette opinion. Je prétends avec le sénateur Meighen que le Sénat ne vaut pas le papier sur lequel est couché l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, loi qui l'a institué, s'il ne peut prendre une attitude sur une question d'une importance aussi considérable que celle-ci pour la population du Canada.

L'hon. M. MURDOCK: Puis-je poser une question à mon honorable ami? En adoptant cette motion n'accepterions-nous pas du même coup la gestion unifiée, advenant que les experts déclarent que l'unification pourrait faire économiser $45,000,000?

L'hon. M. HAIG: Non.

L'hon. M. MURDOCK: Cette motion ne nous propose qu'une chose.

L'hon. M. HAIG: La population du Canada a entendu sir Edward Beatty nous répéter que l'unification pourrait faire économiser $75,000,000, compte tenu du chiffre d'affaires de 1930; ou $59,000,000 en nous basant sur les données de 1937; elle a aussi entendu le National-Canadien déclarer qu'il est possible d'économiser $15,000,000. Mais elle ignore laquelle de ces données est la bonne. Nous devrions pouvoir dire à la population du Canada: après avoir entendu les témoignages, nous constatons que l'unification peut faire économiser $20,000,000, $30,000,000, ou $40,000,000, selon le cas. Il restera ensuite au Gouvernement du pays de déclarer, à discrétion, qu'à la lumière de ces constatations et compte tenu du fait que les employés congédiés par suite de l'unification seront indemnisés, il a décidé d'adopter l'unification. Nous ne serions pas cependant liés par le rapport des experts.

L'hon. M. MURDOCK: Oh! oui.

L'hon. M. HAIG: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: On a grand peur de ce que pourrait être le rapport des experts.

L'hon. M. HAIG: Il existe deux estimations des économies possibles. Laquelle est la bonne? Je vous défie de me le dire. Vous dites $10,000,000 parce que vous en croyez les témoins du National-Canadien. Je puis, de mon côté, dire $59,000,000 parce que j'ai foi en les témoins du Pacifique-Canadien. Nous sommes le jury et nous avons sous les yeux les témoignages. Si j'étais juge et que j'eusse à décider en la matière, je dirais: "Ces experts-ci parlent en un sens, et ces autres, en un autre sens. Je vais m'assurer les services d'un ingénieur-comptable qui va vérifier les données et me dire quels experts ont raison". Là et alors nous pourrons agir.

L'hon. M. HORSEY: La Commission des chemins de fer a refusé d'accepter les chiffres des deux compagnies quand ces dernières se sont entendues sur certaines mesures à adopter.

L'hon. M. HAIG: Il ne s'agit ici que d'unification. Si les ingénieurs et comptables de chemins de fer nous déclaraient que l'unification pourrait amener une économie de $45,000,000, peu m'importerait ce que le Comité pourrait apporter dans son rapport; je sais que le pays accepterait l'unification. Ne vous abusez pas à ce sujet. Le camion, l'autobus et l'automobile sont des rivaux des chemins de fer et, comme les sénateurs McRae et Calder l'ont dit, quand le trafic diminue de volume il nous faut nous rendre à l'évidence que la population demande de nous quelque initiative. Impossible de continuer à supporter ces déficits. Des centaines de mille jeunes gens et jeunes filles chôment simplement parce que personne ne veut risquer d'argent dans les affaires à cause du fardeau actuel des impôts. Voilà la question.

L'hon. M. MURDOCK: Cette motion nous commande d'unifier les chemins de fer si, à vous en croire, on peut par là économiser assez.

L'hon. M. HAIG: Non. Cette motion dit simplement que si les recherches des experts démontrent la possibilité de certaines économies, pourvu toutefois que les données soient basées sur les réalités, on peut alors se prononcer pour l'unification, si l'on trouve que les chiffres la justifient. Dans le cas contraire, il n'y a aucune obligation d'accepter le rapport.

L'hon. M. DANDURAND: Le rapport de ces experts ne pourrait à tout événement contenir rien d'autre que des données théoriques, car ses auteurs ne pourraient jurer de l'exactitude de leurs données. Mais même s'ils le pouvaient, accepterions-nous d'eux l'assurance que ces économies sont possibles? Nous avons vu le Pacifique-Canadien affirmer que l'on pourrait désaffecter 2,500 milles de voies ferrées et effectuer des économies en proportion, mais cette compagnie a dû abaisser considérablement son chiffre car lorsqu'il s'est agi de mettre cette mesure à exécution, ce chiffre fut réduit au tiers de l'estimation.

Mais supposons que les experts viennent nous dire qu'en théorie ils croient à une économie possible de $45,000,000...

Le très hon. M. MEIGHEN: Qu'entendez-vous par l'expression "en théorie"?

L'hon. M. DANDURAND: Je veux dire qu'ils se mettraient en face des données qui leur seraient fournies et diraient: "Nous croyons à l'économie possible de tel et tel montant."

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'y vois rien de théorique. Le travail de ces experts consisterait à trouver la somme qu'il serait possible d'économiser.

L'hon. M. DANDURAND: Oui, un à peu près. Mais quand on en viendrait au côté pratique, on se butterait contre un principe bien établi de la part du Gouvernement et du Parlement sur ce qu'il importe de faire dans l'intérêt du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le seul homme qui ait jamais parlé de données théoriques fut M. Fairweather, et cette parole de sa part a rabaissé grandement, à mon avis, la valeur de son témoignage.

L'hon. M. MURDOCK: Aucune personne sensée ne peut traiter autrement ces chiffres.

L'hon. M. DANDURAND: Je pose cette question au sénateur Haig: supposons que les experts affirment la possibilité d'économiser $45,000,000. Vous prétendez qu'après cette constatation la population du Canada accepterait l'idée que nous devions adopter l'unification. Si l'on consultait le peuple, accepterait-il l'unification ou la fusion sous une gestion particulière ou sous la régie d'Etat?

L'hon. M. HAIG: Je n'ai jamais rien dit de tel. Je prétends qu'il demanderait l'institution d'un bureau aussi juste envers le Parlement et le peuple du Canada que celui-ci. Voilà.

L'hon. M. MURDOCK: Mais il n'y a qu'une question en jeu, l'unification.

L'hon. M. HAIG: Non.

L'hon. M. MURDOCK: C'est pourtant ce que j'y vois.

Le très hon. M. MEIGHEN: Lisez la motion.

L'hon. M. HAIG: Mon honorable ami le leader du Gouvernement ne propose rien d'autre que la coordination. Je m'opposerais énergiquement à la coordination si j'étais un employé de chemins de fer.

L'hon. M. DANDURAND: La coopération.

L'hon. M. HAIG: Mettons; si j'étais employé de chemin de fer, je m'opposerais à la coopération, car je ne vois rien de pire pour tout employé de chemin de fer, du grand chef au dernier cantonnier; en effet l'un ou l'autre peut être démis de ses fonctions du jour au lendemain, alors qu'avec l'unification ils sauraient exactement ce à quoi ils peuvent s'attendre.

L'hon. M. DANDURAND: Et comment cela?

L'hon. M. HAIG: Parce qu'ils auraient en mains le contrôle de la voie ferrée. Mais, monsieur le président, voici surtout ce à quoi je veux en venir. La population du pays demande une solution satisfaisante et pour ceux qui travaillent sur le chemin de fer et pour le pays, et qui ne coûtera pas $54,000,000—si tant est que cette solution puisse se trouver.

L'hon. M. DANDURAND: Le Dr Manion a déclaré hier par la voie des journaux que j'ai lus ce matin, qu'il n'entrevoyait pas la possibilité de faire disparaître ce déficit de $50,000,000. Or, il fut cinq ans ministre des chemins de fer.

L'hon. M. HAIG: Je l'admets. Mais parce que le Dr Manion ou M. King expriment leur sentiment, chacun des membres du Comité ne s'en trouve sûrement pas lié. Il est de notre devoir de chercher à résoudre le problème dans l'intérêt du peuple canadien. Je ne demande rien d'autre. J'ai beaucoup de respect pour le Dr Manion. En réalité il n'existe personne dans la vie publique pour qui j'aie une plus grande estime. Toutefois, tout comme chacun de nous, il peut se tromper. Il peut aussi avoir raison. Je l'ignore, car je n'ai rien sur quoi m'appuyer. Tout ce que je demande en appuyant cette motion c'est d'être mis devant la réalité.

L'hon. M. DANDURAND: Si, connaissant la situation ferroviaire comme la connaît mon honorable ami, le pays juge qu'il est de l'intérêt général de porter un déficit annuel de $25,000,000 afin de conserver les deux chemins de fer pour servir la population et promouvoir le progrès, croyez-vous qu'il se refusera à dépenser cette somme pour maintenir ce service au même titre que les canaux et autres services d'intérêt national?

L'hon M. HAIG: Impossible pour moi de dire ce que pensera le pays. Je ne demande qu'une chose: connaître la situation exacte.

L'hon. M. DANDURAND: Je m'adresse à l'honorable sénateur même.

L'hon. M. HAIG: Je suis sûr que si nous pouvions économiser $45,000,000 par l'unification, pourvu, comme je l'ai déjà déclaré...

L'hon. M. HORSEY: Sans nuire au pays?

L'hon. M. HAIG: Sans nuire au pays ni aux cheminots, je favoriserais l'économie de $45,000,000. Mais si cette économie se ramenait à $10,000,000, je ne croirais pas devoir favoriser l'unification. Si l'économie ne devait pas être considérable, je ne favoriserais pas ce régime; mais si elle devait être appréciable, je voterais en faveur de l'unification, sous réserve de la clause conditionnelle désignée par le sénateur de Prince-Edward (l'hon. M. Horsey). Mais c'est là un point qu'il nous reste à décider une fois en possession de données solides. Tout ce que nous avons en mains présentement ce sont l'estimation de $59,000,000 du Pacifique-Canadien et celle de $10,000,000 du National-Canadien. Laquelle des deux est exacte? Je l'ignore. Si j'en crois M. Fairweather, l'économie sera d'à peine $10,000,000; si j'en crois par ailleurs M. Coleman, elle peut atteindre jusqu'à $59,000,000.

L'hon. M. MURDOCK: Les deux données sont purement théoriques.

L'hon. M. HAIG: Non.

L'hon. M. MURDOCK: Oh! oui; elles ne peuvent être rien d'autre.

L'hon. M. HAIG: Je ne puis comprendre pourquoi le leader du Gouvernement refuse d'accepter la motion.

L'hon. M. BLACK: Nous perdons notre temps. Pourquoi ne pas dire tout de suite si nous acceptons ou refusons la motion? Certains d'entre nous croient que nous ne pourrons pas connaître la situation réelle. Nous le savons. Nous pouvons discourir jusqu'au jugement dernier sans jamais être plus avancés.

L'hon. M. SINCLAIR: Pour ce qui est de connaître la vérité, je crois que l'unique moyen d'y parvenir est d'enquêter sur l'actif des deux chemins de fer.

Or, si nous autorisons une telle investigation, à quoi cela nous servira-t-il? On propose de désigner un bureau d'ingénieurs et comptables en vue de chemins de fer absolument désintéressés vis-à-vis des deux chemins de fer canadiens et de lui confier cette enquête.

Le très hon. M. MEIGHEN: Lisez toute la motion.

L'hon. M. SINCLAIR: Oui. "Que les témoignages entendus devant le Comité soient soumis à un bureau de techniciens et de comptables en vue de chemins de fer, n'ayant aucun intérêt ni dans un réseau ni dans l'autre",—ce qui nous fait assez prestement sortir de notre propre pays—"afin qu'un tel bureau puisse étudier lesdits témoignages..."

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

L'hon. M. SINCLAIR: "...et particulièrement ses aspects pratiques en génie et comptabilité ferroviaires, et faire tel examen physique qu'il peut juger nécessaire." Si ce bureau ne connaît pas toute la situation, comment pourra-t-il jamais la connaître sans un examen physique?

Le très hon. M. MEIGHEN: Seulement "en vue..."

L'hon. M. SINCLAIR: "...de soumettre un rapport complet au Comité..."

Le très hon. M. MEIGHEN: Continuez.

L'hon. M. SINCLAIR: "...sur le montant des économies que ledit bureau croirait résulter d'un système de gestion unifiée."

Le très hon. M. MEIGHEN: Voilà le seul but de la proposition.

L'hon. M. SINCLAIR: La motion en dit davantage. Elle ajoute: "et dans quelle mesure, s'il y avait lieu, ces économies comporteraient un amoindrissement des services ferroviaires pour le peuple canadien." Nous allons donc demander à des comptables très bien cotés venus d'un pays étranger de nous dire sur leur honneur—"de l'avis dudit bureau"—la nature des services que les deux chemins de fer devront assurer à la population canadienne.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh! pas du tout.

L'hon. M. SINCLAIR: Mais alors que veut dire cette dernière phrase sinon cela? Comme je le comprends, cette motion va nous faire entrer dans une autre enquête dont le coût dépassera $100,000; en effet il faudra s'adresser à des experts de pays étrangers. Si nous nous adressons à des experts de la Grande-Bretagne, ces derniers ne se montreront peut-être pas trop exigeants, vu que d'autres qui nous ont assistés dans d'autres enquêtes se sont montrés fort raisonnables à l'endroit du Canada. Mais si nous nous tournons vers nos voisins du sud, nous aurons peut-être à verser de $15,000 à $50,000 pour obtenir les services d'experts. Une telle investigation prendra encore plus d'ampleur que toute autre enquête jamais effectuée sur nos chemins de fer. Je ne crois pas qu'aucun bureau de quelque réputation ose entreprendre de formuler l'avis qu'on demande dans cette motion sans faire un examen absolument complet tant des témoignages que de la situation matérielle des deux chemins de fer. Il lui faudrait en agir ainsi avant de dire ce que serait à son avis le chiffre des économies à tirer de la gestion unifiée. S'il obéit à la dernière phrase et nous dit ce que devra être le service ferroviaire qui nous conviendra, le Canada y trouvera matière à ressentiment.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce ne sera qu'une opinion.

L'hon. M. GORDON: Je ne suis pas versé dans les chemins de fer et j'en sais fort peu en la matière, mais il suffit d'avoir un peu de sens commun pour constater ce qui se produit jour après jour et les pertes que subissent les chemins de fer dans le transport à trop bon compte des marchandises sur des milliers de milles parce que le tarif-marchandises repose toujours sur le transport à faible distance. Nul doute que l'on pourrait économiser des millions de dollars chaque année en faisant en sorte que toutes les marchandises fussent transportées par la route la plus courte. Pourquoi ne pas demander à des experts de nous dire le chiffre des économies réalisables de cette façon?

L'hon. M. CALDER: Nous avons entendu tous les témoignages à ce sujet et avons constaté la non-nécessité d'un examen de l'actif des deux réseaux. Les experts du Pacifique-Canadien et du National-Canadien nous ont démontré la possibilité d'économiser largement, mais leurs données se contredisent sur le chiffre de ces économies. Ce qu'il nous faut, c'est quelqu'un qui examinera, non pas l'actif matériel des chemins de fer, mais bien les estimations d'économies, qui se prononcera sur la justesse des données contradictoires et qui les conciliera.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, êtes-vous prêts à voter?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Graham): Quelle est la question?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Désire-t-on entendre encore la lecture de la motion?

Quelques hon. SÉNATEURS: Non.

Le vote pris, la motion est rejetée par le vote à main levée: pour, cinq; contre, sept.

L'hon. M. JONES: Monsieur le président, j'ai pairé avec le sénateur Rabinson appelé au dehors, sans quoi j'eusse voté en faveur de la motion.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): D'autres personnes désirent se faire entendre. Je me demande si nous avions décidé à notre dernière séance de clore l'audition des témoignages.

L'hon. M. DANDURAND: Les présidents ont reçu un mémoire sur la position prise par le National-Canadien par rapport aux témoignages. Ce mémoire est bref; je l'ai lu ce matin et je pourrais vous le résumer . . . .

L'hon. M. HAIG: Pourquoi ne pas le déposer au dossier?

L'hon. M. DANDURAND: Nous allons donc déposer au dossier le mémoire du National-Canadien?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Comité a décidé d'accepter une réplique à une réponse.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Désire-t-on que la réplique...

Le très hon. M. MEIGHEN: La triplique.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): . . . que l'on dépose au dossier la triplique?

L'hon. M. DANDURAND: Je n'appellerai pas ce document une triplique. Il entrera au dossier comme s'il eût été lu?

M. BIGGAR: Dans ce cas, il ne constituera pas une pièce?

Le très hon. M. MEIGHEN: La réplique du Pacifique-Canadien est-elle consignée à titre de témoignage?

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

Le très hon. M. MEIGHEN: Parfait alors.

Ci-suit le mémoire présenté par les chemins de fer Nationaux-Canadiens:

Montréal, le 3 mai 1939.

Le très hon. George P. GRAHAM,
L'hon. C.-P. BEAUBIEN, c.r.
Coprésidents du Comité spécial des chemins de fer du Sénat,
Ottawa, Ont.

HONORABLES MESSIEURS,

Pour répondre à votre invitation, j'ai fait étudier par les hauts fonctionnaires de notre réseau, qui ont comparu devant votre Comité pour critiquer les détails de l'estimation de $75,000,000 du Pacifique-Canadien, le mémoire que cette compagnie a dressé pour réfuter leur témoignage. Ces derniers m'informent que le mémoire en question ne contient aucune donnée pouvant les autoriser

à modifier en quoi que ce soit le témoignage qu'ils ont rendu sur cette estimation de $75,000,000. Ils m'informent aussi que dans le domaine de leur compétence respective, ils persistent à considérer cette estimation comme erronée et irréalisable. De mon côté, je partage cet avis sans réserve.

Le National-Canadien a fait entendre ses représentants pour démontrer la différence marquée qui existe entre une estimation théorique et ce qui pourrait être accompli dans le domaine pratique. En témoignant devant le Comité, j'ai moi-même dit que les économies appréciables prévues dans l'estimation de $75,000,000 ne pourraient jamais se réaliser. Je suis du même avis en ce qui concerne l'estimation de $59,740,000 établie par le Pacifique-Canadien d'après les conditions de 1937. Vu l'expérience considérable que j'ai acquise en matière de fusion des entreprises ferroviaires, je considère qu'il est absolument illusoire d'espérer la réalisation d'économies d'une telle envergure.

Je ne vois pas l'utilité de répondre en détail au mémoire du Pacifique-Canadien déposé pour réfuter le témoignage des représentants de notre réseau. Si le Pacifique-Canadien refuse de dévoiler les réformes matérielles qu'il prévoit dans son plan, cette réponse n'aurait que peu de valeur pour mettre à l'épreuve les théories qu'il entretient à l'égard de la réduction quantitative et qualitative des services ferroviaires, ainsi qu'à l'égard des désaffectations de terminus, d'usines, de remises à locomotives, et le reste, et n'ajouterait rien aux témoignages déjà rendus. Puisque le Pacifique-Canadien ne dit rien des réformes qu'il prévoit à ce sujet, la discussion se résume à relever des statistiques et à conjecturer sur l'inconnu. Le fait de citer des chiffres ne suffit pas pour établir le bien-fondé de l'estimation de $75,000,000; il faut encore voir s'il est possible d'accomplir ce qui est proposé.

Cette estimation fut soumise en 1931 à la Commission royale enquêtant sur les transports et les témoignages rendus devant cette commission ont montré clairement que le Pacifique-Canadien a préconisé, comme de la plus haute importance, un plan prévoyant la désaffectation de 5,000 milles de voies ferrées. Ce dernier a déclaré à la commission que ce programme permettrait à lui seul d'économiser $16,366,000 par année. Le Comité spécial du Sénat a étudié à fond l'an dernier la possibilité d'exécuter ce programme et de réaliser les économies qu'il prévoit. Je ne crois pas exagérer en disant qu'on a tout simplement prouvé que de tels abandons de lignes sont absolument impraticables. Il faut donc en déduire que la plupart des autres réformes proposées par le Pacifique-Canadien s'avéreraient tout aussi irréalisables si l'on en connaissait les détails. De toute évidence, les mesures en question sont rigoureuses puisque les représentants du Pacifique-Canadien ont refusé de les dévoiler en disant que le ressentiment des localités intéressées nuirait aux intérêts de leur compagnie.

Je vois que le mémoire-réplique du Pacifique-Canadien parle à plusieurs reprises d'une estimation qui aurait été soumise par le National-Canadien à la Commission d'enquête sur les transports à propos des économies rendues possibles par l'unification. Les données de cette estimation auraient servi à corroborer les chiffres de celle du Pacifique-Canadien. Dans les témoignages rendus devant le Comité du Sénat, on a signalé que les chemins de fer de l'Etat n'avaient jamais soumis telle estimation à la commission royale, mais que M. S. W. Fairweather, à la demande de cette dernière, avait déposé une estimation théorique contenant certaines réserves bien définies quant à la possibilité d'accomplir ce qui y était proposé. La comparaison de l'estimation du Pacifique-Canadien avec des données tirées d'une autre estimation comportant de telles réserves ne peut donner plus de poids aux allégations de la compagnie précitée. Au contraire, cette comparaison justifierait de croire encore plus irréalisable l'estimation du Pacifique-Canadien, étant donné les réformes plus rigoureuses que révèle l'ampleur plus prononcée de cette proposition.

Comme je l'ai déjà dit au Comité, l'estimation du Pacifique-Canadien peut se diviser en deux chapitres généraux. Le premier comporte des économies estimées d'après une forte réduction opérée dans le service ferroviaire de façon

à répondre aux exigences de l'économie sans considérer si les mesures à prendre sont applicables ou non. Cette réduction comprendrait l'abandon de certaines lignes, la désaffectation de gares, d'usines, de remises à locomotives, et le reste, ainsi qu'une réduction quantitative et qualitative du service des trains. L'exposé réfutatoire du Pacifique-Canadien oppose une dénégation générale à ces critiques, mais comment cette dénégation peut-elle être prise au sérieux si cette compagnie persiste dans son refus de dévoiler les détails de ce qu'elle veut proposer? Si, comme elle le prétend, les réformes proposées auront pour effet de procurer un service amélioré moyennant une diminution de frais, pourquoi ne pas renseigner les intéressés sur les mesures dont on envisage l'application? Il serait alors possible de voir si l'avis des représentants du Pacifique-Canadien sur ce qui doit constituer un service ferroviaire satisfaisant pour le pays concorde avec les vues des industriels et des localités intéressées.

Au second chapitre général de l'estimation de $75,000,000, les économies prévues découlent de l'application des frais par unité du Pacifique-Canadien aux opérations du National-Canadien, ce qui est également erroné. L'exposé réfutatoire du Pacifique-Canadien dit bien que les prix de revient de cette compagnie "n'ont pas été appliqués aux opérations du National-Canadien mais bien à celles d'un nouveau réseau unifié". C'est là jouer sur les mots car les noms ne changent rien aux conditions et les problèmes d'exploitation qui se posent pour le National-Canadien se poseraient tout aussi bien pour l'entreprise unifiée, du moment que les biens du chemin de fer de l'Etat sont en jeu. Il se peut naturellement que le Pacifique-Canadien ait basé son estimation sur des réductions draconiennes dans la qualité et la quantité des services que le National-Canadien doit assurer au public, malgré qu'il le fasse à perte.

L'exposé réfutatoire prétend que les différences tangibles existant entre les deux réseaux à propos des particularités matérielles, des problèmes du trafic et de l'exploitation "se compensent les unes les autres et sont, en somme, négligeables", mais cet argument ne convaincra personne de ceux qui connaissent l'historique du National-Canadien et les problèmes spéciaux qu'il lui faut résoudre en faisant œuvre de pionnier et en fournissant un service de transport national à la plus grande partie du Canada. Au contraire, cet argument constitue une nouvelle preuve de la fausseté de l'estimation du Pacifique-Canadien.

J'ai dit ce que je pensais de la fausseté, de l'inexactitude et du caractère irréalisable de l'estimation du Pacifique-Canadien. Je crois fermement que l'on court vers l'insuccès en basant la solution du problème ferroviaire sur l'espoir d'effectuer des économies d'une telle envergure; en effet, même si l'on n'atteint pas le montant prévu, ces dernières deviennent impossibles si l'on tient un juste compte de l'intérêt public. C'est là l'épreuve définitive et concluante de la nature réalisable d'un projet quelconque, et les autorités publiques tenteront cette épreuve avant d'autoriser les abandons de lignes ou le déclassement des services ferroviaires auxquels le public a droit. Il est indéniable que les réductions draconiennes opérées dans le service ferroviaire entraîneront une diminution non moins forte des salaires payés par les chemins de fer; voilà un autre facteur qui a ses répercussions sur l'intérêt public. Puisque 60 p. 100 des frais d'exploitation ferroviaire représentent la rétribution versée à la main-d'œuvre, $40,000,000 au moins des économies prévues à l'estimation de $75,000,000 seraient obtenus par une contraction des salaires, ce qui, joint à la réduction considérable des services ferroviaires, augmenterait d'autant le tort causé à la population. Les mesures d'intérêt public ne doivent pas découler d'une estimation dressée par des techniciens, tout experts soient-ils; au contraire, c'est à l'autorité gouvernementale qu'il incombe de les déterminer et de les appliquer. Je reviens au refus du Pacifique-Canadien de dévoiler au Comité et au pays les mesures spécifiques qui atteindront certains services et certaines collectivités. Je suis persuadé qu'une telle révélation de sa part démontrerait que ces mesures sont tout aussi irréalisables que le programme de désaffectation de lignes qu'il mettait de

l'avant dans son exposé à la Commission royale d'enquête sur les transports. Après la désapprobation marquée dont ce programme a été l'objet lorsqu'il a été présenté au Comité du Sénat, on ne peut plus le considérer comme une proposition sérieuse.

Bien qu'à mon avis, il soit inutile de discuter plus longtemps de l'estimation du Pacifique-Canadien, vu que ce dernier refuse de révéler les mesures qu'il entend prendre, les hauts fonctionnaires de notre réseau restent à la disposition du Comité pour répondre aux questions qui pourraient leur être posées.

Votre tout dévoué,

*Le président,*
(Signé) S. J. HUNGERFORD.

M. BIGGAR: Nous avons en main un mémoire rédigé par le professeur McDougall pour répondre au témoignage de M. Chase. Le professeur McDougall y indique certaines erreurs dont il admet l'existence dans les déductions tirées de ses renseignements: et il dépose un certain nombre de tableaux de chiffres ainsi que des graphiques montrant les courbes relatives à certaines dépenses, et le reste.

L'hon. M. HAIG: Déposez-le au dossier.

L'hon. M. BLACK: Nous devrions accepter ce mémoire et le déposer au dossier.

L'hon. M. HORSEY: Est-il très volumineux?

M. BIGGAR: Non; six pages seulement.

L'hon. M. MCRAE: Insérez-le au compte rendu.

Le mémoire du professeur McDougall est déposé et constitue la Pièce 105.

M. BIGGAR: Vient ensuite une lettre de M. Percy E. Nobbs, de la raison sociale NOBBS AND HYDE, architectes, de Montréal; ce monsieur demande d'être entendu. Il omet de dire sur sa lettre adressée au sénateur Beaubien à quel propos il désire se faire entendre, mais le sénateur Beaubien me souffle...

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Il s'agit du terminus de Montréal.

L'hon. M. DANDURAND: Dans ce cas, ignorons-la.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M Beaubien): Messieurs, M. Nobbs désire témoigner sur le terminus de Montréal.

L'hon. M. DANDURAND: Nous avons adopté un règlement à ce sujet.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Devons-nous rejeter cette demande?

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Graham): Nous avons, je crois, décidé, l'autre soir, de rejeter les demandes de ce genre.

M. BIGGAR: Il en sera probablement de même d'une demande adressée au sénateur Beaubien par La Ligue des Propriétaires de l'Est, de Montréal. La lettre porte la signature de M. Roland Langlois qui demande d'être entendu sur le même sujet.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, même décision?

L'hon. M. DANDURAND: Même décision.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Allons-nous refuser d'entendre aucun autre témoin? A mon avis et en toute justice, pas d'alternative. Tout le monde doit être mis sur le même pied. Qu'en pense le Comité?

Quelques hon. SÉNATEURS: Adopté.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'apprends que l'avocat du Comité a rédigé un résumé de la preuve. Il ne m'en a pas informé mais un autre membre du Comité m'a communiqué la nouvelle. Si la chose est exacte, ce résumé devrait certainement nous être communiqué à tous.

L'hon. M. DANDURAND: La situation est quelque peu délicate. L'avocat du Comité a rédigé un état des déductions à tirer des dépositions de tous les témoins entendus par le Comité. Il l'a fait tenir à titre de premier jet au Pacifique-Canadien et au National-Canadien ainsi qu'aux présidents, à l'honorable sénateur Meighen et à moi-même. Il a prié les deux compagnies de donner leur avis sur l'exactitude de cet état. Je doute qu'elles l'aient jusqu'à présent approuvé. . .

Le très hon. M. MEIGHEN: Peu m'importe qu'elle l'aient fait ou non.

L'hon. M. DANDURAND: N'oubliez pas que ce n'est qu'une ébauche. J'ignore si la rédaction définitive existe; si oui, j'aimerais à savoir si on l'a communiquée aux deux chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il importe peu que les deux chemins de fer l'aient ou non approuvé. Je me fie assez à M. Biggar quant à la valeur de son résumé des témoignages, avec renvois, pour savoir que ce résumé peut me servir. J'ai assez confiance en lui pour accepter tel quel son résumé des témoignages sans attendre pour ce faire sa ratification par M. Fairweather, M. Flintoft ou quiconque pourrait agir pour les deux chemins de fer.

L'hon. M. DANDURAND: Mais je désire rappeler à mon très honorable ami que M. Biggar a jugé de son devoir de soumettre un brouillon confidentiel de son résumé aux deux chemins de fer. J'ignore la nature de la rédaction définitive. Vu qu'il a pris contact avec les deux chemins de fer à ce sujet, j'aimerais à être assuré que son état définitif a été communiqué aux deux chemins de fer, à condition toutefois que M. Biggar le juge à propos. Or si cette communication a été faite, M. Biggar peut se représenter devant le Comité à sa réunion prochaine et faire une déclaration à cet effet. J'ignore s'il a modifié son premier jet . . .

M. BIGGAR: Je l'ai fait, oui.

L'hon. M. DANDURAND: Dans ce cas je désirerais qu'il pût prendre contact avec les deux chemins de fer avec lesquels il s'est abouché et leur demander s'ils acceptent l'état tel que rédigé.

L'hon. M. BLACK: Ce qui ne veut pas dire, j'espère, qu'on modifiera les témoignages pour les rendre acceptables aux chemins de fer?

L'hon. M. DANDURAND: Non, certainement.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Puis-je donner un mot d'explication sur le résumé de M. Biggar? Ce sera, je crois, fort utile. Ce résumé est une clé pour aider à la compréhension des témoignages volumineux que nous avons entendus et qui, vous le savez, comptent plusieurs centaines de pages. M. Biggar a pris la peine d'analyser tous les témoignages et de résumer en quelques mots leur portée, tout en indiquant les pages où ils se trouvent en entier. Que l'on soit d'un avis ou d'un autre en l'occurrence, si je puis ainsi parler, ce résumé pourra servir grandement. J'en ai un exemplaire, et tous les membres du Comité devraient en avoir un. Je parle ainsi pour vous permettre de décider si oui ou non vous désirez en être privés.

L'hon. M. DANDURAND: Personne ne suggère d'en priver le Comité. Il s'agit simplement de savoir quand M. Biggar pourra déposer son état après avoir pris contact avec les deux chemins de fer.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): M. Biggar pourrait peut-être répondre sur-le-champ à la question de l'honorable leader du Sénat.

M. BIGGAR: Je crois pouvoir expliquer la chose en deux mots. Les témoignages sont fort compliqués; ils comportent une infinité de faits; or j'ai voulu disposer ces derniers dans un ordre intelligible en me reportant aux pages où les points soulevés dans la discussion se retrouvent. Tout naturellement je n'ai jamais cru n'avoir absolument rien oublié, et alors j'ai soumis mon travail aux deux chemins de fer qui tous deux m'ont suggéré les rétablissements à effectuer.

Le National-Canadien a déclaré que la physionomie de mon travail n'était pas de nature à refléter l'atmosphère exacte. Sans manquer à la justice, je crois pouvoir dire que le National-Canadien soutenait principalement que tout cet échafaudage de chiffres érigé par le Pacifique-Canadien constituait un monument imaginaire, que toutes ces données étaient hypothétiques.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et il vous a demandé de faire rapport en ce sens?

M. BIGGAR: Non. Je crois que ce serait là commettre une légère injustice.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais en fait, il a récriminé.

M. BIGGAR: Que tous ces chiffres influeraient pour ainsi dire sur la présentation des arguments; que de prendre tous ces chiffres successifs si nombreux, et de dire que la preuve fut telle et telle à propos de telle et telle donnée, d'un côté, et telle et telle donnée d'un autre côté, cela leur donnait comme une réalité qu'elles n'avaient pas vraiment. Je compte m'être exprimé assez clairement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Aussi clairement que l'idée même.

M. BIGGAR: Voilà pourquoi j'ai hésité à aller plus loin. Mon intention était vraiment de faire un exposé des faits et non un plaidoyer.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est tout ce que ce doit être.

L'hon. M. MCRAE: A mon avis, le résumé de M. Biggar va être fort important, et même presque indispensable. M. Biggar a toute la confiance du Comité, qui peut s'en rapporter pleinement à son jugement. Je suggérerais de faire imprimer le résumé une fois terminé et de le faire distribuer comme on fait du compte rendu de nos délibérations. Quantité de gens dans tout le pays suivent fort attentivement nos travaux; or ils se plaignent de ne pouvoir se reconnaître dans le fatras des témoignages et désirent fort avoir des points de repère pour se reporter aux points importants du débat qui les intéressent, et ce sans avoir à feuilleter l'amas des délibérations.

L'hon. M. DANDURAND: Nous laisserons donc ce soin à M. Biggar.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Quand aurons-nous ce résumé?

M. BIGGAR: Au début de la semaine prochaine.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Vous en décidez ainsi?

Quelques hon. MEMBRES: Adopté.

L'hon. M. DANDURAND: Nos délibérations sont closes. A quand la réunion pour étudier la possibilité de présenter un rapport au Sénat?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il faudra se réunir pour savoir en quoi consistera ce rapport. Il semble fort peu probable que nous puissions présenter rien qui ressemble à un rapport unanime; toutefois nous devons certainement en discuter.

Si M. Biggar peut nous faire remettre son résumé lundi matin, je suggérerais qu'on nous donnât la journée pour l'étudier. Puis nous aurons une autre séance mardi pour décider avec autant de dignité et de brièveté que possible de quelle façon nous allons communiquer à la Chambre et au pays ce que nous avons décidé en l'occurence. Je compte qu'il ne sera pas jugé nécessaire de communiquer au pays ce que d'un côté le Gouvernement désire, et ce que d'un autre côté le public désire. Pour ma part, j'ai abandonné toute idée de présentation d'un rapport unanime, cependant je ne voudrais pas voir nos délibérations prendre fin sans assister à un effort sincère et sans préjugés pour s'entendre sur ce que nous devons communiquer au Sénat. Une demi-heure devrait y suffire amplement, après quoi nous pourrons nous mettre à l'oeuvre et rédiger notre rapport. Ce dernier devrait certainement être prêt mercredi si nous ne voulons pas manquer d'égards envers le Sénat en le forçant à discuter cette question le dernier jour de la session ou à peu près.

L'hon. M. MCRAE: Monsieur le président, ma situation est assez difficile. La plupart des membres du Comité savent, je crois, que je me suis opposé à

l'unification dans la forme sous laquelle on nous l'a présentée. Ce sentiment je le justifierai en détail à la prochaine occasion. Toutefois je comprends toute la responsabilité que porte le Sénat en cette affaire. Compte non tenu de ce qu'a pu être notre objectif, nul doute que la population attend un résultat tangible de nos travaux qui ont duré deux sessions.

J'ai voté contre la motion du très honorable Leader de l'Opposition à la Chambre . . .

L'hon. M. DANDURAND: Je n'admets pas une chose telle qu'une opposition au Sénat.

L'hon. M. MCRAE: Je suis aise d'entendre l'honorable leader parler ainsi.

J'ai voté contre la motion de M. Meighen pour cette simple raison qu'à mon avis elle n'amenait aucun résultat pratique. En effet, elle rouvrait au sein du Comité et presque à la fin de la session la même querelle sur les témoignages entendus, les répliques à ces témoignages et les répliques aux répliques, ce qui fait que l'an prochain nous nous fussions trouvés dans la même situation que maintenant. Je me dois de déclarer que si le sénateur Dandurand met sa motion aux voix, il me faudra voter contre.

L'hon. M. DANDURAND: Quelle motion?

L'hon. M. MCRAE: Celle qui vise ce que l'on peut attendre de la coopération. La coopération ne promet rien de mieux qu'une continuation de ce qui s'est fait jusqu'à présent.

Je suis d'avis avec d'autres que ce serait presque une calamité que de terminer les travaux de ce Comité sans offrir quelque solution tangible au problème des chemins de fer. Le flot des dépenses nationales auquel viennent s'ajouter les dépenses accessoires qui se présentent chaque année a pris les proportions d'une inondation, et il nous faut de toute nécessité agir d'une ou d'autre façon pour aider au maintien de la solvabilité du Canada.

J'ai idée qu'il doit exister quelque moyen de sortir de cet embarras, et je me propose de saisir l'occasion, à notre réunion de la semaine prochaine, pour proposer une solution qui, je l'espère, satisfera tout le monde.

La réputation du Parlement et en particulier du Sénat est en jeu. Ce serait un vrai malheur que de nous séparer sans avoir rien accompli de plus que de compter sur la coopération; en effet, à en juger par ce qui s'est produit ces cinq dernières années, la coopération ne veut rien dire d'autre que la continuation de la situation actuelle.

Il doit exister un moyen d'aller au fond de cette question, et ma proposition tendra vers ce but.

L'hon M. DANDURAND: Je suggérerais de ne pas tout de suite fixer l'heure de notre réunion de mardi. Nous serons dans une meilleure situation pour le faire après la levée de la séance du Sénat lundi soir.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce sera mardi matin? Peu m'importe l'heure dont on conviendra.

L'hon. M. DANDURAND: En effet, nous siégerons mardi matin. Il nous faut un court délai afin que si le Parlement croit pouvoir terminer ses travaux à la fin de la semaine, le Sénat puisse être en mesure d'accomplir son premier devoir qui consiste à étudier à temps pour la prorogation toute loi dont on lui confiera l'examen.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, êtes-vous d'avis d'ajourner à mardi matin, à une heure à fixer plus tard?

Quelques hon. MEMBRES: Adopté.

Le Comité s'ajourne au mardi 9 mai, à une heure à fixer d'ici là.

1939

SÉNAT DU CANADA

# TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

# COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

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

---

## N° 10

---

Présidents conjoints:

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

---

## SOMMAIRE

Proposition formulée par l'honorable M. McRae.
Projet de rapport soumis par l'honorable M. Dandurand.

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, 7 mars 1939)*

*Résolu:* Que, en vue de compléter l'enquête poursuivie au cours de la dernière session par le comité spécial du Sénat sur les chemins de fer, et de préparer et présenter un rapport suffisant de cette enquête, ce comité spécial soit institué de nouveau pour s'enquérir et faire rapport sur les meilleurs moyens de soulager le pays de la situation extrêmement grave des chemins de fer, ainsi que du fardeau financier qui en résulte; que ce comité ait le pouvoir d'assigner des personnes, de faire produire des pièces et documents, qu'il se compose du même personnel et soit par conséquent formé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hardy, Horsey, Hugessen, Jones, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

# TÉMOIGNAGES

LE SÉNAT,

LE MARDI 9 mai 1939.

Le Comité spécial réinstitué 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 M. Graham et l'honorable M. Beaubien, coprésidents.

LE PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, êtes-vous prêts à commencer la séance?

Quelques honorables SÉNATEURS: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Me permettriez-vous d'intervenir, monsieur le président? Mon très honorable ami (le très hon. M. Meighen) et le sénateur Haig ont demandé aux représentants du National-Canadien de produire un état des lignes acquises après 1931. Il a été déposé. Je leur ai demandé de fournir des détails quant à ces lignes, et j'ai été surpris de constater que l'état était déjà préparé. Je veux simplement ajouter cette liste à la pièce afin que nous puissions savoir précisément en quels endroits ces lignes ont été construites et ce qu'elles représentent.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cet état ne distingue pas entre les lignes construites et les lignes acquises, et cela constitue une différence très marquée.

L'hon. M. DANDURAND: Quand j'ai présenté, il y a quelques années, les projets de loi relatifs aux embranchements, il fut décidé de construire vingt-cinq ou vingt-six lignes dans l'Ouest. Elles figureraient dans cette liste.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, mais il n'y a pas de distinction entre les lignes construites et les lignes acquises.

L'hon. M. DANDURAND: Je demanderai alors que l'on dresse deux listes distinctes que l'on pourra consigner au compte rendu.

L'hon. M. ROBINSON: Est-ce qu'elles seront imprimées?

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

L'hon. M. MCRAE: Monsieur le président, quand le Comité s'est ajourné jeudi dernier, j'ai promis que je soumettrais dès cette séance une proposition à la considération du Comité, et si vous me le permettez je voudrais y donner suite maintenant.

J'aborde le problème que nous étudions avec un sincère souci de l'intérêt public et l'espoir que le Comité après deux ans d'efforts puisse en arriver à présenter au Sénat un rapport qui améliorera la situation ferroviaire actuelle. Pour ces raisons seulement, je me sens contraint de soumettre ma proposition au Comité.

Je sais que les comités du Sénat sont censés être affranchis de considérations de partis, mais à tort ou à raison, l'impression s'est répandue à travers le pays que la politique joue un rôle dans la conduite de nos délibérations. Je suis certain qu'en ces temps très difficiles plusieurs honorables sénateurs tout comme moi se sont dépouillés entièrement de leur esprit de parti et que l'esprit de parti de chaque membre du Comité s'est pour le moins grandement atténué. Je suis certain que vous conviendrez tous avec moi que notre unique préoccupation est d'aviser sur ce qui est dans le meilleur intérêt du pays en général. Conséquemment, il importe grandement que tout rapport que le Comité pourra présenter soit

soustrait à toute accusation de considérations politiques et à l'accusation d'être influencé par l'un ou l'autre des régimes ferroviaires.

Quand nous avons commencé nos délibérations, j'entrevoyais que notre enquête pourrait comporter tout au plus un avantage éducatif, en ce sens que les faits seraient portés à la connaissance du pays. Cependant, nous devrions reconnaître maintenant que nonobstant le fait que notre rapport ne porterait ordinairement que sur la question qui nous fut soumise, à mesure que notre enquête avança et que la presse publia nos délibérations et eu égard aussi à la discussion à laquelle plusieurs citoyens du pays participèrent, une forte partie de la population en est venue à la conclusion que notre enquête devrait aboutir à la solution de notre problème ferroviaire. Conséquemment, elle prévoit, demande en fait, un rapport du Comité qui sera défini et concret et qui laissera au moins entrevoir une étude plus complète de toute la situation ferroviaire qu'il n'est possible au Comité d'entreprendre.

Néanmoins, je crois foncièrement que vu la responsabilité qui nous incombe, toute négligence à formuler maintenant une recommandation qui servira de base à un jugement impartial, affranchi de toutes considérations politiques ou d'influences de la part des chemins de fer nous laissera en butte aux plus violentes attaques de la part de ceux qui s'en prennent aujourd'hui à notre régime démocratique de gouvernement, et plus particulièrement de ceux qui attaquent le Sénat canadien. J'estime que notre négligence à en venir à une conclusion pratique après deux ans de travail jetterait du discrédit sur tous les membres du Comité et porterait sérieusement atteinte au statut du Sénat lui-même. Le Parlement est saisi maintenant de ce problème. Tenter de le mettre de côté, de l'éviter ou de présenter à ce sujet un rapport anodin revêtirait presque le caractère d'une calamité et constituerait une preuve non équivoque de l'inefficacité du Parlement lui-même. En conséquence, il me semble qu'il est impérieux que notre Comité formule quelque recommandation pratique qui aboutira à une enquête impartiale sur tout le problème de nos chemins de fer à vapeur.

Notre enquête a été restreinte presque exclusivement aux économies qui résultaient de l'unification. Ainsi que je l'ai dit souvent, je suis opposé à l'unification telle que présentée au Comité. Envisageant la situation telle qu'elle existe aujourd'hui, je suis certain que la grande majorité des Canadiens s'oppose à l'unification. Conséquemment, cette proposition, même aux yeux de ceux qui s'y rallient, est inapplicable à l'heure actuelle.

On a à peine touché au problème plus vaste que pose l'avenir de nos chemins de fer à vapeur. L'aspect financier, sauf en ce qui concerne les économies à effectuer en matière d'exploitation n'a pas été étudié. Il reste aussi à faire enquête sur plusieurs éléments connexes. Il faut aussi faire entrer en ligne de compte des questions connexes telles que la main-d'œuvre avant de pouvoir formuler une opinion intelligente et avertie sur la façon dont le pays devrait traiter cette très importante question.

Il faut renseigner le public sur la situation malheureuse dans laquelle se trouvent nos chemins de fer de concert avec ceux des Etats-Unis. Je suis d'opinion que les services de transport qui constituent des concurrents de plus en plus sérieux ont complètement éliminé nos chemins de fer à vapeur, exploités comme ils le sont aujourd'hui et soumis au régime actuel des tarifs, de la classe des "entreprises profitables" à tout jamais. La marche du temps est inéluctable. Certaines personnes croient actuellement que l'unification marquerait la fin de nos déficits ferroviaires. Cela est bien loin d'être le cas. D'autres croient que les déficits disparaîtront avec le temps si l'on ne s'ingère pas dans les affaires du National-Canadien et que les affaires reprennent. C'est aussi une opinion erronée. Tout le monde est d'accord que les tarifs des chemins de fer ne peuvent être relevés. C'est le procédé auquel on a recours ordinairement quand une entreprise ne peut boucler son budget. Etant donné la position financière actuelle du Dominion, il est manifeste que la situation ferroviaire actuelle ne peut durer indéfiniment. Le jour du jugement viendra certainement.

Toute la situation ferroviaire ayant été analysée, la grande question qui reste encore à trancher est de savoir—que peut-on accomplir dans l'intérêt national pour alléger le fardeau des contribuables? La solution proposée en définitive doit rallier l'appui de la majorité des citoyens canadiens; aussi, importe-t-il d'avoir un rapport impartial qui convaincra la population.

C'est parce que je suis absolument au fait de la situation que je vous soumets pour étude ma proposition qui est conçue en ces termes:

Que nous recommandions au gouvernement la constitution d'une commission de trois juges canadiens éminents, le président devant être un membre de la Cour suprême du Canada.

Il incombera à cette commission de s'enquérir de tous les sujets qui se rattachent au problème de nos chemins de fer à vapeur, tels que leur situation financière, régime d'exploitation, main-d'oeuvre et autres sujets connexes.

La commission examinera tous les témoignages entendus par la commission royale Duff de 1932 ainsi que les témoignages rendus depuis lors devant des comités du Sénat y compris les témoignages entendus au cours de l'enquête spéciale actuelle du Sénat sur les chemins de fer.

Elle étudiera la situation actuelle de nos chemins de fer à vapeur et la probabilité qu'ils réaliseront les revenus nécessaires dans l'avenir;

Elle fera rapport au gouvernement sur ce qui, à son avis, pourrait être effectué en vue d'améliorer la situation ferroviaire au Canada, tout en tenant compte de l'intérêt national.

La commission sera autorisée à retenir les services d'avocats et de tous les autres experts qu'elle peut juger nécessaires afin de lui permettre d'en arriver à une conclusion sur n'importe lequel des divers points qui peuvent surgir au cours de son étude du problème de nos chemins de fer à vapeur.

Les membres de ce Comité noteront que ma proposition a pour but ce qui suit:

*Premièrement*—De confier l'étude de cette question à une commission qui serait soustraite à toute ingérence politique et à toute influence de la part des chemins de fer.

*Deuxièmement*—Les conclusions de cet organisme judiciaire feront impression sur les Canadiens en général. Les Canadiens tiennent non sans raison nos tribunaux en haute estime et ils se montreraient également respectueux des conclusions de cette commission de juges.

*Troisièmement*—Les conclusions de cette commission porteraient sur tous les points essentiels qui constituent le problème ferroviaire actuel, et sur sa solution ou amélioration possible.

*Quatrièmement*—Les dépenses de cette commission seraient certainement peu élevées en comparaison du montant en jeu. Presque tout le travail qui lui ressortirait serait exécuté dans la ville d'Ottawa. L'engagement d'avocats au fait des témoignages volumineux figurant au dossier faciliterait grandement ses démarches. La commission n'aurait besoin que des conseils techniques qu'elle pourrait juger nécessaires afin de pouvoir en venir à une conclusion satisfaisante sur tout point douteux. Les frais de ce chef seraient le plus faible montant que la situation exigerait.

*Cinquièmement*—La commission ferait enquête sur le problème envisagé dans son ensemble et elle s'occuperait d'établir ce qui convient le mieux à la nation et non pas à une section particulière seulement, car il est extrêmement difficile d'examiner un aspect de la question indépendamment de l'ensemble. Ainsi, ses conclusions viseraient au bien-être général des Canadiens.

*Sixièmement*—Les conclusions de la commission seraient indubitablement d'un appoint inestimable au gouvernement d'office quand il serait appelé à s'occuper d'une éventualité quelconque dans notre domaine ferroviaire.

A titre de membre du Comité, j'ai acquis la ferme conviction après avoir assisté à ses séances au cours des deux dernières sessions qu'il faut dégager cette question de l'atmosphère où nous la trouvons maintenant si nous voulons que notre enquête aboutisse à des résultats pratiques.

Les exigences de la situation nous commandent de confier cette question à l'organe judiciaire le plus compétent et le plus impartial que l'on puisse trouver au pays, à un organisme dont le jugement sur tout le problème ferroviaire sera accepté par le peuple canadien.

C'est avec cet espoir que je soumets cette proposition à votre considération.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur le président, j'ignore si les membres du Comité, après avoir entendu l'exposé du sénateur McRae, sont en mesure de formuler une opinion sur-le-champ relativement à la proposition dont il vient de saisir le Comité. Si quelque membre du Comité désire exprimer une opinion pour ou contre la proposition énoncée, il lui est loisible de le faire maintenant. Je ne suis pas en état de m'engager dans une discussion de cet exposé, mais je crois que tous ceux qui entretiennent une opinion nettement définie sur ce que devrait comporter notre rapport devraient énoncer leurs vues aujourd'hui ou demain afin que nous puissions les étudier et en venir à une conclusion.

J'ai proposé l'ajournement du Sénat jeudi soir dernier en tenant compte du fait que je serais appelé à formuler certaines suggestions au Comité quant à la nature de notre rapport. Je ferai observer que je me suis enfermé dans mon bureau vendredi et samedi et que je me suis occupé exclusivement de cette question. Le résultat de mon travail sera à votre disposition dans quelques minutes —il a fallu faire une rédaction définitive du document—et je le soumettrai au Comité. S'il y a d'autres membres qui sont prêts maintenant ou qui seraient prêts à faire une déclaration au Comité avant que nous n'ajournions, ils agiront naturellement comme j'ai agi et soumettront leurs vues d'une manière concrète. Dans l'intervalle, je laisse la parole à tout membre du Comité qui désire discuter cette question. J'aurai l'exposé dans cinq ou dix minutes.

L'hon. M. BLACK: Le leader du gouvernement a-t-il quelques suggestions à faire quant au rapport présenté par le sénateur McRae? Il ne tient peut-être pas à faire aucune observation pour le moment.

L'hon. M. DANDURAND: Voici ce que je pense de la proposition du sénateur McRae quant à la nomination d'un tribunal nanti de pleins pouvoirs qui serait chargé de diriger le travail de coopération. Mon honorable ami parle de la nomination de trois juges qui étudieraient les témoignages rendus devant les deux commissions royales et le Comité et qui seraient autorisés à convoquer des experts. Je ne suis pas actuellement disposé à croire qu'il serait facile de trouver trois membres de notre magistrature qui entreprendraient ce travail même si l'un d'eux faisait partie de la Cour suprême. Si nous étions appelés à constituer un tel organisme nous choisirions sir Lyman Duff, mais il a déjà présidé la commission royale qui porte son nom et il serait quelque peu difficile de le nommer et de le charger de la révision de son propre travail de 1931 et de 1932. La question est de savoir où nous pourrions trouver les personnes possédant les capacités requises pour l'étude d'un aussi vaste problème. Nous savons tous—et je puis maintenant en parler un peu plus librement—que bien que le très honorable R. B. Bennett a fait un très grand nombre de bonnes nominations, il a admis qu'il avait été très désappointé dans le cas du juge Fullerton. Ce fut apparemment un de ces accidents qui arrivent parfois dans l'exécution d'un devoir, devoir accompli avec les meilleures intentions et la ferme conviction qu'il n'y a pas d'erreur de commise. Je crois que mon très honorable ami qui me fait face (le très hon. M. Meighen) conviendra de ce que je dis, bien qu'il ne puisse peut-être se prononcer sur la question parce qu'il faisait partie du cabinet. Mais je sais personnellement que l'incompétence du juge Fullerton et son inaptitude apparente à exécuter le travail qui lui fut confié ont grandement désappointé le gouvernement.

Je fais tout simplement un exposé préliminaire. Je n'ai pas l'intention d'exprimer une opinion sur la proposition de mon honorable ami, le général McRae. Avant midi, et peut-être dans quelques minutes, je serai en mesure de présenter ce que je conçois sincèrement être la seule solution du problème qui nous occupe. Il appartiendra alors au Comité d'examiner mes suggestions et la proposition du général McRae, puis si d'autres membres du Comité le veulent, ils peuvent nous communiquer tous les renseignements qui, à leur avis, devraient être portés à notre connaissance.

L'hon. M. CALDER: Monsieur le président, en tant que je puisse concevoir la situation maintenant à la clôture de notre enquête, en regard de l'ordre de renvoi du Comité, nous sommes saisis de trois ou quatre méthodes seulement dont l'application permettra de réaliser des économies. Ces méthodes sont: la coopération—que vous pourriez appeler la coopération obligatoire; l'unification...

L'hon. M. BLACK: Entendez-vous l'unification de l'administration?

L'hon. M. CALDER: L'unification de l'administration, des propriétés matérielles et de tout le reste, et l'application de quelque autre méthode qui pourrait surgir d'une enquête plus approfondie que propose le sénateur McRae. Le sénateur McRae dit qu'il n'aime pas l'unification. Il n'aime probablement pas une coopération obligatoire, et il incline peut-être à croire qu'une coopération facultative ne vaut rien. Eh bien, quel projet pense-t-il qu'il serait jamais possible de présenter au Parlement? Il ne l'indique pas. Si sa suggestion signifie quelque chose elle implique une revue de tous les témoignages dont nous sommes saisis par un corps judiciaire et une expression d'opinion à ce sujet par cet organisme au lieu de par nous-mêmes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas avoir quelque chose de particulier à dire maintenant. Si j'ai bien compris le sénateur Calder, il a fait allusion à un moyen qui fut proposé en vue de l'unification des propriétés matérielles, la centralisation. Si ma mémoire est fidèle, cela ne fut pas proposé. Si cela était, j'y serais absolument opposé.

L'hon. M. CALDER: Seulement en ce qui concerne l'utilisation des propriétés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne me rallierais jamais à une proposition quelconque en faveur de l'unification des propriétés.

L'hon. M. HAIG: Je crois que nous devrions ajourner pendant une demi-heure en attendant l'exposé du sénateur Dandurand.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): A moins que quelques autres membres désirent discuter la proposition du sénateur McRae.

L'hon. M. ROBINSON: Les témoignages n'ont guère porté sur un développement très important qui s'est manifesté en ces dernières années dans le domaine du transport, mais, si l'on en juge par un document qui nous a été soumis, il semble constituer le facteur qui contribue le plus aux pertes subies par les chemins de fer. Je parle de la concurrence routière. Je me demande si nous devrions formuler quelque proposition à ce sujet. Le sénateur Meighen a laissé entendre que l'un des moyens de remédier à la situation serait que le gouvernement fédéral déclarât que les routes sont des entreprises pour l'avantage général du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela est impossible, cependant, du point de vue constitutionnel.

L'hon. M. ROBINSON: Je crois que cette suggestion mérite d'être étudiée.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai l'impression que M. Hepburn et M. Duplessis y sont opposés.

L'hon. M. CALDER: M. Meighen n'a pas suggéré que l'on agisse de la sorte.

L'hon. M. ROBINSON: Non. Il a dit que l'on pourrait employer ce moyen. Il me semble que la concurrence routière est injuste à l'égard des chemins de fer; elle les enchaîne de plusieurs façons. Ils ne peuvent concurrencer librement les camions; ils ne peuvent annoncer un tarif avant de le faire approuver au préalable

par la Commission des transports. Les propriétaires de camions peuvent apparemment agir à leur guise. Les accords de travail ne les lient pas. Ils peuvent conduire un camion pendant un certain temps et quand vient le moment d'en acquitter le prix d'achat ils peuvent faire faillite. Les chemins de fer ne peuvent agir de cette façon. Je me demandais si nous ne devrions pas formuler quelque recommandation relativement à cette question très importante de la concurrence routière.

L'hon. M. CALDER: Serions-nous tenus de construire et d'entretenir les routes si elles étaient classées comme entreprises pour l'avantage général du Canada?

L'hon. M. HAIG: Nous serions certainement tenus de le faire.

L'hon. M. ROBINSON: C'est à peu près ce que nous faisons actuellement.

L'hon. M. CALDER: Ah, non, il s'en faut de beaucoup.

L'hon. M. BLACK: Je crois que le sénateur Robinson a parlé d'un facteur très important afférent au problème du transport. S'il pouvait suggérer quelque moyen de remédier à la situation cela aiderait davantage.

L'hon. M. ROBINSON: Le sénateur Meighen a fait une suggestion.

L'hon. M. HORSEY: Je crois qu'avec le temps le problème se résoudra de lui-même. Nous avons entendu des témoignages à l'effet que le transport de marchandises par camions est antiéconomique sauf sur de courts trajets.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai suggéré tout simplement un moyen constitutionnel que l'on pourrait adopter s'il était sage d'en agir ainsi. Mais je n'ai pas suggéré qu'il serait sage. Je sais que cela soulèverait un antagonisme des plus violents de la part de neuf gouvernements.

L'hon. M. BLACK: Il me semble que c'est la concurrence routière qui constitue la pierre d'achoppement. J'appuyerais la réglementation du camionnage, si on pouvait l'appliquer.

L'hon. M. HORSEY: Personnellement, je suis en faveur de la coopération obligatoire, et je crois que la situation finira par se régler d'elle-même comme elle devra se régler. Le transport antiéconomique par camion ne continuera pas indéfiniment.

L'hon. M. BLACK: Il va sans dire qu'il existe des compagnies de camionnage dans toutes les provinces qui réalisent apparemment des bénéfices. Elles n'admettent pas qu'elles ne peuvent se suffire.

L'hon. M. HORSEY: Elles réalisent certains bénéfices dans les conditions actuelles.

L'hon. M. CALDER: Il y a un domaine où nous exerçons la juridiction, c'est le domaine de l'air. Si nous prévoyons ce qui va arriver d'ici dix ans, je crois qu'il n'est pas risqué de prédire que des milliers et des milliers d'aéroplanes transporteront alors des marchandises.

L'hon. M. HORSEY: Je ne me rallie pas à l'idée que d'aucuns ont exprimée ici à l'effet que le transport ferroviaire constitue une entreprise périclitante et qu'elle finira par disparaître complètement. L'histoire du transport démontre que dès qu'un moyen de transport est établi il est maintenu. Par exemple, la forme du transport par eau a subi bien des modifications, mais il existe toujours. Le transport routier remonte à très longtemps. Nous avons des chemins de fer depuis tout près d'un siècle, et je suis d'opinion que nous les aurons encore pour une longue période. Il se peut que les camions aideront les chemins de fer, comme je crois qu'ils les ont aidés en Australie.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'admets avec le sénateur Horsey que les entreprises ferroviaires ne sont pas en train de mourir. Elles ne mourront pas de notre vivant. Elles sont des entreprises dont le chiffre d'affaires est à la baisse tout comme celui des compagnies de tramways. Et j'en dégagerais des témoignages que la zone d'invasion va probablement s'agrandir.

L'hon. M. HAIG: Grâce à l'emploi grandissant de machines chasse-neige il est possible d'utiliser toute l'année les routes de certaines provinces, qui, il y a quelques années à peine, étaient fermées à partir du 1er décembre jusqu'au 1er avril. Je songe aux provinces des Prairies. Les automobiles circulent maintenant à l'année sur toutes les routes au Manitoba.

L'hon. M. HORSEY: Le transport ferroviaire s'améliore aussi.

L'hon. M. HAIG: Le sénateur McRae a mentionné que le coût de modernisation du transport ferroviaire en vue de concurrencer les automobiles, les camions et les autobus est très élevé, comme le prouve l'expérience de chemins de fer des Etats-Unis. Voilà ce que je crains.

L'hon. M. ROBINSON: Allons-nous siéger à huis clos quand nous préparerons notre rapport?

L'hon. M. CALDER: Il n'est pas facile de siéger à huis clos. Je me souviens qu'il y eut un véritable tollé quand j'ai proposé dans une certaine circonstance de siéger à huis clos. Je ne me souviens pas de quel comité il s'agissait, mais je pensais que la nature du travail nous justifiait de siéger à huis clos. A tout événement, nous n'avons pas délibéré de cette façon.

L'hon. M. HORSEY: Je ne crois pas que nous puissions résoudre notre problème ferroviaire haut-la-main par l'emploi de moyens plus ou moins chimériques. Cependant, nous devrions être capables de formuler des recommandations qui, si on leur donnait suite, amélioreraient la situation à la longue.

L'hon. M. ROBINSON: Je crois que la proposition du sénateur McRae comporte certaines bonnes idées qui méritent d'être étudiées.

L'hon. M. DANDURAND: Je vais me rendre à mon bureau pour voir si le document contenant les observations que j'entends faire est prêt.

L'hon. M. MCRAE: En attendant que le sénateur Dandurand revienne, je voudrais savoir si on a pris des dispositions en vue d'incorporer dans notre rapport une reproduction de cette carte murale. Je suppose que l'un des services photographiques de l'Etat pourrait exécuter ce travail d'une manière très satisfaisante. J'ignore si l'on a pris des dispositions à ce sujet.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je ne le crois pas.

L'hon. M. CALDER: On m'a indiqué, monsieur le président, que la carte ne vaut rien car elle ne représente rien d'important. Ainsi, quand vous mettez le doigt sur cette ligne verte et dites qu'elle fait ses dépenses, il convient de tenir compte du fait que c'est simplement par comparaison avec les lignes déficitaires.

L'hon. M. MCRAE: Il va sans dire qu'il s'agit d'un partage de bénéfices sur une base que nous comprenons tous, je crois. Cette carte prise dans son ensemble décrit assez bien la situation. Il serait utile de la reproduire sur une plus petite échelle dans notre compte rendu.

L'hon. M. HAIG: Une carte figure déjà au dossier.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): On a déjà préparé une reproduction de la carte sur une plus petite échelle.

L'hon. M. MCRAE: Je crois qu'elle devrait figurer au compte rendu.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ (M. Hinds): Le National-Canadien nous en a remis vingt-cinq exemplaires mais la carte n'a pas été reproduite au compte rendu. C'est une reproduction de la carte pendue au mur.

L'hon. M. MCRAE: Je propose qu'une reproduction de cette carte soit incluse dans le compte rendu officiel.

L'hon. M. HORSEY: J'appuie la résolution.

Le très hon. M. MEIGHEN: Adopté.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ (M. Hinds): La carte constituera la Pièce n° 106.

L'hon. M. MURDOCK: Pendant que nous attendons, je voudrais signaler à l'attention une circulaire qui m'a été communiquée l'autre jour et que, je suppose les autres membres du Comité ont reçue également. C'est une circulaire à l'appui des camions publiée à Détroit et qui porte comme en-tête, "Règlement ridicule et ce qu'il comporte pour vous." Elle continue:

> Le sénat d'une certain Etat a adopté un projet de loi—préconisé par des exploitants de chemins de fer—qui limite la charge d'essence de pétrole qui peut être transportée par voie des grandes routes à 1200 gallons, soit une diminution de quelque 2400 gallons. C'est un rude coup porté aux hommes qui gagnent leur vie en transportant de l'essence, mais qu'est-ce que cela implique pour le citoyen ordinaire?
>
> Tout d'abord, c'est un acheminement vers une hausse des prix de l'essence. Il est logique de s'attendre à ce que les prix de l'essence montent si les frais de livraison augmentent.
>
> Cela implique des taxes plus élevées. Quelqu'un—probablement les automobilistes—devra payer la somme énorme perçue maintenant des transporteurs d'essence sous forme de taxes routières.

Voici maintenant le paragraphe que je veux porter particulièrement à l'attention des honorables sénateurs:

> Cela signifie que des centaines de conducteurs de camions perdront leur emploi. Une demi-douzaine d'hommes peuvent livrer un chargement d'essence de cinquante wagons. Quelque 125 hommes sont employés quand la même quantité est livrée au moyen de camions.

L'hon. M. CALDER: C'est épouvantable!

L'hon. M. MURDOCK: Voilà une poussée pour l'industrie des camions.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): A l'ordre, messieurs, le sénateur Dandurand a la parole.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur le président, je présente maintenant un exposé qui constitue à tout événement l'ensemble de mes vues. Je ne les ai pas soumises à aucun membre du Comité. Certains de mes collègues peuvent les accepter et les partager ou non, mais ceci constitue ma contribution à la solution de notre problème ferroviaire. J'espère que le discussion qui suivra peut-être—pas nécessairement ce matin—nous permettra de rédiger un rapport qui sera bien vu du Sénat et du pays.

## RAPPORT DU COMITE SPECIAL SUR LA SITUATION FERROVIAIRE

Le Comité spécial institué par le Sénat, le 30 mars 1938 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, a l'honneur de soumettre le rapport suivant:

Le Comité a présenté un rapport intérimaire, à la date du 30 juin 1938, après avoir tenu quarante-trois séances et entendu trente et un hauts fonctionnaires des deux réseaux ferroviaires. Afin de terminer l'enquête commencée, le Comité fut de nouveau institué le 7 mars de cette année, et, depuis cette date, il a tenu onze séances et entendu quatorze nouveaux témoins. Le texte des délibérations du Comité au cours de la session de 1938, et jusqu'à ce jour, au cours de la présente session, couvre 1,865 pages de texte imprimé, et 105 pièces concernant le problème étudié ont été produites devant le Comité.

Les témoignages rendus devant le Comité furent à la fois très intéressants et très utiles pour ses membres, en même temps qu'ils ont servi à éclairer l'opinion publique sur cette très importante question. Cette enquête a peut-être eu pour résultat d'inspirer au peuple canadien un sentiment différent—peut-être entièrement différent—à l'égard du rôle que jouent les chemins de fer nationaux

dans la vie de la nation. Il a sans doute semblé à plusieurs que nos chemins de fer nationaux, à cause de leurs déficits, constituaient, si l'on peut dire, une entrave au progrès national. Un grand nombre de Canadiens seront sûrement surpris d'apprendre que les chemins de fer nationaux du Canada n'accusent aucune perte d'exploitation et que les déficits, dont on a tant parlé et qui ont sans doute entamé sérieusement le trésor national, proviennent entièrement des charges d'intérêt envers les obligataires et actionnaires et découlent pour la plus grande partie de lignes ayant appartenu auparavant à des compagnies privées acquises par le gouvernement, et qu'il a maintenues en service dans l'intérêt national. Il importe de ne pas perdre de vue que ces intérêts sont garantis par le Gouvernement du Canada et qu'ils constituent une obligation permanente, de quelque manière que l'on puisse disposer des lignes du National-Canadien.

La mesure considérable de service public que rendent les chemins de fer nationaux dans le domaine de la colonisation et du développement du pays, et dont les frais sont incorporés dans les déficits dont on a parlé, a laissé une profonde impression sur le Comité. Ces services ont une grande valeur pour le développement économique du pays, et ne sauraient être profitables si l'on juge la question exclusivement du point de vue ferroviaire. Le Comité est d'avis qu'il serait désastreux d'adopter une politique visant à effacer les déficits des chemins de fer par la suppression de services ferroviaires essentiels.

Le Comité a examiné une carte à grande échelle qui démontre que, d'un total de 21,972 milles de lignes au Canada, et sur une base de trafic correspondant à 1937, 4,034 milles de lignes produisent des recettes suffisantes à couvrir les frais d'exploitation, les impôts et les charges d'intérêt, que les recettes pour 4,087 milles de lignes suffisent à payer les frais d'exploitation sans acquitter entièrement les impôts et les intérêts, alors que 13,851 milles de lignes ne font même pas leurs frais d'exploitation. Ces chiffres indiquent quelle forte proportion de lignes déficitaires du National-Canadien doit être supportée par les lignes profitables, dites lignes marginales. Quoi qu'il en soit, les lignes marginales, de même que les lignes déficitaires rendent de précieux services du point de vue national, même si ces services ne peuvent se mesurer sur la base ordinaire des profits en affaires. Nos chemins de fer nationaux ont servi d'instrument de développement national et ont dû maintenir de vastes parcours pour les fins de la politique nationale.

La grande valeur pour l'avenir des lignes du National-Canadien situées de manière à faciliter le développement des immenses étendues minières et forestières du Nord canadien a aussi retenu l'attention du Comité. Les lignes du National-Canadien sont particulièrement bien situées pour contribuer au développement futur du pays, et la preuve recueillie n'eût-elle eu d'autre résultat que d'attirer l'attention sur la valeur des chemins de fer nationaux pour l'avenir du Canada, qu'elle aurait déjà été utile au public.

Les témoignages ont aussi fait ressortir la valeur du réseau du Pacifique-Canadien pour le Canada. Et votre Comité est fermement convaincu que tous les Canadiens bien pensants apprécient l'œuvre accomplie par le Pacifique tant au Canada qu'à l'étranger. Cette compagnie a fait preuve de courage et d'initiative et elle a joué un rôle de premier plan dans le développement de l'Ouest canadien, et les services du Pacifique-Canadien ont fait honneur au Canada dans tous les pays du monde. La réputation financière du Pacifique est aussi bien établie, et nulle autre entreprise ne paraissait offrir en période normale de meilleure valeur de placement. Aussi le Pacifique a-t-il attiré au Canada des capitaux considérables de tous les pays de l'univers, et la situation de son crédit ne le cède qu'à celle du Dominion même. La sérieuse diminution de la puissance à gagner du Pacifique-Canadien dans les conditions anormales que nous traversons ne doit aucunement entacher la compétence de ses administrateurs, puisque cette diminution est imputable pour une grande partie aux conditions qui sévissent de par le monde et qui ont aussi atteint son rival au Canada de même que presque tous les chemins de fer du continent nord-américain.

En dépit de la situation générale, sir Edward Beatty a déclaré au Comité, en 1938, que l'avenir du Pacifique-Canadien ne lui inspirait aucune inquiétude. A son avis, grâce à de strictes économies, cette compagnie a pu survivre à la crise que nous venons de traverser, et le Pacifique peut envisager l'avenir avec confiance. Le Comité se plaît à noter qu'à la récente assemblée annuelle des actionnaires du Pacifique-Canadien, sir Edward Beatty a pu déclarer qu'il était convaincu que malgré les difficultés qui l'assaillent présentement, le Pacifique est en mesure de maintenir son indépendance pour les années à venir.

Un fait important ressort de la preuve faite devant le Comité, à savoir, que la tendance du transport ferroviaire au Canada comme ailleurs, est en baisse constante. Cette preuve démontre qu'une comparaison établie entre les années 1935, 1936 et 1937, par rapport à 1923, révèle une augmentation appréciable de la production et des affaires bancaires au Canada, tandis que les recettes brutes des chemins de fer accusent un déclin qui atteignait 26 pour cent en 1937. Ce fléchissement s'est produit en dépit du fait que la population du Canada a passé d'environ 9 millions en 1923 à 11 millions en 1937.

Les principales causes de cette baisse peuvent être attribuées à l'intensification de la concurrence du transport routier, du transport par les eaux intérieures et des expéditions par le canal de Panama. La principale expansion de la concurrence routière s'est produite entre 1923 et 1937. Durant la même période, le trafic entièrement canadien, par le canal de Welland, a passé de 3 millions de tonnes à 11 millions de tonnes, et le transport-marchandises entièrement canadien par le canal de Panama a augmenté, au cours de la même période, de 1 million à 4 millions de tonnes annuellement. En même temps, le trafic-voyageurs des chemins de fer canadiens accusait, de son côté, une chute de 50 pour cent.

La preuve recueillie a révélé que le transport routier est à peu près dénué de tout contrôle, qu'il accapare le trafic le plus rémunérateur et qu'il fonctionne le plus efficacement au cours du printemps, de l'été et de l'automne. De leur côté, les chemins de fer sont astreints à une réglementation sévère, et doivent maintenir leurs services en toutes saisons. En face des désavantages que subissent les chemins de fer, le gouvernement leur a récemment procuré un certain allégement au moyen de la clause des "taxes convenues" de la Loi des transports de 1938. Grâce à cette loi, les chemins de fer peuvent maintenant conclure des contrats avec les expéditeurs sur la base de "taxes convenues" pour le trafic direct. Il est encore trop tôt pour juger des effets de cette nouvelle législation, mais votre Comité est convaincu que la situation des chemins de fer pour ce qui concerne le transport est aujourd'hui fort différente de ce qu'elle était en 1923.

De l'avis de certains membres du Comité, l'insistance avec laquelle on a rappelé les déficits du National-Canadien a, dès le début de l'enquête, placé les chemins de fer nationaux sous un faux jour aux yeux du public qui, avant la tenue de cette enquête ne possédait qu'une idée imparfaite du développement du réseau des chemins de fer nationaux et des services qu'ils ont rendus au pays. Malheureusement, les dettes et déficits des chemins de fer nationaux paraissent en condamner les administrateurs, et, quoique les affaires du Pacifique-Canadien fussent aussi en déclin et que le Pacique eût à lutter de son côté, les témoignages rendus par ses représentants ont concentré l'attention sur les déficits du National-Canadien, comme s'ils étaient la seule cause de tous nos embarras ferroviaires. La réaction psychologique de cette situation fut de placer les administrateurs des chemins de fer nationaux sur la défensive et de les contraindre à défendre leur administration.

L'institution de ce Comité a suivi une campagne de propagande en faveur de l'unification menée par le président du Pacifique-Canadien depuis que les recommandations de la Commission Duff furent incorporées dans nos lois. Même si on n'a apporté aucune preuve tendant à démontrer que l'un ou l'autre des chemins de fer s'est efforcé d'entraver l'application de la coopération prescrite par la Loi de 1933, nous sommes d'avis qu'en fait, cette coopération a été rendue

plus difficile du fait que l'une des parties se livrait à une active campagne afin de convaincre le public que les résultats de la coopération seraient négligeables et que l'unification offrait la seule solution efficace. Nous croyons aussi que cette campagne de propagande a obscurci le problème fondamental de l'adaptation de l'industrie ferroviaire aux conditions nouvelles créées par l'expansion du transport routier. Votre Comité est d'avis que le problème du transport routier devra faire l'objet d'une étude approfondie en vue de coordonner les nouveaux et les anciens moyens de transport pour assurer aux uns et aux autres le maximum d'avantages économiques. Le problème des chemins de fer au Canada est attribuable pour une très large part à cette véritable révolution de l'art du transport.

Le principal projet étudié par votre Comité fut celui du Pacifique-Canadien visant l'unification des deux chemins de fer, et pour lequel on a réclamé le mérite d'une économie annuelle de $75,000,000 pour les deux entreprises réunies en se basant sur le niveau du trafic de 1930, ou de quelque $56,000,000 à $59,000,000 en se basant sur le trafic de 1937. Après avoir étudié très attentivement ces estimés, le Comité en a conclu qu'une partie seulement des économies pouvait être calculée avec précision, et que cette partie s'appliquait surtout à l'abandon de lignes qui, de l'avis du Comité, ne pourraient pas être abandonnées.

Le Pacifique-Canadien n'a pas fourni les détails des autres économies concernant la fermeture d'usines, de gares, l'abandon de services, et la réduction des services de trains. Le Comité n'a pas pu, par conséquent, examiner les aspects du projet relatifs aux économies les plus considérables. D'autre part, la répugnance du Pacifique à dévoiler ces renseignements essentiels par crainte de réaction dans l'opinion publique n'a pas contribué à amener le Comité à envisager favorablement le projet d'unification.

Ce manque de renseignements essentiels n'a pas porté seulement sur les économies estimées, mais comme on l'a remarqué au cours des séances du Comité en 1938, il s'est aussi manifesté à l'égard du partage possible entre le Gouvernement et le Pacifique-Canadien des économies réalisées conjointement, alors que le Comité n'a pu obtenir de précisions des représentants du Pacifique, sauf en termes généraux, quant au mode de partage des recettes nettes des deux réseaux sous le régime d'unification. De plus, certaines questions suggestives posées aux représentants du Pacifique sur les questions financières, par exemple, le besoin de nouveaux capitaux, le remboursement des obligations du Pacifique parvenues à terme, dans le cas de l'unification, et l'assurance inéluctable que le Gouvernement serait tenu de donner relativement aux nouveaux emprunts, sont presque toutes demeurées sans réponse.

Le Comité a trouvé des objections d'autre nature à l'adoption du principe d'unification; il lui a paru que toute forme d'unification qui tenterait de maintenir dans une seule administration les principes de propriété privée et de propriété publique, ne serait pas praticable, puisque l'Etat se trouverait fatalement engagé financièrement, en sorte qu'il deviendrait ensuite impossible de séparer les biens des uns et des autres et de revenir au statu quo. De l'avis de plusieurs membres du Comité, l'adoption d'une pareille politique conduirait inévitablement à l'étatisation de tous les chemins de fer canadiens. On appréhendait aussi le danger que la Commission Duff a signalé de l'acheminement vers un monopole ferroviaire au Canada—un Etat dans l'Etat. Pour ces motifs, votre Comité croit que l'unification ne peut pas être recommandée comme une mesure de politique publique.

Dans ce sens, votre Comité a étudié le plus soigneusement possible la perspective de la coopération. Les fonctionnaires des Chemins de fer Nationaux ont prétendu que toutes les économies praticables pourraient être réalisées par l'application d'une politique de coopération obligatoire dont la pratique produirait, a-t-on dit, des économies de $10,000,000 à $15,000,000, même dans les conditions actuelles de dépression du transport ferroviaire. Cependant, quel-

ques membres du Comité ont pensé que l'unification rapporterait des économies encore plus grandes, si la population du Canada était prête à payer le prix d'une compression aussi draconienne des services ferroviaires et à en supporter les inconvénients qui ont déjà été mentionnés tant au point de vue national que du point de vue du public.

Votre Comité a reconnu que l'adoption des mesures de coopération a occasionné par sa lenteur bien des désappointements. Les recommandations de la Commission Duff qui, de l'avis général, a accompli un excellent travail, n'ont effectivement jamais été appliquées, et il ne manque pas de raisons pour croire qu'une économie considérable peut résulter de la coopération, si le système de coopération est énergiquement mis en œuvre et avec la volonté bien déterminée d'en tirer des résultats. Votre Comité ne voit pas pourquoi la coopération ne pourrait pas s'accommoder effectivement d'une duplication des services et d'une duplication des aménagements; et il ne semble pas recommandable de modifier les termes de la *Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933,* sauf en ce qui concerne l'indemnité à payer aux employés démis, avant qu'aient été complètement éprouvées les possibilités de la loi actuelle.

Des membres du Comité se sont plaints que si peu de résultat a été obtenu, depuis cinq années que la coopération a été mise en œuvre comme mesure de la politique du Gouvernement. Ces critiques semblent ne pas tenir compte que, même avec l'unification, les résultats attendus prendraient cinq années et même un plus long temps à se produire.

Les témoignages recueillis par le Comité démontrent clairement que le problème ferroviaire du Canada ne peut pas être résolu d'un seul coup. Toute tentative d'atteindre à ce but au moyen de mesures draconiennes ne pourrait qu'engendrer des problèmes encore plus graves en semant la perturbation dans les populations intéressées, parce que, dans la plupart des localités du pays, le chemin de fer est et restera un facteur essentiel des facilités de transport. Le Comité croit que la situation peut être améliorée par la coopération visant à l'élimination des services faisant double emploi aux endroits où cette élimination peut s'opérer sans affecter quelque intérêt public essentiel. On peut espérer encore de l'amélioration à mesure que seront plus clairement déterminées les sphères d'exploitation du transport ferroviaire et du transport routier, et que la concurrence entre ces deux modes de transport fera l'objet d'une réglementation et d'une taxation juste et équitable. C'est le grand problème qui s'impose fortement à l'attention des gouvernements, non seulement au Canada, mais aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne.

Le Comité a soigneusement étudié la proposition faite par le Pacifique-Canadien que les témoignages déposés devant le Comité soient déférés à une firme d'ingénieurs et de comptables ferroviaires de confiance, dégagés de tout intérêt dans un réseau ou dans un autre, et de charger une telle firme d'étudier ces témoignages particulièrement en ce qu'ils se rapportent aux opérations de génie et de comptabilité, et d'opérer même le relevé physique qui pourrait être jugé nécessaire, afin de dresser un rapport complet des économies qui, d'après les calculs de ces experts, pourraient être réalisées au moyen d'un système d'administration unifié, et dans quelle mesure ces économies réduiraient, si elles doivent la réduire, l'efficacité des services rendus à la population du Canada.

Après étude suffisante, le Comité a conclu que ce projet de référence à un corps de l'extérieur n'est pas praticable, attendu que les éléments essentiels du problème ne sont pas seulement d'ordre ferroviaire, mais qu'ils intéressent une vaste politique nationale qui doit être réglée par le Parlement canadien et les autorités exécutives. Une pareille responsabilité ne peut pas être déléguée.

Cependant, le Comité recommanderait que les témoignages recueillis, ainsi que les pièces déposées, soient inclus dans un rapport, de façon à les mettre à la disposition de quiconque s'intéresse au problème du transport au Canada. On croit qu'une documentation abondante et précieuse a été ajoutée aux archives

publiques. Cette documentation met à jour les données publiées en premier lieu dans le rapport de la Commission Drayton-Acworth-Smith de 1917, et que la Commission Duff a considérablement augmentées en 1931-32. Cette dernière Commission a étudié la question des chemins de fer plus profondément que n'a pu le faire le Comité. Le personnel de la Commission Duff comprenait l'un des plus éminents et des plus prospères directeurs de chemins de fer des Etats-Unis, ainsi que l'homme qui est maintenant président du "Passenger Transport Board", de Londres. Cette Commission, après avoir étudié sur place les principales propriétés des deux réseaux ferroviaires, n'a pas manqué l'occasion de terminer son rapport par l'observation suivante:

> Nous nous sentons tenus, par notre devoir envers le public, de donner un avertissement grave à la population canadienne. A moins que le pays ne soit prêt à adopter le plan que nous avons proposé, ou quelque autre mesure aussi efficace, afin d'assurer l'exploitation efficace et économique des deux réseaux et, par ce moyen, non seulement de soulager le trésor fédéral mais d'améliorer la situation financière du réseau privé, alors le seul recours serait, soit de réduire les dépenses publiques dans d'autres domaines, soit d'abolir le fardeau des impôts sous lequel peinent les industries de ce pays. Sans l'adoption de l'une ou l'autre de ces mesures, et il y a une limite à leur application, la stabilité des finances publiques et le crédit du Pacifique-Canadien seront menacés, et il en résultera des conséquences graves pour la population canadienne et pour ceux qui ont placé leurs épargnes dans ce chemin de fer.

Les recommandations mentionnées ci-dessus ont été incorporées dans les statuts du Canada, mais leur application n'a pas été appuyée par la détermination de l'un des chemins de fer à imposer à la population du Canada une politique que la Commission Duff avait écartée pour les mêmes raisons qui contraignent ce Comité à rejeter encore une fois l'unification comme mesure de politique nationale. Le Comité est d'opinion que, dans l'intérêt des chemins de fer et des affaires en général, le malaise qui résulte de l'agitation du Pacifique-Canadien en faveur de l'unification prenne fin par la constatation franche que l'adoption de l'unification des chemins de fer n'est pas possible, et que de nouveaux et de plus sérieux efforts devraient être tentés pour faire produire leur effet à la lettre et à l'esprit de la *Loi du Canadien-National et du Pacifique-Canadien, 1933,* pour que les deux réseaux conviennent entre eux d'un arbitre—de préférence le Président de la Commission des Transports—qui réglerait les difficultés pouvant surgir dans l'application de la politique de coopération. Le Comité est d'avis que telle est la seule méthode pratique à suivre en vue de l'amélioration de la situation actuelle de nos chemins de fer.

Le Comité croit qu'un pareil règlement des différends susceptibles de surgir dans l'application des mesures de coopération, peut s'opérer d'après les termes mêmes de la loi de 1933 qui, en vue de réaliser des économies et d'augmenter le rendement de l'exploitation, oblige les deux réseaux à s'entendre, et à s'efforcer continuellement de s'entendre sur l'application des mesures, plans et arrangements de coopération justes et raisonnables et les mieux ordonnés pour effectuer ces économies.

Quant au choix d'un arbitre, cette législation prescrit que le Commissaire en chef de la Commission des Transports présidera tout tribunal d'arbitrage, auquel chaque chemin de fer nommera un représentant, et pour les litiges de suffisante importance, deux arbitres additionnels pourront être ajoutés au tribunal par le Président de la Cour de l'Echiquier ou par un juge de la Cour Suprême du Canada. Cette disposition particulière de la loi n'a pas encore été appliquée, bien que l'une ou l'autre compagnie ait la faculté d'y recourir. Nous avons donc sous la main toute la législature requise pour donner effet à la recommandation du Comité que le Chef de la Commission des Transports agisse comme

arbitre s'il arrive qu'une compagnie de chemin de fer refuse de prendre en considération un plan de coopération provenant de l'autre chemin de fer.

En terminant ses travaux, le Comité tient à remercier les représentants des deux réseaux de chemins de fer canadiens, ainsi que les divers autres témoins qui ont comparu devant lui; il tient aussi à exprimer toute sa gratitude à l'avocat du Comité, le colonel O.-M. Biggar, C.R., qui lui a rendu de précieux services en facilitant sa besogne. Le Comité désire également reconnaître la parfaite compétence dont les secrétaires conjoints et les sténographes ont fait preuve.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, vous avez entendu la recommandation du sénateur Dandurand quant au rapport que le Comité devrait présenter. Avez-vous l'intention d'indiquer si le Comité l'approuve ou non?

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président, je crois que nous devrions avoir le loisir d'étudier le rapport préparé par le sénateur Dandurand. Je ne voudrais pas faire d'observations prolongées à ce sujet maintenant. Je suis reconnaissant au sénateur Dandurand d'avoir accéléré notre progrès au point où il formule maintenant des suggestions concrètes. Je dirai à titre d'observation générale que le rapport fait tout, sauf ce que nous avions instructions de faire aux termes de la résolution instituant notre Comité, en ce qui concerne la définition des meilleurs moyens pour améliorer la situation très grave des chemins de fer au pays et alléger les lourdes charges financières qui en résultent. Le rapport n'indique pas de moyens du tout. Je souscris entièrement à plusieurs des affirmations qu'il comporte, bien que je crois que certaines corrections s'imposeront, tout comme elles s'imposent presque invariablement dans toute première ébauche de rapport. J'approuve certainement les louanges formulées à la fin du rapport, non seulement à l'endroit des témoins mais particulièrement à l'adresse du colonel Biggar qui, je crois, a rempli ses fonctions habilement et équitablement.

Je n'appuierai que sur un aspect de la question maintenant. Je tiendrais instamment à ce que le Comité fasse quelque chose qui hâterait la solution de notre problème ferroviaire. J'ai le plus profond respect pour toute proposition qui émane du sénateur McRae, mais je serais saisi d'épouvante si le Comité approuvait ce qu'il propose. Nous qui siégeons ici sommes appelés à faire rapport au Sénat sur ce qui, à notre avis, constitue le meilleur moyen de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent. La Commission Drayton-Ackworth a étudié ce problème pendant des mois et la Commission royale Duff également, les deux enquêtes coûtant très cher au pays. Ces commissions ont fait un excellent travail, et notre Comité qui a siégé pendant deux sessions a pu se prévaloir de leurs délibérations et rapports. Si nous disions maintenant que nous sommes encore dans l'embarras et demandions au gouvernement de constituer une autre commission royale de trois juges, je crois que le pays en éprouverait un choc épouvantable.

De plus, laissez-moi appuyer sur ce point. Nous vivons à une époque difficile. Il existe une méfiance absolue—peut-être injustifiée—injustifiée au fond—contre nos institutions, particulièrement nos Chambres du Parlement. Qu'arrivera-t-il si nous disons simplement que nous voulons que quelque autre personne s'enquiert de cette question, après tout ce que l'on a attendu de nous au cours de ces deux sessions? Je serais réellement au désespoir si cela constituait l'aboutissement de nos délibérations et de nos efforts. Cette observation s'appliquerait dans une certaine mesure au projet de rapport qu'a lu l'honorable leader (l'honorable M. Dandurand). Après l'avoir lu, qu'en dégagez-vous? Eh bien, nous avons nos déficits, nous avons notre fardeau financier onéreux qui découle de ces déficits, nous avons lutté pendant cinq ou six ans en vue de remédier à la situation par l'application de mesures coopératives, mais les résultats ont été nuls ou négligeables. Pourtant nous proposons sérieusement de

continuer à agir comme nous avons agi et demandons encore aux chemins de fer de coopérer. Cela n'est guère utile.

L'hon. M. DANDURAND: Mon très honorable ami ferait-il un pas de plus et proposerait-il la coopération obligatoire?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je pensais que le leader du gouvernement (l'honorable M. Dandurand) avait proposé cela.

L'hon. M. DANDURAND: Oui; c'est-à-dire, sous l'égide d'une commission d'arbitrage.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais le mécanisme requis pour assurer la mise en vigueur existait durant toute cette période. Le leader du gouvernement cherche dans son rapport, je crois très injustement—certainement sans justification fondée sur les témoignages—à attribuer entièrement à un réseau la négligence à invoquer les clauses obligatoires de la législation de 1933.

L'hon. M. DANDURAND: Pas entièrement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crains que c'est ce qu'implique le rapport. Je me contenterai de dire que l'on n'a relevé nulle part la moindre preuve qu'un réseau était plus blâmable que l'autre de l'inapplication des mesures prévues dans la loi de 1933. Vous pouvez analyser les témoignages ligne par ligne et vous ne pourrez trouver nulle part quelque chose qui justifierait qui que ce soit de blâmer plus fortement une ligne que l'autre sous ce rapport. Les représentants de chaque réseau nous ont dit que l'odieux que comportait l'application d'une mesure quelconque était si grand qu'il leur répugnait d'agir. Je voudrais pouvoir penser que l'odieux serait moins prononcé à l'avenir, mais je ne trouve rien qui me justifie de le penser. Ce serait exactement la même chose dans l'avenir comme ce le fut dans le passé; les mêmes raisons s'appliqueraient.

Je ne ferai pas d'autres observations maintenant. Je propose que l'on nous fournisse l'occasion d'étudier le rapport du sénateur Dandurand et que nous nous réunissions de nouveau le plus tôt possible. Je suis certain que je pourrai l'étudier ce soir. Si nous ne pouvons formuler de propositions qui nous permettront de présenter un rapport unanime, alors nous ne pouvons le faire. Je voudrais que nous puissions tous convenir d'un rapport, mais je craignais depuis quelque temps que nous ne pourrions nous entendre. S'il en est ainsi, il m'incombera ainsi qu'à tous les autres qui entretiennent des opinions différentes de les exprimer nettement au Comité. Et s'il faut en venir à cela, comme je m'y attends, j'espère bien sincèrement que s'il y a partage des voix, l'esprit de parti n'y aura aucune part. Je n'insisterai pas davantage sur ce point maintenant. J'essayerai de formuler mes propositions de manière à ce que ceux qui entretiennent des vues semblables pourront, après avoir tenu compte de tous ces témoignages, s'associer avec moi dans la présentation du rapport, sans égard à leurs opinions politiques.

L'hon. M. DANDURAND: Je proposerais que lorsque mon très honorable ami examinera mon exposé il s'applique à établir s'il y a des modifications qui puissent être adoptées afin d'en arriver à un rapport unanime.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, je m'y appliquerai. J'essayerai d'être précis quant à ce que nous pouvons faire.

L'hon. M. CALDER: La question de temps entre en jeu. Quant pouvons-nous avoir un exemplaire de l'exposé du sénateur Dandurand, et combien de temps nous allouera-t-on pour en venir à une conclusion à ce sujet. Nous savons tous à quoi nous en tenir quant à la situation parlementaire.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Combien de pages l'exposé comporte-t-il?

L'hon. M. DANDURAND: Onze pages.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Des exemplaires pourraient être distribués cet après-midi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors, réunissons-nous de nouveau demain matin.

L'hon. M. DANDURAND: Nous pourrions nous en remettre au président quant à l'heure de convocation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je serais prêt à assister à une séance qui commencerait à onze heures.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): La proposition de nous ajourner à onze heures demain matin vous agrée-t-elle?

Quelques honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le Comité s'ajourne à demain, le 10 mai, à onze heures du matin.

1939

SÉNAT DU CANADA

# TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

# COMITÉ SPÉCIAL

INSTITUÉ POUR

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

---

N° 11

---

Présidents conjoints :

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

---

SOMMAIRE

Projet de rapport soumis par le très honorable sénateur Meighen.

---

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1940

## ORDRE D'INSTITUTION

*(Extrait des Procès-verbaux du Sénat, 7 mars 1939)*

*Résolu:* Que, en vue de compléter l'enquête poursuivie au cours de la dernière session par le comité spécial du Sénat sur les chemins de fer, et de préparer et présenter un rapport suffisant de cette enquête, ce comité spécial soit institué de nouveau pour s'enquérir et faire rapport sur les meilleurs moyens de soulager le pays de la situation extrêmement grave des chemins de fer, ainsi que du fardeau financier qui en résulte; que ce comité ait le pouvoir d'assigner des personnes, de faire produire des pièces et documents, qu'il se compose du même personnel et soit par conséquent formé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hardy, Horsey, Hugessen, Jones, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

# TÉMOIGNAGES

SÉNAT

Le MERCREDI 10 mai 1939.

Le Comité spécial réinstitué 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 M. Graham et l'honorable M. Beaubien, coprésidents.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham) : Messieurs, voulez-vous commencer?

Le très hon. M. MEIGHEN: Hier, le leader du Gouvernement (l'hon. M. Dandurand) a lu un projet de rapport du Comité; dans l'après-midi, on m'en a remis une copie, que j'ai devant moi. Je ne prétends pas que son contenu m'ait surpris, car les idées du sénateur Dandurand étaient évidentes depuis longtemps. Je regrette qu'il y ait entre ces idées et les miennes une divergence considérable. Je ne pourrais sous aucun prétexte approuver son rapport. En fait, je ne crois même pas que ce soit un rapport.

Je vais relire le texte du mandat dont le Sénat nous a chargés, à l'unanimité, par une résolution votée il y a plus d'un an. Notre Comité est 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". Ces expressions ont été choisies avec soin, et non pas par une seule personne; elles ont été corrigées après consultation.

L'hon. M. DANDURAND: Par le très honorable sénateur et ses amis.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non.

L'hon. M. DANDURAND: On ne m'a pas consulté pour la rédaction de cet ordre de renvoi. Mais j'en accepte les termes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors, pourquoi interrompre? Je crois que si l'honorable sénateur veut consulter le compte rendu, il s'apercevra qu'un changement de rédaction a été fait soit à sa suggestion, soit à la suggestion d'un membre de son parti. En tout cas, voici nos instructions. On nous confie la charge importante et délicate de rechercher les moyens les plus efficaces de remédier à une situation décrite comme extrêmement grave, et de faire rapport.

L'hon. M. DANDURAND: Je crois avoir rempli cette tâche dans mon rapport.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que j'allais discuter. Je ne crois pas que ce prétendu rapport indique aucun moyen, le meilleur ou non, de soulager le pays. Il dit simplement au pays: "Restez comme vous êtes. Votre situation ferroviaire est très grave; le Sénat le reconnaît, tout le monde le reconnaît; eh bien, souriez et supportez-la." Et il s'étend longuement sur les services rendus par le National-Canadien, ce que personne ne conteste.

L'hon. M. DANDURAND: Voilà en tout cas un point sur lequel nous sommes d'accord.

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement. Le pays a besoin de chemins de fer. Mais, dans l'ensemble, ce rapport est plutôt un pamphlet politique qu'une réponse aux instructions du Sénat...

L'hon. M. DANDURAND: Pourquoi l'honorable sénateur parle-t-il d'un "pamphlet politique"? Tout le rapport est basé sur une loi due à mon très honorable ami lui-même.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'est nullement basé sur une loi.

L'hon. M. DANDURAND: Une loi de 1933.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'irai très lentement si l'honorable sénateur continue de m'interrompre ainsi. Je ne l'ai pas interrompu une seule fois. Cependant je ne vois pas d'inconvénient à une interruption, si elle est opportune. Peut-être l'expression "pamphlet politique" est-elle un peu forte. Il ne parle pas des partis. Il cherche simplement à démontrer que tout est bien, et que nous n'avons pas à nous inquiéter de la situation, parce que le National-Canadien rend des services. Le document se trompe sur un ou deux points de détail. Il se trompe complètement sur la définition de nos fonctions, mais cela ne tire pas à conséquence. Plus loin, il y a des erreurs sérieuses, qui ne doivent pas être intentionnelles, de la part du leader du Gouvernement, dans un document officiel. Je lis un extrait, page 9:

> Le Comité a soigneusement étudié la proposition faite par le Pacifique-Canadien que les témoignages déposés par le Comité soient déférés à une firme d'ingénieurs et de comptables ferroviaires de confiance, dégagés de tout intérêt dans un réseau ou dans un autre, et de charger une telle firme d'étudier ces témoignages...

Ces témoignages.

> ...particulièrement en ce qu'ils se rapportent aux opérations de génie et de comptabilité, et d'opérer même le relevé physique qui pourrait être jugé nécessaire, afin de dresser un rapport complet...

"à ce Comité" est omis.

> ...des économies qui, d'après les calculs de ces experts, pourraient être réalisées au moyen d'un système d'administration unifié...

C'est-à-dire, de comparer les divers témoignages, de les examiner en fonction de la situation matérielle sur place, si vous croyez ne pas avoir assez de renseignements dans les plans, et ainsi de suite, et de nous dire alors quelles sont les économies possibles, et dans quelle mesure elles peuvent nuire aux services. C'est tout.

Voici l'alinéa suivant:

> Après étude suffisante, le Comité a conclu que ce projet de référence à un corps de l'extérieur n'est pas practicable, attendu que les éléments essentiels du problème ne sont pas seulement d'ordre ferroviaire, mais qu'ils intéressent une vaste politique nationale qui doit être réglée par le Parlement canadien et les autorités exécutives. Une pareille responsabilité ne peut pas être déléguée.

On peut en conclure que nous cherchons à déléguer à une firme de comptables et d'ingénieurs la responsabilité de décider la politique nationale. Il est clair qu'aucune suggestion de ce genre n'a été faite, et il n'est pas juste de le suggérer.

L'hon. M. DANDURAND: L'honorable sénateur veut-il me permettre? Quand nous nous sommes séparés, hier, je lui ai dit que s'il avait quelque modification à proposer à ce projet de rapport, nous la prendrions en considération.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est exact. Mais je crois cette allusion injuste. J'insiste là-dessus parce qu'elle correspond à l'attitude adoptée ici par le leader du Gouvernement. Il semble persister à représenter à tort cette résolution comme une délégation de pouvoir permettant d'agir. Ce n'est pas cela. Il

s'agit simplement de faire établir un rapport sur des questions plus ou moins techniques de comptabilité ferroviaire, pour évaluer des économies avec exactitude. Ensuite, il appartiendrait au Comité de faire le rapport qu'il jugerait bon.

L'autre point que je veux signaler—je ne veux pas être trop méticuleux—est que ce rapport implique que l'échec de la coopération est dû à l'obstination du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. DANDURAND: A quelle page?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne sais pas. Si l'honorable sénateur déclare que le rapport ne contient pas cette suggestion, j'en serai satisfait.

L'hon. M. DANDURAND: Je veux savoir à quoi l'honorable sénateur fait allusion.

L'hon. M. CALDER: C'est à la page 5, sénateur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui. Voici le texte auquel je faisais allusion:

> L'institution de ce Comité a suivi une campagne de propagande en faveur de l'unification menée par le président du Pacifique-Canadien depuis que les recommandations de la Commission Duff ont été incorporées dans nos lois...cette coopération a été rendue plus difficile du fait de cette campagne...

Cela n'est pas prouvé le moins du monde.

> ...Nous croyons aussi que cette campagne de propagande a obscurci le problème fondamental de l'adaptation de l'industrie ferroviaire aux conditions nouvelles créées par l'expansion du transport routier. Votre Comité est d'avis que le problème du transport routier devra faire l'objet d'une étude approfondie en vue de coordonner...

J'en ai lu assez pour me faire comprendre. Rien ne prouve qu'il y ait eu propagande ou espoir d'unification ultérieure. Vous dites: "On n'obtiendra pas la coopération sans se débarrasser de la campagne en faveur de l'unification."

L'hon. M. DANDURAND: C'est-à-dire, créer une situation politique qui a obscurci et alourdi tout le problème de la coopération.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je proteste contre toute allusion qui n'est pas appuyée sur les témoignages. Je puis me tromper, mais je ne crois pas que le Pacifique-Canadien ait adopté une attitude blâmable au point de vue de la coopération.

L'hon. M. DANDURAND: Le très honorable sénateur me permettra-t-il de lui poser une question?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Ne croit-il pas que toute la campagne de sir Edward Beatty, de 1932 à 1933, rendit plus difficile un rapprochement entre les deux compagnies? Sa thèse était celle-ci: La coopération ne vaut rien, c'est l'unification qu'il faut.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il avait pris cette attitude quand nous avons voté le bill, mais je ne crois pas que cela ait empêché le rapprochement des deux compagnies. Les témoignages n'établissent rien de tel. Ils révèlent une attitude amicale réciproque.

L'hon. M. DANDURAND: Si c'est la seule objection de mon très honorable ami, nous pouvons modifier cela.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je donne mon avis, de toute façon.

Je soutiens essentiellement que ce rapport nous laisse au point où nous sommes. Il ne nous fait pas accomplir un pas vers une solution. Il exprime simplement l'espoir—que nous avons déjà exprimé en 1933—que l'on puisse faire quelque chose.

Je vais être franc. Je n'avais pas très grande confiance en 1931 et en 1933. J'ai pensé en 1933 que le plan de coopération valait la peine d'être essayé. Je croyais essentiel de suivre le rapport Duff, et la loi de 1933 se conformait fidèlement aux recommandations de ce rapport. Mais ayant constaté cette situation depuis des années, j'avais désespéré de la régie des chemins de fer, longtemps avant l'adoption de cette loi. J'avais fait des propositions très précises—et nullement semblables à celles de sir Edward Beatty. J'ai fait ces propositions longtemps avant les siennes; à une époque où il devait être opposé à pareil projet, je pensais que nous ne pourrions jamais nous débarrasser du fardeau qui nous accable par un autre procédé que l'exploitation commune des deux réseaux. J'ai fait cette déclaration librement, sans aucun préjugé à l'égard d'un plan de direction unifiée, car j'entrevoyais toute prochaine l'exploitation d'Etat. J'ai éprouvé des déceptions nombreuses et pénibles. Il y a des années que j'ai renoncé à l'espoir d'une régie compétente et économique, au Canada. Je n'ai aucune confiance dans l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, au Canada; et depuis des années je cherche un moyen d'en sortir. Autant que je sache, le Pacifique-Canadien est arrivé à la conclusion qu'il faut prendre des mesures très rigoureuses.

Je vais lire le texte du rapport que le Comité devrait soumettre, à mon avis. Auparavant, permettez-moi de dire une chose que je répéterai publiquement: le projet de rapport que je présente exprime mon opinion et celle des membres du Comité qui m'approuvent. Ceux qui ont été conduits à penser comme moi—la plupart de ceux qui siègent de ce côté, je crois—sont entrés dans le Comité avec une idée différente; ils étaient opposés à tout projet d'unification. Ceci représente nos conclusions, à nous seuls. Ce rapport ne lie aucun membre du Sénat. Il n'engage pas le parti auquel nous appartenons. Tout le monde sait que le chef du parti adopte une attitude contraire. Personne ne peut douter de ma sincérité dans cette affaire.

## RAPPORT PRÉSENTÉ PAR LES MEMBRES SUIVANTS DU COMITÉ SPÉCIAL DU SÉNAT 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

---

Nous regrettons profondément que l'unanimité n'ait pu se faire sur un projet de rapport. Dans les circonstances actuelles, et sur une question de cette gravité, l'unanimité des membres du Comité aurait paru très précieuse non seulement au Parlement, mais au peuple qui supporte le poids si lourd des impôts.

### Capitalisation et déficits du National-Canadien

Le National-Canadien constitue le problème domestique le plus persistant et le plus dangereux pour notre nation. Au 31 décembre 1938, le Canada avait engagé, en comprenant les intérêts, plus de $3,300,000,000 dans son réseau d'Etat. La majeure partie de cette dépense est due aux déficits annuels répétés et aux prêts consentis par l'Etat au National-Canadien.

Le déficit de caisse en 1938, sensiblement supérieur à celui de 1937, est, d'après le rapport annuel du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1938, de $54,314,195. Ce déficit ne comprend pas les $2,712,877 de pertes sur le capital imputées aux parts de propriétaire en vertu de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, ni

l'intérêt sur les $672,688,000, principal de ces parts de propriétaire. Le total des contributions de l'Etat au réseau, le 31 mars 1938, se montait à $838,000,000, imputés au Fonds consolidé (Voir Comptes publics 1938, appendice 28). En outre, le total des intérêts échus et impayés sur les prêts de l'Etat au réseau se montait, au 31 décembre 1936, à $574,781,000, transférés au Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, en vertu de la loi susdite.

Ces sommes considérables déjà amorties représentent en réalité une énorme mise de fonds du Canada dans ses chemins de fer; elles augmentent très sensiblement la dette nationale. Le présent rapport ne critique pas cet amortissement. Les résultats parleront par eux-mêmes.

Il est évident que le problème ferroviaire ne peut pas se traiter au jour le jour, comme on l'a fait dans le passé, sans gêne pour le contribuable et grand danger pour le crédit public.

Considérant la forte augmentation des dépenses publiques et des impôts depuis quelques années, l'importance croissante de nos charges, plus particulièrement pour la défense nationale, pour les secours nécessaires à de larges fractions de la collectivité et pour les besoins grandissants de la prévoyance sociale, enfin la nécessité correspondante de ménager les ressources du pays, nous sommes conduits à citer de nouveau l'avertissement solennel donné à la nation par la Commission Duff de 1932. Cet avertissement est encore plus justifié aujourd'hui qu'il y a sept ans:

> Nous nous sentons tenus, par notre devoir envers le public, de donner un avertissement grave à la population canadienne. A moins que le pays ne soit prêt à adopter le plan que nous avons proposé, ou quelque autre mesure aussi efficace, afin d'assurer l'exploitation efficace et économique des deux réseaux, et, par ce moyen, non seulement de soulager le trésor fédéral mais d'améliorer la situation financière du réseau privé, alors le seul recours serait, soit de réduire les dépenses publiques dans d'autres domaines, soit d'alourdir le fardeau des impôts sous lequel peinent les industries de ce pays. Sans l'adoption de l'une ou l'autre de ces mesures, et il y a une limite à leur application, la stabilité des finances publiques et le crédit du Pacifique-Canadien seront menacés, et il en résultera des conséquences graves pour la population canadienne et pour ceux qui ont placé leurs épargnes dans ce chemin de fer.

## Motifs d'inaction

On prétend que les dépenses du National-Canadien, même si elles sont excessives, font vivre une partie de la population qu'il faudrait assister, sans cela. Ce prétexte est évidemment fallacieux, car rien ne garantit que l'excédent de dépense profite à ceux qui en auraient besoin. En admettant un pareil principe, on aboutirait à un gaspillage effréné dans tous les services publics.

L'hon. M. Dandurand: Je n'ai pas soutenu cette opinion.

Le très hon. M. Meighen: Non, je donne les raisons.

L'état d'esprit de nombreux témoins, y compris de hauts fonctionnaires, qui semblent résignés à voir le pays subir des déficits insupportables, est déplorable. On a prétendu que ces déficits ne constituaient qu'une perte apparente pour le pays, puisque le National-Canadien fournit à la nation une valeur égale en services essentiels à son bien-être actuel et à son développement futur. Une telle allégation est tout à fait inadmissible, car les mêmes services peuvent être, et sont en fait rendus par l'autre réseau canadien, et par les compagnies du même genre à l'étranger, sans frais pour le pays.

Les témoins qui ont déposé devant le Comité ont exposé des solutions, qui n'impliquaient aucun abandon de services essentiels, mais tendaient toutes à réduire les cas de double emploi et de chevauchements inutiles de services.

C'est évidemment le seul moyen d'améliorer la situation, à moins d'assurer de fortes augmentations de recettes, ce qui paraît nettement irréalisable soit par une augmentation des taux soit par une augmentation du trafic.

### REMÈDES PROPOSÉS

Trois différentes méthodes ont été proposées au Comité pour réaliser des économies permettant de réduire le fardeau constitué par les déficits du National-Canadien.

### COOPÉRATION VOLONTAIRE

On a recommandé une application plus efficace des dispositions en matière de coopération de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, 1933.

Cette suggestion est loin de laisser entrevoir des résultats. Depuis la mise en vigueur de ladite loi, en 1933, les économies totales dues aux accords déjà exécutés et à d'autres accords non encore exécutés seront inférieures à $2,000,000 par an.

Cinq années d'expérience ont démontré, il faut le reconnaître, que la coopération volontaire ne peut procurer que des économies très minimes. De plus, les témoignages soumis au nom des hauts fonctionnaires des deux réseaux indiquent bien clairement qu'il n'y a guère d'espoir pour l'avenir, sous ce rapport. L'absence d'intérêt individuel dans les résultats d'économies communes, la continuelle et naturelle jalousie des fonctionnaires que préoccupent le prestige de leurs réseaux respectifs, et les conséquences immédiates d'actes posés, entraînent de longues et presque toujours futiles rivalités dans la poursuite de ce qu'ils décrivent comme un équilibre entre des avantages et des inconvénients. A ce point de vue, les témoignages ne permettent pas d'attribuer à l'un quelconque des deux réseaux une part prépondérante dans la responsabilité de ces futilités.

### COOPÉRATION OBLIGATOIRE

Une seconde recommandation, faite par le président du National-Canadien, tend à soumettre les négociations entre les réseaux à un nouvel organisme composé d'un représentant de chaque réseau et d'un président, nommé par le Gouvernement et ayant voix prépondérante. Cet organisme pourrait provoquer l'étude de tout projet individuel; en cas de rapport favorable de la majorité ou du président seul, le projet serait automatiquement soumis à un tribunal d'arbitrage, pour décision finale. On a soutenu que cela mettrait les compagnies de chemins de fer à l'abri de l'opprobre que comporterait un accord quant à l'application d'économies impopulaires. A cet égard, il serait tout à fait imprudent de compter sur le Gouvernement pour qu'il affronte volontairement—par l'intermédiaire de ses représentants—l'opprobre public de mesures impopulaires, devant lesquelles les hauts fonctionnaires des compagnies reculent eux-mêmes. L'expérience prouve qu'aucun gouvernement ne brave volontairement l'impopularité. La suggestion paraît donc inutile.

On pourrait signaler également qu'il semblerait dangereux d'assumer la responsabilité que comporterait l'établissement d'une commission chargée d'imposer les changements sous le rapport de l'exploitation ou de l'actif matériel comptant deux membres pour représenter un réseau et un seul pour représenter l'autre. Il importe d'éviter avec le plus grand soin d'imposer toute mesure qui pourrait constituer éventuellement une obligation pour le pays.

Il nous semble que, plus tôt le peuple canadien se rendra compte que la coopération de deux réseaux concurrents ne peut pas sérieusement fournir les économies indispensables, mieux cela vaudra pour l'application d'un remède efficace et pour la solvabilité de notre pays. A ce sujet, il ne faut pas oublier

que les chemins de fer luttent désespérément pour vivre. Tant qu'il en sera ainsi, chacun luttera pour soi-même. Et ce sont les contribuables qui paient les pots cassés. On a vigoureusement affirmé devant le Comité que cette rivalité destructive ne prendra fin que le jour où les hauts fonctionnaires et les employés des deux réseaux travailleront de tout cœur pour une même fin économique.

UNIFICATION DE LA DIRECTION

La troisième proposition tendait à unifier l'exploitation en imposant une direction unique aux deux réseaux, qui garderaient leurs propriétés respectives, sans garantir au Pacifique-Canadien aucun rendement pour ses actions, obligations ou autres émissions de capital. Sous le régime de l'exploitation commune, chaque compagnie continuerait de recevoir les mêmes recettes nettes que si elle eût été indépendante—calculées d'après les résultats effectifs sur une période d'années déterminée—et les économies dues à l'unification de la direction seraient partagées sur une base équitable. Ainsi, l'on a suggéré que la moitié au moins de ces économies devraient revenir au National-Canadien. L'exploitation unifiée pourrait être dirigée par une commission, créée par le Parlement et composée de quinze administrateurs, dont cinq choisis par le Gouvernement ou par le National-Canadien, cinq par le Pacifique-Canadien, et les cinq autres par les dix précédents, ou par toute autre méthode opportune.

Deux objections se présentent immédiatement:

*Premièrement*—On a soutenu que cette direction unifiée créerait un monopole gigantesque, et peut-être tyrannique.

A cette objection répondent les arguments suivants, extraits des témoignages:

(1) Depuis des années, de vastes parties du pays, qui ne sont pas desservies par les deux réseaux, vivent sous le régime du monopole, si l'on veut l'appeler ainsi, soit du National-Canadien, soit du Pacifique-Canadien; et elles n'ont pas subi d'inconvénients sensibles.

(2) Les réseaux ont perdu depuis longtemps tous les pouvoirs qui pourraient rendre un monopole dangereux pour l'intérêt public. La loi les soumet à l'autorité de la Commission des Transports, qui contrôle les abandons de lignes, les suppressions ou réductions de services, les hausses ou les baisses de taux.

(3) Les transports par automobiles, autobus et camions (publics et privés), et les transports par voie d'air et par voie d'eau se sont développés au point qu'une concurrence vigoureuse, difficile à surmonter, subsisterait même avec des chemins de fer d'exploitation unifiée. De nombreux témoins, y compris les porte-parole des ouvriers, ont affirmé que le système actuel ne permettait pas de soutenir la concurrence, et que, si l'on ne règle pas la situation, les cheminots en souffriront directement et sérieusement.

(4) Le monde moderne comporte un grand nombre de monopoles, volontairement imposés par le peuple, dans le but essentiel de supprimer les charges excessives et le gaspillage dus au double emploi. Les transports, le téléphone, l'eau, le gaz, l'électricité et autres services urbains en fournissent des exemples frappants, ainsi que les chemins de fer, en certains pays.

*Deuxièmement*—L'autre objection est fondée sur la crainte de former une masse de population dont l'influence pourrait dominer la vie politique du Canada. On peut répondre, semble-t-il, que si la coalition doit être provoquée par un intérêt professionnel, ce motif existe déjà. On ne peut en donner un meilleur exemple que l'opposition faite par les syndicats de cheminots des deux réseaux à l'unification et même à la coopération.

Si la coalition doit se faire pour des raisons politiques, la situation est aussi favorable à ce phénomène, actuellement, qu'elle pourrait l'être sous une direction unifiée. Bien des gens croient que cette influence politique s'exerce déjà. Il n'est pas douteux que la masse des employés des deux réseaux exerce une pression sur les partis politiques, par l'intermédiaire des syndicats.

Cette pression continue et concertée vise principalement à la protection d'une catégorie privilégiée parmi toutes classes ouvrières du pays.

En fait, cette influence est un des principaux obstacles au règlement de notre problème ferroviaire. On ne peut le supprimer qu'en plaçant l'administration du National-Canadien, d'une manière incontestable et définitive, au-dessus des ingérences politiques, et entre les mains d'hommes compétents, énergiques et parfaitement indépendants, à l'abri des attaques injustifiées. Ces conditions seraient remplies par une commission convenablement choisie, et qui n'aurait d'autre dessein que la bonne exploitation d'un réseau unifié.

Tous les motifs raisonnables que les cheminots pouvaient avoir pour s'opposer à l'unification de la direction ont été éliminés par l'offre de les protéger contre toute perte provenant de congédiements, de régressions, ou de transferts, de la même manière qu'en Grande-Bretagne. N'oublions pas qu'il faut au moins de cinq à sept ans pour que l'unification produise, pas à pas, ses pleins résultats. Les témoignages établissent que la réduction normale du nombre d'employés par suite de décès, retraites et démissions enlève dans l'ensemble, plus d'hommes que ne ferait l'unification. Et les personnes lésées—il s'en trouverait—pourraient sûrement recevoir une compensation. Les garanties offertes d'une manière précise constituent des mesures de protection jusqu'ici inconnues des travailleurs canadiens de toutes les industries, et dont aucune autre catégorie ne jouit.

Il n'était pas déraisonnable de prévoir que les cheminots seraient rassurés par la déclaration précise faite, à ce sujet, au nom du Pacifique-Canadien—et qui serait sans doute acceptable au Gouvernement en cas d'accord—et renonceraient à leur opposition au projet d'unifier la direction. Ceci est d'autant plus vrai que le plan de compensation devrait faire et ferait l'objet d'un accord, tenant pleinement compte des désirs des employés. Les droits conférés par cet accord auraient force de loi.

On viserait à éviter à notre pays un désastre financier dont toutes les classes souffriraient, surtout les plus pauvres. Il n'est donc pas injuste de demander la collaboration loyale de tous.

Persister dans leur attitude actuelle équivaudrait à prétendre que les contribuables canadiens doivent supporter à perpétuité la charge de milliers d'emplois superflus. Et l'on doit bien remarquer que les bénéficiaires sont surtout les employés plus anciens et privilégiés, tandis que leurs coemployés plus jeunes souffrent du manque de travail.

N'oublions pas, à cet égard, que le volume d'affaires des chemins de fer diminue régulièrement, au Canada comme d'ailleurs celui de tous les pays, par rapport à l'ensemble du commerce. Les témoignages nous portent à prévoir que cette tendance persistera.

M. Hungerford, président des Chemins de fer Nationaux du Canada, a dit, dans son témoignage, que les efforts accomplis pour exploiter le réseau d'une manière économique étaient limités par ce qu'il a appelé des considérations d'intérêt public. C'est le gouvernement du jour qui détermine en réalité ce qui constitue " l'intérêt public "; et si le National-Canadien n'était pas une entreprise d'Etat, elle ne pourrait pas être exploitée sur ses bases actuelles.

On peut raisonnablement conclure, comme l'indiquait feu sir Henry Thornton dans son témoignage devant la commission royale, que, en dépit des efforts de l'administration du réseau pour suivre de saines méthodes, la politique du Gouvernement exerce une fâcheuse influence sur les augmentations ou réductions de personnel, l'exécution des contrats, les achats, etc. Et cela explique,

dans une large mesure, que le National-Canadien ait dépensé l'année dernière 96.67 p. 100 de ses recettes en frais d'exploitation, tandis que le Pacifique-Canadien ne dépensait que 82.29 p. 100.

On peut citer, comme cas flagrant d'influence politique sur la ligne de conduite du National-Canadien, la promesse de l'achèvement du terminus de Montréal faite par des ministres plusieurs mois avant que les administrateurs aient recommandé la poursuite des travaux.

Nous croyons que la direction commune, en éliminant les interventions politiques de ce genre, et en supprimant graduellement de nombreux doubles emplois et frais superflus, fera disparaître la principale cause des déficits passés.

### ÉCONOMIES À RÉALISER PAR L'UNIFICATION

Sir Edward Beatty, président de la Compagnie du Pacifique-Canadien, estimait à $75,300,000 l'économie annuelle réalisable par l'unification administrative, en supposant des conditions normales de trafic, comme celles de l'année 1930. Cette évaluation fut appuyée, avec force détails, par de nombreux fonctionnaires de la compagnie. Ces fonctionnaires et sir Edward Beatty lui-même furent longuement questionnés par le Comité. Pour les années de trafic moins intense, ils donnèrent des chiffres moins élevés, mais encore appréciables.

Il semble important de décrire en détail la méthode employée pour calculer ces économies. En voici le résumé, soigneusement déduit des témoignages et confirmé par eux en tous points:

> En ce qui concerne les économies réalisables en unifiant la direction, on prit d'abord en considération les conclusions respectivement soumises à la Commission royale Duff par les fonctionnaires des deux compagnies. Ces conclusions furent les suivantes:
>
> *D'après les fonctionnaires du Pacifique-Canadien*:
>
> $75,300,000, en se basant sur le volume d'affaires de 1930;
>
> *D'après les fonctionnaires du National-Canadien*:
>
> $50,340,000 en se basant sur le volume d'affaires de 1931.
>
> Ce dernier chiffre correspondrait à $56,440,000 en se basant sur le volume d'affaires de 1930, de 30 p. 100 plus élevé que celui de 1931.
>
> Les chiffres correspondants sont donc: $75,300,000 d'après le Pacifique Canadien et $56,440,000 d'après les fonctionnaires du National-Canadien.
>
> Ensuite figurait un exposé complet des méthodes très soigneuses employées pour arriver aux évaluations ci-dessus.
>
> Les fonctionnaires du Pacifique-Canadien témoignèrent les premiers. Un comité d'employés des services d'exploitation, du génie, du trafic, de la mécanique et de la comptabilité avaient longuement étudié la question. Ce comité avait examiné les organismes de surveillance des deux réseaux, l'emplacement et les fonctions des diverses lignes, les services de trains de voyageurs et de marchandises, l'outillage des terminus et des ateliers. Chaque sujet d'étude fut soumis à des spécialistes bien au courant. Les fonctionnaires supérieurs furent consultés. En un mot, toutes les ressources de ces organisations furent utilisées par le comité. Celui-ci cherchait à déterminer non pas la limite maximum des économies, mais simplement le chiffre qu'il était normal de prévoir en période ordinaire. Le National-Canadien adopta des méthodes différentes de celles du Pacifique-Canadien. Mais tous deux comprirent, dans leur étude, les économies résultant de la réduction des frais généraux, des frais de sollicitation, de publicité et de surveillance régionale; ils comprirent les abandons de lignes, les modifications d'itinéraires, l'augmentation des

chargements de wagons et de trains, la mise en commun d'ateliers de réparation, le rajustement de services de trains de voyageurs, l'usage en commun des terminus pour les voyageurs et pour les marchandises, l'unification de services de messageries et de télégraphe, etc. Chaque évaluation comporte des postes que ne paraissent pas dans l'autre, mais compte tenu des deux moyens employés pour obtenir ces estimations, cette différence de méthode renforce la valeur de la similitude des résultats, pour le calcul des économies par un fonctionnaire compétent de la Le Pacifique-Canadien a fait reviser minutieusement tout le plan adopté pour le calcul des économies par un fonctionnaires compétent de la *Great Northern Railway Company*. Ce fonctionnaire, M. V. P. Turnburke, directeur général de la comptabilité du *Great Northern* s'est lui-même occupé de la fusion du *Great Northern* et du *Northern Pacific*. Après un examen attentif, il présenta certaines critiques et suggestions, et déclara finalement qu'il n'hésitait pas à adopter les conclusions du comité du Pacifique-Canadien, qui s'était montré prudent.

Un certain nombre des principaux fonctionnaires supérieurs et ingénieurs du Pacifique-Canadien, qui avaient siégé dans dix-sept comités en tout, expliquèrent, en utilisant les principales divisions de la comptabilité ferroviaire, les économies prévues en raison d'une fusion. La plupart de ces divisions étaient elles-mêmes subdivisées en sections et même en sous-section, afin d'établir dans chaque cas deux séries de chiffres, l'une applicable à la section ou sous-section en tant que partie des deux réseaux unifiés, et l'autre représentant l'économie due à l'unification.

On ne peut nier le caractère complet et impressionnant des données établies par ces procédés.

Il convient d'insister sur un aspect particulier de ces économies. On s'est efforcé de donner au public l'impression que les abandons de lignes étaient le seul, ou au moins le principal moyen de réaliser des économies . Les témoignages démontrent clairement que les abandons de lignes ne procurent pas plus de 10 p. 100 des économies réalisables. Et ces 10 p. 100 comprennent le résultat d'abandons de tronçons presque inutilisés, auxquels aucun réseau ne s'oppose. Aucune des personnes qui ont témoigné ne semble avoir l'intention d'abandonner d'autres lignes que celles dont la Commission des Transports, après avoir entendu tous les intéressés, jugerait l'abandon non préjudiciable à l'intérêt public. Il a été démontré que de fortes économies peuvent être réalisées sans abandon de lignes.

Les témoignages entendus ont prouvé, sauf en ce qui concerne certains articles de moindre importance énumérés ci-après, qu'il était possible d'effectuer, en se basant sur l'année 1930, des économies au montant de $75,300,000, ainsi qu'en fait foi l'estimation soumise par le Pacifique-Canadien à la commission royale de 1932.

Pour compléter les investigations conduites par divers membres du Comité, ce chemin de fer entreprit, dès la première audience, de préparer une nouvelle estimation basée sur le trafic de 1937; celle-ci indique des économies réalisables de l'ordre de $56,346,000, sans qu'il soit question de désaffecter aucune ligne. En tenant compte des lignes dont la Commission des transports pourrait autoriser l'abandon en vertu des conditions actuelles, le montant précité serait de $59,361,000. On a expliqué cette réduction en disant que les fluctuations du trafic influençaient les économies possibles; par conséquent, si le trafic revenait à son niveau de 1930, ces économies s'établiraient de nouveau à $75,300,000.

Les dépositions des témoins du Pacifique-Canadien étaient nécessairement d'un caractère technique. On peut en dire autant, bien qu'à un degré moindre, du témoignage contraire rendu par les fonctionnaires du National-Canadien.

Pour démontrer le caractère très spécial des arguments offerts des deux côtés, il suffit de se reporter d'une façon générale à la méthode utilisée pour déterminer les économies réalisables du fait de l'unification.

Cette méthode exigeait que l'on établît avec certitude la réduction du parcours des trains et des wagons rendue possible, sans nuire au service auquel le public a droit, par la mise en commun des trains légèrement chargés,—ce qu'une administration unifiée pourrait manifestement obtenir—et par l'utilisation des trajets les plus courts ou les plus économiques, tant pour le trafic-voyageurs que pour le trafic-marchandises. D'après les témoignages, cette mesure occasionnerait une réduction de 6,909,939 train-milles (voyageurs), soit 14.3 p. 100, et de 8,897,000 train-milles (marchandises), soit 15.4 p. 100. Ces pourcentages et les autres calculés identiquement, ont servi à établir les économies réalisables dans les différents services auxquels on pouvait les appliquer.

En d'autres cas, les économies réalisables ont été estimées en calculant la réduction de frais que permettrait la fusion de certains services. La formule concernant le parcours des wagons et des trains a été utilisée pour établir un chiffre de $50,000,000 sur les $75,373,000 d'économies que l'on a prétendu réalisables. D'autres procédés techniques ont été empruntés, soit seuls, soit de concert avec la réduction du parcours des trains pour établir le reste de ces économies.

Tous les calculs ont été basés sur les chiffres de 1930.

Tous les fonctionnaires du National-Canadien ont combattu la formule précitée et ses résultats en niant l'exactitude de la réduction établie quant au parcours des trains et en affirmant de plus que les frais par unité du Pacifique-Canadien ne peuvent s'appliquer au National-Canadien, les deux réseaux étant dissemblables. Par les témoignages rendus en son nom, le Pacifique-Canadien a prouvé que ses frais par unité n'avaient pas été appliqués aux opérations de son rival, mais qu'ils avaient servi à l'estimation des réductions rendues possibles par l'unification des deux réseaux. Les représentants du National-Canadien ont soutenu de plus que les calculs du Pacifique-Canadien n'avaient tenu aucun compte de la réduction appréciable survenue dans les dépenses du premier de ces réseaux, de 1930 à 1937. Le Pacifique-Canadien a admis, de son côté, que les économies permanentes réalisées depuis quelques années justifiaient de réduire de $4,801,000 l'estimation première mais, par contre, il a démontré que certains changements notoires augmentaient cette estimation de $9,056,000. De plus, les témoignages ont prouvé que les épargnes provisoires réalisées par les deux réseaux, chacun de leur côté, différaient totalement des économies permanentes que l'unification rendrait possibles en supprimant la dispersion des efforts. L'estimation revisée du Pacifique-Canadien repose sur les données de 1937 et, si elle est raisonnablement exacte, elle annihile l'allégation voulant qu'il ne soit plus possible de réaliser d'épargnes importantes parce que, chacun de leur côté, les deux chemins de fer ont déjà effectué les économies que la réduction du trafic ou toute autre cause permettait de réaliser.

De 1930 à 1937, les recettes nettes des deux réseaux ont baissé de 21.6 p. 100 et leurs dépenses réunies, pour la même période, ont été comprimées de 20.7 p. 100.

De tous les témoins du National-Canadien, M. Fairweather semble être celui qui a étudié la question sous tous ses aspects. Dans sa déposition, il a soutenu que l'unification ne permettrait pas de réaliser d'importantes économies car le public et les employés ne toléreraient pas la réduction de service qu'elle amènerait non plus que la création d'un monopole. Mis en face de maints articles auxquels les objections précitées ne semblaient pas s'appliquer, même indirectement, le témoin nous a donné l'impression qu'il se refusait à admettre les économies qu'il ne pouvait prétendre irréalisables. M. Hungerford, le président du National-Canadien, a aussi appuyé les affirmations générales du témoin.

Ces deux fonctionnaires ont rendu témoignage avec le souci constant de ménager la popularité du National-Canadien et de son administration. Il n'y a pas à s'en étonner, considérant l'ambiance qui environne inévitablement les fonctionnaires qui ne doivent répondre de leurs actes qu'au Gouvernement.

Toutefois, on n'appuyera jamais trop sur le fait qu'un tel état d'esprit amène nécessairement l'établissement de services inutiles et extravagants et le sacrifice des intérêts du contribuable.

En ce qui regarde particulièrement la déposition de M. Fairweather, il faut se souvenir du rapport que ce dernier a préparé et soumis à la commission royale de 1932. Prenant pour base le trafic de 1930, ce rapport établissait à $56,230,000 les économies rendues possibles par l'unification et, en se basant sur le trafic de 1931, il estimait les mêmes économies à $50,090,000; cette dernière année se rapproche sensiblement de 1937 en ce qui regarde le trafic. De plus ce rapport fut rédigé à la demande de feu sir Henry Thornton et soumis à la commission royale lors d'une conférence tenue à bord du train. Il importe de noter qu'il fut dressé avant l'institution de cette commission et avant même que le Pacifique-Canadien, à l'instigation de cette dernière, entreprenne de préparer son estimation. Pour rédiger le rapport précité, M. Fairweather a bénéficié de la collaboration de sept techniciens et il a pu obtenir du Pacifique-Canadien toutes les informations qu'il désirait.

La première estimation de M. Fairweather est très détaillée; elle comprend un mémoire explicatif de douze pages et 39 pages d'annexes. Bien qu'elle ait été dressée au moyen de procédés tout à fait différents, elle semble corroborer les allégations de sir Edward Beatty, ainsi qu'en fait foi le tableau ci-après qui compare les rubriques principales des deux estimations:

ESTIMATIONS DES ÉCONOMIES RÉALISABLES DU FAIT DE L'UNIFICATION, PRÉPARÉES PAR LE NATIONAL-CANADIEN ET LE PACIFIQUE-CANADIEN ET BASÉES SUR LE TRAFIC DE 1930

| | N.-C. | C.-P. |
|---|---|---|
| Augmentation des recettes d'exploitation | $ 6,540,000 | $ 1,396,000 |
| Sollicitation du trafic et publicité | 6,950,000 | 5,976,000 |
| Transport et opérations diverses | 20,047,000 | 24,954,000 |
| Entretien de la voie et des constructions | 3,423,000 | 14,889,000 |
| Entretien du matériel | 7,797,000 | 14,360,000 |
| Généralités | 1,573,000 | 4,289,000 |
| Vapeurs affectés au cabotage et au service des lacs | 500,000 | 450,000 |
| Hôtels | 4,500,000 | .... |
| Messageries | 600,000 | 1,450,000 |
| Télégraphes (lignes commerciales et lignes à l'usage des chemins de fer) | 700,000 | 948,000 |
| Intérêt sur les immobilisations libérées par la désaffectation de l'outillage et du matériel roulant | 3,000,000 | 6,350,000 |
| Divers | 600,000 | 311,000 |
| Grand total | $56,230,000 | $75,373,000 |

L'hon. M. DANDURAND: Vous savez, bien entendu, sous quelles réserves et conditions M. Fairweather a fait cette déclaration.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, je le signale.

Chaque estimation comprend des détails qui ne sont pas mentionnés dans l'autre, ce qui prouve que la réunion des deux pourrait très bien frayer la voie à certaines économies encore plus considérables que le total déjà établi pour l'une ou l'autre de ces estimations.

M. Fairweather a aussi rendu témoignage sur les économies réalisables du fait de la coopération. Sur ce point ses vues semblent avoir évolué considérablement, car il avait déjà estimé ces économies à $35,000,000, puis à $24,000,000, ensuite à $10,000,000 et il a fini par dire que ces estimations n'étaient, après tout, que conjectures de sa part. Il est difficile d'apprécier la valeur d'un tel témoignage.

Cette analyse succincte des dépositions recueillies suffit pour en démontrer le caractère technique. Après avoir étudié le problème pendant plusieurs mois,

après avoir recueilli une foule de dépositions portant sur tous les aspects de la question et eu l'avantage d'interroger les témoins, les soussignés, et, tout probablement, quelques autres membres de votre Comité, ont jugé qu'ils étaient en mesure de se prononcer sur le bien-fondé des théories soutenues par les administrateurs des deux réseaux. D'autre part, n'étant pas des experts en la matière, ils sont d'avis que le public serait mieux servi et plus satisfait si un tribunal composé de techniciens expérimentés était institué pour étudier impartialement les témoignages rendus et faire rapport de ses constatations. A cette fin, la motion suivante a été proposée le 2 mai 1939:

> Que les témoignages rendus devant le Comité soient soumis à un bureau d'ingénieurs et de comptables en vue de chemin de fer, n'ayant aucun intérêt ni dans un réseau ni dans l'autre, afin qu'un tel bureau puisse étudier lesdits témoignages et, particulièrement, leurs aspects pratiques en génie et en comptabilité ferroviaires, et faire tel examen physique qu'il peut juger nécessaire en vue de soumettre un rapport complet au Comité sur le montant des économies que ledit bureau croirait résulter d'un système de gestion unifiée, et dans quelle mesure, s'il y avait lieu, ces économies comporteraient un amoindrissement des services ferroviaires pour le peuple canadien.

Nous regrettons que cette motion ait été rejetée.

Les soussignés sont d'avis que les investigations précitées n'auraient pas nécessairement entraîné de frais considérables parce que, d'abord, les dépositions ont déjà été recueillies et, en second lieu, parce que les enquêtes sur place n'auraient été que rarement nécessaires, les exposés de faits, cartes, plans et autres données indispensables existant déjà et pouvant être consultés au bureau de chaque compagnie. Les soussignés sont aussi d'avis que seul un tel rapport permettrait au peuple canadien de tirer parti avec avantage de tous les renseignements que votre Comité a recueillis.

Les soussignés attachent une grande importance au fait que les administrateurs du Pacifique-Canadien et ceux du National-Canadien ont des opinions diamétralement opposées sur cette question qui aurait dû être envisagée au strict point de vue des économies à réaliser à l'avantage du peuple canadien dans l'exploitation des chemins de fer, question comportant nécessairement le maintien des services indispensables. Ainsi considérée cette question se pose, ou devrait se poser de façon absolument identique pour les deux réseaux. Par conséquent, il faut en conclure que des considérations autres que celles qui sont énumérées ci-dessus ont exercé leur influence.

Ceci dit, les soussignés désirent de plus insister de nouveau sur le fait qu'il importe, tant pour le crédit et la solvabilité du pays que pour le bien de toutes les classes et de toutes les collectivités du Dominion, de trouver sans plus de délai une solution nette et pratique.

## CONCLUSION

L'ordre d'institution de votre Comité lui a confié une mission bien définie, à savoir:

> s'enquérir et faire rapport sur les meilleurs moyens de soulager le pays de la situation extrêmement grave des chemins de fer ainsi que du fardeau financier qui en résulte.

Pour obéir à cet ordre, il fallait d'abord conduire une enquête complète. Nous nous en sommes acquittés. L'enquête terminée, il nous faut "faire rapport" et ce rapport doit énumérer les "moyens" que votre Comité juge à propos de recommander "pour soulager le pays de la situation extrêmement grave des chemins de fer ainsi que du fardeau financier qui en résulte." Ceux qui le rédigent doivent donc user de leur jugement pour découvrir, à la lumière des témoignages rendus, quels sont les "meilleurs moyens" à suggérer.

D'après les dépositions recueillies, les soussignés n'ont pu découvrir que les remèdes ci-après énumérés.

De plus, nous croyons que si, contrairement aux preuves offertes, un soulagement tangible peut naître de n'importe quelle autre des mesures suggérées, ces dernières, de par leur application au degré voulu pour produire un résultat, seront sujettes aux objections qui pourraient être soulevées contre les moyens recommandés ci-après.

Les considérations suivantes ont fait impression sur nous:

(1) Les grandes entreprises rivalisant dans le même domaine peuvent en général, et probablement toujours, réaliser des économies considérables par la mise en commun de l'exploitation;

(2) L'unification de certains services de nos chemins de fer a déjà produit une forte réduction des frais. L'exploitation des trains en commun, par exemple, a permis de réaliser une économie de 33 p. 100 bien que subsiste encore le gaspillage né du double emploi dans les terminus, gares à marchandises et le reste;

(3) En plus des économies réalisées chaque année sur les frais d'exploitation, un réseau groupé sous une administration unique exigerait beaucoup moins de nouveaux capitaux que deux chemins de fer rivaux;

(4) En supposant qu'il soit possible de sauvegarder l'intérêt du public et maintenir les services indispensables, un plan comportant l'unification des administrations de nos deux chemins de fer permettrait de réaliser nombre d'économies importantes. Pour assurer le maintien de tout service indispensable au public et la sauvegarde des intérêts du pays, les soussignés recommandent que l'on insiste sur les conditions énumérées ci-dessous à propos de tout plan visant à établir une administration unique. Il va sans dire que les stipulations ci-après ne sont pas absolues. Toutefois, nous croyons que les conditions qui existent au pays et qui atteignent le Dominion, d'une part, et le Pacifique-Canadien, d'autre part, sont telles que les intéressés peuvent se rallier à toutes les mesures nécessaires et raisonnables. Il ne faudrait pas perdre de vue les objectifs suivants:

i. Le pays ne devrait pas être dans l'obligation légale ou morale, implicite ou explicite, d'assumer une responsabilité quelconque en ce qui regarde les obligations ou titres du Pacifique-Canadien, tant en principal qu'en intérêts;

ii. Tout plan visant à l'établissement d'une administration unique devrait être conçu de façon à interdire au Pacifique-Canadien d'exercer une influence prépondérante sur son exécution;

iii. Jusqu'à concurrence de la moyenne des recettes globales des deux réseaux, établie après entente sur une période donnée, le National-Canadien devra recevoir, pour sa part, la moyenne de recettes dont il a bénéficié jusqu'ici;

iv. Quant aux recettes excédant la moyenne précitée, qui seront tout probablement dues aux économies réalisées par l'administration unique, le National-Canadien devra en toucher au moins la moitié;

v. Les nouvelles immobilisations, qui seront restreintes aux exigences de l'entreprise commune, devraient être basées sur la responsabilité nette et individuelle constituée par l'apport de chaque intéressé, le National-Canadien (ou le Dominion du Canada) d'une part, et la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, d'autre part;

vi. Les deux intéressés devraient consentir à toute extension des pouvoirs et de la régie de la Commission des transports, si l'on juge cette mesure nécessaire pour protéger et servir les intérêts du public.

Il s'agit simplement de consentir à ne pas formuler de plainte quand la chose se produira.

vii. Pour éviter que personne ne souffre indûment des économies considérables à réaliser, les deux réseaux devraient, pour protéger leurs employés atteints par les réformes, adopter des dispositions inspirées des mesures prises en ce sens par les chemins de fer de la Grande-Bretagne;

viii. Il faudrait que tous les obligataires du Pacifique-Canadien et du National-Canadien consentent aux dispositions adoptées, pourvu que leur créance ne soit pas déjà garantie par l'Etat.

Après avoir entendu les témoignages, les soussignés sont d'avis que seule la gestion unifiée apportera quelque soulagement au pays; qu'il appert des preuves offertes que cette réforme s'avérera efficace pourvu que la loi l'autorisant interdise toute ingérence politique. Ils sont aussi d'avis que cette mesure peut être appliquée sans nuire en quoi que ce soit à tous les intérêts en jeu.

Arthur Meighen
C.-P. Beaubien
F. B. Black
J. A. Calder
Thos Cantley
L. Coté
J. T. Haig
G. B. Jones
W. H. Sharpe

L'hon. M. SINCLAIR: Dans ce rapport, vous faites allusion à plusieurs reprises aux " soussignés " mais vous ne mentionnez aucun des signataires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, j'ai fait comme le leader du Gouvernement. Je ne désespère pas d'en nommer quinze.

L'hon. M. DANDURAND: Mon honorable ami a-t-il quelque chose à ajouter?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non. Le président nous a demandé si nous voulions voter le rapport. Je ne vois pas l'utilité de mettre l'un ou l'autre rapport aux voix.

Le PRÉSIDENT (Le très hon. M. Graham): Est-il convenu que cette discussion permettra l'adoption d'un rapport unanime?

L'hon. M. DANDURAND: Je ne sais si mon très honorable ami veut proposer que nous ajournions à demain pour avoir le temps d'étudier son rapport à fond. Il m'a fait un grand honneur en demandant vingt-quatre heures pour répondre à ce que j'avais rédigé. J'ai suivi attentivement l'exposé de mon honorable collègue. Ce dernier a laissé entendre que mon rapport, présenté hier au Comité, était quelque peu entaché de politique. J'ignore ce qu'il a voulu dire par là car je croyais avoir exposé mes vues aussi impartialement que possible.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je m'exprimerai autrement. Votre rapport vise à ne froisser personne plutôt qu'à découvrir un remède.

L'hon. M. DANDURAND: Vous me prêtez une intention que je n'ai jamais eue. Je m'abstiendrai de qualifier le rapport de mon très honorable ami, mais je puis dire que ce document reproduit la thèse que le Pacifique-Canadien a soutenue depuis le début. Je suis au courant des arguments de cette compagnie et je connais les objectifs qu'elle veut atteindre.

Maintenant, afin que le Comité soit au courant de l'entière situation et de la version des deux réseaux—vu que ces deux derniers ont étudié la question avec nous et que la plupart des témoignages entendus en traitaient—je donnerai lecture d'un exposé daté du 3 mai 1939 et adressé au Comité par M. Hungerford, le président du National-Canadien. Cet exposé n'a pas été lu. En voici le texte:

Honorables messieurs,

Pour répondre à votre invitation, j'ai fait étudier par les hauts fonctionnaires de notre réseau qui ont comparu devant votre Comité pour critiquer les détails de l'estimation de $75,000,000 du Pacifique-Canadien, le mémoire que cette compagnie a dressé pour réfuter leur témoignage. Ces derniers m'informent que le mémoire en question ne contient aucune

donnée pouvant les autoriser à modifier en quoi que ce soit le témoignage qu'ils ont rendu sur cette estimation de $75,000,000. Ils m'informent aussi que dans le domaine de leur compétence respective, ils considèrent encore cette estimation comme erronée et irréalisable. De mon côté, je partage cet avis sans réserve.

Le National-Canadien a fait entendre ses représentants pour démontrer la différence marquée qui existe entre une estimation théorique et ce qui peut être accompli dans le domaine pratique. En témoignant devant le Comité, j'ai moi-même dit que les économies appréciables prévues dans l'estimation de $75,000,000 ne pourraient jamais se réaliser. Je suis du même avis en ce qui concerne l'estimation de $59,700,000 établie par le Pacifique-Canadien d'après les conditions de 1937. Vu l'expérience considérable que j'ai acquise en matière de fusion des entreprises ferroviaires, je considère qu'il est absolument illusoire d'espérer la réalisation d'économies d'une telle envergure.

Je ne crois pas à l'utilité de répondre en détail au mémoire du Pacifique-Canadien déposé pour réfuter le témoignage des représentants de notre réseau. Si le Pacifique-Canadien refuse de dévoiler les réformes matérielles qu'il prévoit dans son plan, cette réponse n'aurait que peu de valeur pour mettre à l'épreuve les théories qu'il entretient à l'égard de la réduction quantitative et qualitative des services ferroviaires, ainsi qu'à l'égard des désaffectations de terminus, d'usines, de remises à locomotives et le reste; cette réponse n'ajouterait rien aux témoignages déjà rendus. Puisque le Pacifique-Canadien ne dit rien des réformes qu'il prévoit à ce sujet, la discussion se résume à relever des statistiques et conjecturer sur l'inconnu. Le fait de citer des chiffres ne suffit pas pour établir le bien-fondé de l'estimation de $75,000,000; il faut encore voir s'il est possible d'accomplir ce qui est proposé.

Cette estimation fut soumise en 1931 à la Commission royale enquêtant sur les transports et les témoignages rendus devant cette commission ont montré clairement que le Pacifique-Canadien a préconisé, comme de la plus haute importance, un plan prévoyant la désaffectation de 5,000 milles de voies ferrées. Ce dernier a déclaré à la commission que ce programme permettrait à lui seul d'économiser $16,366,000 par année. Le Comité spécial du Sénat a étudié à fond l'an dernier la possibilité d'exécuter ce programme et de réaliser les économies qu'il prévoit. Je ne crois pas exagérer en disant qu'on a tout simplement prouvé que de tels abandons de lignes sont absolument impraticables. Il faut donc en déduire que la plupart des autres réformes proposées par le Pacifique-Canadien s'avéreraient tout aussi irréalisables si l'on en connaissait les détails. De toute évidence, les mesures en question sont rigoureuses puisque les représentants du Pacifique-Canadien ont refusé de les dévoiler en disant que le ressentiment anticipé des localités intéressées nuirait aux intérêts de leur compagnie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Puis-je vous demander de quoi il s'agit?

L'hon. M. DANDURAND: Je lis l'exposé de M. Hungerford.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cet exposé fait partie des Témoignages, n'est-ce pas?

L'hon. M. DANDURAND: Oui, mais il n'avait pas encore été lu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vois. Continuez, je vous prie.

L'hon. M. DANDURAND: (Il lit):

Je vois que le mémoire-réplique du Pacifique-Canadien parle à plusieurs reprises d'une estimation qui aurait été soumise par le National-Canadien à la Commission d'enquête sur les transports à propos des économies rendues possibles par l'unification. Les données de cette

estimation auraient servi à corrober les chiffres de celle du Pacifique-Canadien. Dans les témoignages rendus devant le Comité du Sénat, on a signalé que les chemins de fer de l'Etat n'avaient jamais soumis telle estimation à la Commission royale, mais que M. S. W. Fairweather à la demande de cette dernière avait déposé une estimation théorique contenant certaines réserves bien définies quant à la possibilité d'accomplir ce qui y était proposé. La comparaison de l'estimation du Pacifique-Canadien avec des données tirées d'une autre estimation comportant de telles réserves ne peut donner plus de poids aux allégations de la compagnie précitée. Au contraire, cette comparaison justifierait de croire encore plus irréalisable l'estimation du Pacifique-Canadien étant donné les réformes plus rigoureuses que révèle l'ampleur plus prononcée de cette proposition.

Comme je l'ai déjà dit au Comité cette estimation peut se diviser en deux chapitres généraux. Le premier comporte des économies estimées d'après une forte réduction opérée dans le service ferroviaire de façon à répondre aux exigences de l'économie sans considérer si les mesures à prendre sont applicables ou non. Cette réduction comprendrait l'abandon de certaines lignes, la désaffectation de gares, d'usines, de remises à locomotive et le reste, ainsi qu'une réduction qualitative et quantitative du service des trains. L'exposé réfutatoire du Pacifique-Canadien oppose une dénégation générale à ces critiques, mais comment cette dénégation peut-elle être prise au sérieux si cette compagnie persiste dans son refus de dévoiler les détails de ce qu'elle veut proposer? Si, comme elle le prétend, les réformes proposées ont pour effet de procurer un service amélioré moyennant une diminution de frais, pourquoi ne pas renseigner les intéressés sur les mesures dont on envisage l'application? Il serait alors possible de voir si les opinions des représentants du Pacifique-Canadien sur ce qui doit constituer un service ferroviaire satisfaisant pour le pays concordent avec les vues des industriels et des localités intéressés.

Au second chapitre général de l'estimation de $75,000,000, les économies prévues découlent de l'application des frais par unité du Pacifique-Canadien aux opérations du National-Canadien, ce qui est également erroné. L'exposé réfutatoire du Pacifique-Canadien dit bien que les prix de revient de cette compagnie " n'ont pas été appliqués aux opérations du National-Canadien mais bien à celles d'un nouveau réseau unifié ". C'est là jouer sur les mots car les noms ne changent rien aux conditions et les problèmes d'exploitation qui se posent pour le National-Canadien se poseraient tout aussi bien pour l'entreprise unifiée, du moment que les biens du chemin de fer de l'Etat sont en jeu. Il se peut, bien entendu, que le Pacifique-Canadien ait basé son estimation sur des réductions draconiennes dans la qualité et la quantité des services que le réseau de l'Etat doit assurer au public, malgré qu'il le fasse à perte.

L'exposé réfutatoire prétend que les différences tangibles existant entre les deux chemins de fer à propos des particularités matérielles, des problèmes du trafic et de l'exploitation " se compensent les unes les autres ou sont, en somme, négligeables ", mais cet argument ne convaincra aucun de ceux qui connaissent l'historique du National-Canadien et les problèmes spéciaux qu'il lui faut résoudre en faisant œuvre de pionnier et en fournissant un service de transport national à la plus grande partie du Canada. Au contraire, cet argument constitue une nouvelle preuve de la fausseté de l'estimation du Pacifique-Canadien.

J'ai dit ce que je pensais de la fausseté, de l'inexactitude et du caractère irréalisable de cette estimation. Je crois fermement que l'on court vers l'insuccès en basant la solution du problème ferroviaire sur l'espoir

de réaliser des économies d'une telle envergure; en effet, même si l'on n'en atteint pas le montant prévu, ces dernières deviennent impossibles si l'on tient un juste compte de l'intérêt public. C'est là l'épreuve définitive et concluante de la nature réalisable d'un projet quelconque et les autorités publiques tentent cette épreuve avant d'autoriser les abandons de lignes ou le déclassement des services auxquels le public a droit. Il est indéniable que les réductions draconiennes opérées dans le service ferroviaire entraîneront une diminution non moins forte des salaires payés par les chemins de fer; voilà un autre facteur qui a ses répercussions sur l'intérêt public. Puisque 60 p. 100 des frais d'exploitation ferroviaire représentent la rétribution versée à la main-d'œuvre, $40,000,000 au moins des économies prévues à l'estimation de $75,000,000 seraient obtenus par une contraction des salaires ce qui, joint à la réduction considérable des services ferroviaires, augmenterait d'autant le tort causé à la population. Les mesures d'intérêt public ne doivent pas découler d'une estimation dressée par des techniciens, tout experts soient-ils; au contraire, c'est à l'autorité gouvernementale qu'il incombe de les déterminer et de les appliquer. Je reviens au refus du Pacifique-Canadien de dévoiler au Comité et au pays les mesures spécifiques qui atteindront certains services et certaines collectivités. Je suis persuadé qu'une telle révélation de sa part démontrerait que ces mesures sont tout aussi irréalisables que le programme de désaffectation de lignes qu'il mettait de l'avant dans son exposé à la Commission royale d'enquête sur les transports. Après la désapprobation marquée dont ce programme a été l'objet lorsqu'il a été présenté au Comité du Sénat, on ne peut plus le considérer comme une proposition sérieuse.

Bien qu'à mon avis, il soit inutile de discuter plus longtemps de l'estimation du Pacifique-Canadien vu que ce dernier refuse de révéler les mesures qu'il entend prendre, les hauts fonctionnaires de notre réseau restent à la disposition du Comité pour répondre aux questions qui pourraient leur être posées.

Votre tout dévoué,

*Le président,*
(Signé) S. J. HUNGERFORD.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voilà sans doute l'exposé que M. Hungerford désirait faire commenter par M. Fairweather.

L'hon. M. DANDURAND: Non, ce document n'a été produit que la semaine dernière, je crois.

L'hon. M. MURDOCK: Il nous est parvenu l'autre jour et il a été versé au dossier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cet exposé ne dévoile rien de nouveau.

L'hon. M. DANDURAND: Il énonce simplement les vues du National-Canadien.

Il est malheureux que mon très honorable ami ait parlé de la poursuite des travaux du terminus de Montréal. Il en a été question ici même. Le Pacifique-Canadien désirait que notre Comité étudiât ce qui concerne l'établissement d'une gare commune. Je puis dire que je me suis toujours demandé pourquoi cette compagnie s'opposait tant à ce que le National-Canadien poursuive l'érection de sa gare centrale. J'avais l'impression que le Pacifique-Canadien se jugeait de beaucoup supérieur au National-Canadien, malgré que ce dernier possède un réseau étendu de voies ferrées convergeant vers Montréal, et qu'il se désintéressait des mesures que prenait son rival pour avoir un terminus convenable à Montréal, dans le voisinage de ses immenses propriétés des rues Saint-Antoine et Windsor.

Je dois admettre que j'ai été surpris de voir les efforts considérables que faisait le Pacifique-Canadien pour empêcher son rival de posséder, à Montréal,

un terminus convenable. Un des journaux en rapports étroits avec la compagnie précitée,—je ne parle pas de son porte-parole officiel, la *Gazette* de Montréal, mais bien du *Montreal Daily Star*—, exposait les raisons pour lesquelles le Pacifique-Canadien s'intéressait à l'étude de cette question. Naturellement, l'article auquel je fais allusion débutait en ces termes: "Le Pacifique-Canadien est le contribuable le plus important du pays." Cette allégation réitérée maintes fois est vraie; le Pacifique-Canadien est un contribuable important et les impôts qu'il acquitte contribuent au maintien d'un réseau ferroviaire national desservant tout le pays. Dans cette mesure, le Pacifique-Canadien contribue sa quote-part des services que le National-Canadien assure au pays tout entier. Mais, parmi les raisons données par le *Montreal Star,* le 3 mars 1939, pour que le Pacifique-Canadien ait son mot à dire sur la question du terminus montréalais des chemins de fer de l'Etat, celle que je veux citer ne manque pas d'être risible:

> Cette mesure nuira considérablement au Pacifique-Canadien, car il devra subir la concurrence déloyale d'un nouveau terminus, doté des améliorations modernes et aménagé luxueusement. Tout en étant à la disposition exclusive de son rival, ce terminus n'en aura pas moins été érigé aux frais des contribuables canadiens; parmi ces derniers, le Pacifique-Canadien est celui qui acquitte les plus forts impôts.

Ce passage semble prouver que le Pacifique-Canadien ne tenait pas à ce que le réseau de l'Etat possédât, à Montréal, un terminus digne de lui. La rivalité existant entre les deux chemins de fer est une des raisons pour lesquelles le Comité n'a pas voulu aborder la question d'un terminus montréalais qui, plus tard, pourrait servir de gare commune si le Pacifique-Canadien le désirait.

Je signale à l'attention les conditions qui régiraient le fonctionnement de la gestion unifiée. Les avantages d'une telle gestion sont basés sur l'indépendance d'action d'un organisme comptant cinq représentants du Pacifique-Canadien, cinq du National-Canadien et cinq autres élus par les deux groupes précités. Mais je me demande si, jusqu'à un certain point, les questions soumises à ce conseil ne reflèteraient pas les vues et les actes du Parlement canadien. Il me semble que ce dernier a le droit indéniable d'intervenir dans l'administration d'un immense réseau ferroviaire desservant toutes les parties du Dominion. J'ai déjà dit que la gestion unifiée rendrait les économies plus facilement réalisables et je crois que nous sommes tous du même avis. Mais nous devons tenir compte du fait que la gestion unifiée amènerait inévitablement la fusion complète, car aucune économie ou épargne appréciable ne pourrait être réalisée sans la fusion intégrale des deux réseaux. Le président du Pacifique-Canadien a admis qu'après avoir exploité les chemins de fer en commun pendant dix ans, par exemple, il serait impossible de leur rendre leur individualité sans supprimer d'un seul coup toutes les épargnes réalisées durant ce laps de temps. Il y a quelques années, M. Ruel a déclaré que si l'unification était mise en vigueur, il faudrait mettre de côté chaque année une réserve considérable en prévision de la reconstitution de deux réseaux distincts. De son côté, sir Edward Beatty a dit qu'une fois les deux chemins de fer réunis en un seul, leur reconstitution en deux réseaux distincts était imprévisible. Je crois que personne ici ne contestera le fait que si les chemins de fer étaient exploités sous une régie commune pendant un certain nombre d'années, ils deviendraient un tout impossible à diviser. Ce point fut étudié par la Commission Duff. Sir Joseph Flavelle, M. Loree, de New-York, et M. Beaudry Leman, de Montréal, s'enquirent de ce qui se produirait si le Parlement exigeait la séparation des chemins de fer unifiés. Le fait de soulever ce point démontre que ces messieurs croyaient, advenant l'unification, que le Parlement serait un jour forcé d'exiger la rupture de l'union parce que les représentants de la compagnie privée se seraient efforcés, ce qui est légitime, de faire toucher des dividendes aux actionnaires, tandis que les représentants de la seconde entreprise auraient été forcés de considérer les questions en jeu au point de vue du service à donner au public.

Si le Comité, ou certains de ses membres, décident que la gestion unifiée constitue la meilleure solution, il leur faudra tout de même prévoir que cette mesure amènera plus tard la fusion intégrale des deux réseaux. Je ne vois pas comment on puisse croire le contraire. Je suis aussi convaincu que cette mesure produira l'étatisation des chemins de fer fusionnés, car il serait inconcevable que le peuple canadien abandonnât au Pacifique-Canadien l'administration et l'exploitation du réseau national.

Dans les circonstances, je ne m'étonne pas de constater que par la voix de leurs représentants à la Chambre des communes, les citoyens du Canada semblent être unanimement hostiles à tout projet de gestion unifiée. A leur avis, l'unification équivaudrait à la fusion. C'est pourquoi le projet de rapport que j'ai déposé insiste pour que les chemins de fer s'efforcent de résoudre eux-mêmes leurs difficultés en utilisant les facilités d'arbitrage que la loi de 1933 met à leur disposition. Comme nous le savons tous, personne n'en a tiré parti. En m'exprimant ainsi, je songe plus particulièrement au Pacifique-Canadien, car il jouit d'une liberté d'action dont le National-Canadien est privé puisqu'il appartient à l'Etat et qu'il reçoit ses directives du Parlement. Si le Pacifique-Canadien se rend compte que le seul moyen de comprimer ses frais consiste à coopérer avec le National-Canadien, cette coopération lui est acquise. Récemment, on a décidé de mettre en commun les trains de voyageurs qui se font concurrence. J'ignore si l'on a cité des statistiques à ce propos, mais cette mesure permettra de réaliser d'importantes économies sur l'exploitation des trains de voyageurs, de l'Atlantique au Pacifique. Cette décision fait naître l'espérance de voir s'effectuer d'autres économies encore plus appréciables si les intéressés veulent réellement s'en donner la peine.

Il est vrai que les cheminots seront les premières victimes des mesures de coopération. D'autre part, nous venons d'adopter, au Sénat, un projet de loi de la Chambre des communes autorisant l'indemnisation des employés congédiés ou occupant un emploi inférieur à cause des mesures coopératives. Je sais que certains d'entre eux s'opposeront à la coopération ou à la gestion unifiée pour ne pas perdre leur emploi. Je désire informer les employés du National-Canadien, comme ceux du Pacifique-Canadien, que nos deux grands chemins de fer n'ont pas été construits à leur intention mais bien à celle du public. Dans les circonstances, ils doivent donc se plier à l'inévitable. Je crois que les dispositions prévues au projet de loi dont je viens de parler leur accorderont une indemnité raisonnable. Lorsque le sénateur Beaubien, un des présidents du Comité, a proposé que nous poursuivions notre enquête à la présente session, j'ai préconisé une modification à la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien en vue d'accorder aux employés précités, une protection analogue à celle que leur assure le projet de loi adopté. A la lumière de ce que j'ai exposé, il me semble que nous ferions un faux pas en nous prononçant pour l'unification. Certains collègues de mon très honorable ami ont déclaré à maintes reprises que nous n'étions pas en mesure de tirer des conclusions justes des témoignages rendus, que les statistiques présentées au Comité sont telles que nous ne pouvons établir la ligne de conduite à suivre. Ces messieurs ont donc proposé que l'analyse de ces données soit confiée à des experts.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas tout à fait exact. Je crois deviner quel est celui auquel l'honorable leader fait allusion. Notre collègue a simplement dit que devant les témoignages contradictoires nous n'étions pas en mesure de nous prononcer sur les économies possibles et qu'il nous faudrait recourir à des experts pour les établir au juste. Il n'a pas cherché à nous imposer sa manière de voir.

L'hon. M. DANDURAND: Mais il est évident que ces messieurs considèrent que les témoignages rendus ne leur permettent pas de dire lequel, de l'unification ou de la coopération, constitue le meilleur régime.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non.

L'hon. M. CALDER: L'honorable sénateur veut évidemment me viser.

L'hon. M. DANDURAND: Vous êtes un de ceux-là, en tout cas.

L'hon. M. CALDER: Ce que vous avez dit, je le prends pour moi. J'ai déjà dit pourquoi je tenais à ce que le Comité soit en possession de statistiques précises lui permettant de se prononcer à bon escient. Mais je n'ai pas besoin d'experts pour constater, d'après les témoignages rendus, qu'il serait possible de réaliser de considérables économies. Comme membre du Comité, je dois interpréter, au meilleur de ma connaissance, les dépositions recueillies. Je dois peser les preuves offertes, tenir compte de leur provenance et rendre, au meilleur de mon jugement, une décision sur la question qui nous occupe, c'est-à-dire de trouver le meilleur moyen permettant d'atteindre un but déterminé. Je n'ai pas dit que le Comité n'était saisi d'aucune preuve. J'ai simplement dit que grâce à la décision de la majorité, le Comité en est maintenant rendu au point où il lui est difficile de se prononcer sur les économies réalisables. Mais, je le répète, je suis persuadé, d'après les dépositions entendues, qu'il est possible d'effectuer de considérables économies.

L'hon. M. MURDOCK: Et la coopération réelle? Rien n'a jamais été tenté à ce sujet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle ne se réalisera pas.

L'hon. M. CALDER: Cela n'existera jamais.

L'hon. M. MURDOCK: Je crois que vous avez raison.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne suis pas de cet avis. Je suis persuadé que la coopération sérieuse, la coopération obligatoire prévue par la loi de 1933, produira des résultats très intéressants au point de vue des économies. La difficulté a résidé dans le fait qu'en essayant de s'entendre, les deux réseaux ont hésité devant certaines réformes importantes parce qu'ils craignaient, chacun, de ne pas recevoir une indemnité équitable en compensation des avantages dont une suggestion quelconque ferait bénéficier l'autre chemin de fer.

L'hon. M. COTÉ: Ne craignez-vous pas que la coopération obligatoire amène la fusion? Si le Parlement ou le Gouvernement intervient quant à l'actif tangible d'une compagnie privée, ne se peut-il pas, si les choses vont mal, que cette compagnie demande de se faire indemniser en soutenant que cette intervention lui a fait du tort? Ceci amènerait la fusion. C'est ce que je crains et je désirerais que vous élucidiez ce point.

L'hon. M. DANDURAND: Lorsqu'il a écouté mon exposé d'hier, mon honorable ami a sans doute constaté que j'envisageais cette éventualité quand je disais qu'il incombe aux deux chemins de fer,—au Pacifique-Canadien plus encore qu'au National-Canadien, devrais-je dire—, de confier la solution de leurs difficultés à un arbitre ou un tribunal d'arbitrage lorsqu'ils sont rendus dans une impasse. Comme je l'ai dit dans mon exposé d'hier, la loi de 1933 prescrit à l'une ou l'autre des parties en cause de demander l'institution de ce tribunal. Aucune des deux compagnies ne l'a encore fait. Pour ma part, je suis persuadé que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien doivent soumettre leurs différends à un tribunal d'arbitrage.

L'hon. M. COTÉ: D'après ce que vous préconisez, qui devrait prendre l'initiative des mesures de coopération?

L'hon. M. DANDURAND: N'importe lequel des deux réseaux peut en prendre l'initiative.

L'hon. M. COTÉ: Je veux dire que cette initiative n'aurait rien d'obligatoire.

L'hon. M. DANDURAND: Oh! oui. Si les chemins de fer conviennent de porter leur cause devant un tribunal d'arbitrage, ils sont obligés d'obéir à ses décisions. C'est un tribunal qu'ils auront eux-mêmes institué et qui comptera de leurs représentants.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce ne sont pas les chemins de fer qui instituent ce tribunal mais bien le Parlement.

L'hon. M. DANDURAND: Oui, en effet. Depuis le début, le Pacifique-Canadien s'est opposé à ce qu'on lèse les droits qui lui sont acquis par sa charte et il s'est refusé à ce qu'on lui impose certaines décisions qui se répercuteraient sur sa situation. Mais c'était en 1933. Nous sommes maintenant en 1939 et nous constatons par ses bilans annuels que cette compagnie ne paye plus de dividende de 10 p. 100 aux détenteurs de ses actionnaires; elle n'en verse même plus du tout aux détenteurs de ses actions privilégiées. De toute nécessité, cette situation devrait la persuader d'utiliser, pour résoudre ses difficultés, le moyen que le Parlement a mis à sa disposition en 1933. Elle prétend que la gestion unifiée serait une méthode d'application plus facile. C'est vrai jusqu'à un certain point. Mais, en 1933, le Parlement s'est opposé à cette mesure. Si on le consultait de nouveau cette année, je suis persuadé qu'il refuserait encore son consentement. Je crois aussi que le Sénat adopterait en majorité la même attitude si on lui soumettait dès demain les rapports qui nous ont été remis.

Puisque la Chambre des communes s'oppose unanimement à la mesure précitée, le Pacifique-Canadien devrait se rendre compte de la situation. J'avoue qu'en 1932 et en 1933, je me suis demandé quelles seraient les conséquences de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien sur les relations des deux réseaux. Mais je répète que nous sommes en 1939, et je crois fermement que le Pacifique-Canadien se rendra compte que même s'il attendait l'avènement d'un nouveau Parlement, il se trouverait en face de la même situation. Il lui faut donc se résigner à résoudre ses propres difficultés au moyen de la loi de 1933. Quant au National-Canadien, je dis—et le Parlement devrait lui intimer de nouveau—qu'il doit collaborer étroitement avec le Pacifique-Canadien pour tenter de réduire les charges pesant sur le contribuable canadien.

L'hon. M. HARDY: Dans l'exposé du leader ministériel, je ne vois aucune recommandation nette et précise à l'effet d'instituer immédiatement ce tribunal d'arbitrage, de l'organiser de façon à ce qu'il fonctionne sans délai et de rendre la chose obligatoire. Le passage qui se rapproche le plus d'une telle recommandation se trouve presque au début de la page 11:

> Le Comité est d'avis que telle est la seule méthode pratique à suivre en vue de l'amélioration de la situation actuelle de nos chemins de fer.

Je le répète, voilà, à mon avis, ce qui se rapproche le plus d'une recommandation à l'effet d'instituer le tribunal d'arbitrage en question. Il est vrai que vers la fin du paragraphe suivant, je trouve le passage ci-après:

> Cette disposition particulière de la loi n'a pas encore été appliquée bien que l'une ou l'autre compagnie ait la faculté d'y recourir. Nous avons donc sous la main toute la législation requise pour donner effet à la recommandation du Comité...

et ainsi de suite. Chose étrange, cette disposition existe depuis presque toute la durée d'office de deux Parlements. La loi en question fut adoptée sous le régime Bennett et le Gouvernement actuel est au pouvoir depuis trois ans. Je ne vois nulle part que ce rapport recommande la création du tribunal ainsi prévu. A moins qu'il ne contienne une recommandation beaucoup plus précise sur ce point, je devrai m'abstenir d'y apposer ma signature.

L'hon. M. DANDURAND: Si mon honorable ami veut bien me permettre de lui répondre, je lui dirai qu'il trouvera, commençant à la page 10, le passage que voici:

> Le Comité est d'opinion que, dans l'intérêt des chemins de fer et des affaires en général, le malaise qui résulte de l'agitation du Pacifique-

Canadien en faveur de l'unification prenne fin par la constatation franche que l'adoption de l'unification des chemins de fer n'est pas possible, et que de nouveaux et de plus sérieux efforts devraient être tentés pour faire produire leur effet à la lettre et à l'esprit de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, pour que les deux réseaux conviennent entre eux d'un arbitre—de préférence le président de la Commission des transports—qui réglerait les difficultés pouvant surgir dans l'application de la politique de coopération. Le Comité est d'avis que telle est la seule méthode pratique à suivre en vue de l'amélioration de la situation actuelle de nos chemins de fer.

Le Comité croit qu'un pareil règlement des différends susceptibles de surgir dans l'application des mesures de coopération peut s'opérer d'après les termes mêmes de la loi de 1933 qui, en vue de réaliser des économies et d'augmenter le rendement de l'exploitation, oblige les deux réseaux à s'entendre et s'efforcer continuellement de s'entendre sur l'application des mesures, plans et arrangements de coopération justes et raisonnables et les mieux ordonnés pour effectuer ces économies. Quant au choix d'un arbitre cette législation prescrit que le Commissaire en chef de la Commission des transports présidera tout tribunal d'arbitrage, auquel chaque chemin de fer nommera un représentant, et pour les litiges de suffisante importance, deux arbitres additionnels pourront être ajoutés au tribunal par le président de la Cour de l'Echiquier ou par un juge de la Cour Suprême du Canada. Cette disposition particulière de la loi n'a pas encore été appliquée bien que l'une ou l'autre compagnie ait la faculté d'y recourir. Nous avons donc sous la main toute la législation requise pour donner effet à la recommandation du Comité que le Chef de la Commission des transports agisse comme arbitre s'il arrive qu'une compagnie de chemin de fer refuse de prendre en considération un plan de coopération provenant de l'autre chemin de fer.

A mon avis, ce que je viens de citer comporte la recommandation de mettre en vigueur cette partie de la loi de 1933 qui concerne le tribunal d'arbitrage. Toutefois, si mon honorable ami croit que le Comité et le Sénat devraient se prononcer plus catégoriquement sur le caractère obligatoire du tribunal d'arbitrage, ce qui implique que le National-Canadien serait particulièrement obligé de suivre les directives du Parlement canadien, je n'ai aucune objection à cela. Vu qu'il passe maintenant une heure, nous pourrions peut-être ajourner jusqu'à demain midi alors que nous nous prononcerons sur la ligne de conduite à adopter vis-à-vis les deux recommandations déposées.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne veux pas m'opposer à ce que nous siégions demain mais je ne vois pas l'utilité de cette séance. Toutefois, si mon honorable ami le désire, réunissons-nous à onze heures ou à onze heures et demie.

L'hon. M. DANDURAND: Je dis cela parce que je sais que mon honorable ami a soumis son exposé à plusieurs de ses voisins. Je ne l'ai pas fait, mais je vais m'en acquitter dès maintenant.

Le Comité s'ajourne à demain, à onze heures du matin.

1939

SÉNAT DU CANADA

# TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

DU

# COMITÉ SPÉCIAL

Institué pour

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

---

N° 12

---

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

---

SOMMAIRE:

Rapport du Comité.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1940

## ORDRE D'INSTITUTION

*(Extrait des Procès-verbaux du Sénat, 7 mars 1939)*

*Résolu:* Que, en vue de compléter l'enquête poursuivie au cours de la dernière session par le comité spécial du Sénat sur les chemins de fer, et de préparer et présenter un rapport suffisant de cette enquête, ce comité spécial soit institué de nouveau pour s'enquérir et faire rapport sur les meilleurs moyens de soulager le pays de la situation extrêmement grave des chemins de fer, ainsi que du fardeau financier qui en résulte; que ce comité ait le pouvoir d'assigner des personnes, de faire produire des pièces et documents, qu'il se compose du même personnel et soit par conséquent formé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hardy, Horsey, Hugessen, Jones, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

# TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

Le JEUDI 11 mai 1939.

Le Comité spécial réinstitué 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 PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, avant de commencer nos délibérations, j'aimerais vous lire une lettre du colonel Biggar adressée au Comité et dans laquelle il dit:

> Je suppose que, l'audition des témoins ayant pris fin—j'espère ne pas me tromper—le Comité n'aura plus besoin de m'entendre. Cependant, je suis naturellement à sa disposition, et m'efforcerai de me présenter sur-le-champ si on me téléphone n'importe quand cette semaine si le Comité exige ma présence.

Croyez-vous nécessaire, messieurs, que M. Biggar soit présent?

L'hon. M. DANDURAND: Il est inutile qu'il comparaisse de nouveau. Nous sommes sur le point d'étudier l'adoption de notre rapport.

Quelques hon. SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Très bien.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur le président, on se rappellera que l'honorable M. Haig avait demandé certains renseignements au National-Canadien. Je prends pour acquis qu'un état renfermant les renseignements demandés a été reçu. Le très honorable M. Meighen a demandé qu'on établisse une distinction entre les lignes nouvelles et anciennes et je verrai à ce qu'un état supplémentaire soit préparé et transmis. Cela vous convient-il?

(Il sera indiqué comme Pièce n° 107).

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela me va.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur le président, il m'incombe maintenant de demander l'adoption du rapport, lequel, lorsque je l'ai lu au Comité mardi dernier, j'ai décrit comme étant un rapport provisoire à étudier ou modifier. Depuis, on n'a pas proposé de modification d'une importance telle qu'elle me justifie d'en modifier le texte.

Hier, mon très honorable ami nous a exposé ce qu'il croyait devoir être l'attitude du Comité. J'ignore s'il a l'intention de proposer en amendement à mon rapport la substitution de son propre rapport. Je me fie à lui quant à la méthode à suivre. Mon opinion à ce sujet est que nous ne pouvons pas soumettre de rapport dissident au Sénat. Naturellement, le rapport que nous désirerons adopter, quel qu'il soit, est censé renfermer les vues de la majorité des membres du Comité; cependant, ceux que le rapport de la majorité ne satisferait pas peuvent toujours proposer au Sénat sa modification en conformité de leur opinion.

Je regretterais fort que le Comité se divisât selon ce qu'on appelait les lignes de partis. Au Sénat, j'ai toujours cherché à réduire au minimum les différences entre les partis politiques, car je considère que notre Chambre est un organisme

de revision libre des divergences politiques qui caractérisent l'autre Chambre. Pour ce motif, je regretterais vivement que le Comité votât selon ce qu'on appellerait les démarcations de partis. C'est pourquoi je dis que je me repose sur mon très honorable ami quant à la méthode à suivre.

En terminant, puis-je dire qu'après une discussion amicale lui et moi nous sommes présentés au Comité avec l'espoir que nous concentrerions notre attention sur le problème dont nous étions saisis et le soustrairions à toutes divergences de partis. A cette fin mon très honorable ami a proposé que nous nommions au Comité dix sénateurs libéraux et dix sénateurs conservateurs. Nous devons cela à sa magnanimité. Il était d'avis que nous devrions envisager cette question à un point de vue si élevé que les divergences de partis n'y seraient ni accentuées ni admises. Je lui en exprime donc ma reconnaissance et me déclare prêt à accepter toute méthode qu'il peut estimer à propos dans l'adoption du rapport. Mon très honorable ami peut proposer un amendement à ma motion, nous pouvons aussi adopter le rapport au vote à mains levées ou enfin obtenir le sentiment du Comité au moyen d'un vote secret. Je suis absolument à sa disposition sur la méthode à suivre. Ce qu'il décidera sera ma règle.

Je propose que les coprésidents présentent ce rapport au Sénat comme l'opinion du Comité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président, je ne discuterai pas le présent rapport ni celui que j'ai lu hier. Ce qu'a dit l'honorable leader du Sénat de son entretien avec moi est tout à fait exact. Voici ce que je propose. Je crois impossible de nous abstenir de déclarer avec la plus grande franchise le sentiment de chaque membre du Comité sur le rapport du Comité, car ces divergences sont trop importantes et le rapport est trop important pour qu'il en soit autrement. Nous devrions voter sur le rapport.

Je dirais très franchement l'avis de mon parti. Pour le parti opposé—je crois que je parle en leur nom à tous—je ne crois pas que personne accepte ce rapport, non plus que l'autre rapport qu'à mon sens il faudrait présenter et que j'ai lu au Comité hier; mais tous les membres du Comité ont signifié leur intention d'approuver et de signer le rapport alternatif, sauf le sénateur McRae qui a exposé très clairement ses vues au Comité il y a quelques jours. Un tel état de choses est exposé au public comme une véritable divergence d'opinions.

Je crois que l'opinion du rapport devrait faire l'objet d'un vote. Il est vrai que de notre côté il y a des absents. Trois de nos membres manquent, dont le sénateur Coté assez souffrant, le sénateur Sharpe empêché d'assister, et le sénateur Cantley forcé de rentrer chez soi. Pour notre part, neuf d'entre nous favorisent l'adoption du rapport alternatif et un s'y oppose sur certains points. Telle est la situation. Je crois qu'il faudrait suivre la méthode proposée par l'honorable leader du Sénat. Je n'avais pas pensé au règlement s'opposant à un rapport dissident. Mais ce n'est là qu'une question de forme. Le Comité fait son rapport au Sénat, puis les sénateurs dissidents peuvent proposer en amendement: "que les mots après 'que' soient retranchés et remplacés par les suivants".

Il est notoire que personne n'est plus opposé que moi à l'esprit de parti au Sénat. Quoi qu'on puisse dire, personne de ce côté n'est empêché d'avoir ce sentiment. Le leader du parti n'a pas changé d'attitude. J'ai toute la considération possible envers ceux qui diffèrent d'avis avec moi à cet égard mais, vu les témoignages dont le Comité est saisi, nous sommes forcés d'établir une distinction claire et sans équivoque.

L'hon. M. MURDOCK: Ne croyez-vous pas, sénateur Meighen, qu'il soit plutôt malheureux que nous de ce côté n'ayons pas eu l'occasion de lire votre rapport, sauf les extraits qu'en ont publiés les journaux?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je l'ai lu ici hier.

L'hon. M. MURDOCK: Je ne crois pas que la question importe maintenant

Le très hon. M. MEIGHEN: Il est consigné au long au compte rendu. Si quelqu'un veut en avoir un exemplaire, j'en ferai préparer un pour lui. Je veux qu'il soit répandu le plus possible.

L'hon. M. MURDOCK: Mon ami Jack Haig en a communiqué de nombreux exemplaires aux journaux, mais il ne nous en remis aucun.

L'hon. M. HAIG: Vous ne pouvez faire une pareille déclaration. J'ai imité exactement le leader du Gouvernement lorsqu'il a présenté son rapport. Il n'en a pas même remis un exemplaire à M. Meighen. D'un autre côté, lorsque M. Meighen s'est levé et a lu son rapport j'en ai remis un exemplaire au sénateur Dandurand.

L'hon. M. MURDOCK: Nous en avons tous eu un.

L'hon. M. HAIG: Le lendemain; mais il se trouvait dans le texte de nos délibérations. Ne parlez pas ainsi, monsieur Murdock.

L'hon. M. DANDURAND: Mon honorable ami se rappellera que je l'attendais.

L'hon. M. HAIG: Oui.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Il m'incombe, messieurs, de vous soumettre le rapport du leader du Sénat...

L'hon. M. HARDY: Monsieur le président, je me vois dans une situation difficile, peut-être embarrassante à un certain point de vue. Je ne puis approuver le rapport soumis par mon honorable et vénéré leader. J'admets d'emblée le principe qu'il a posé, mais malgré qu'il ait fait son possible pour déclarer à ma satisfaction qu'il a soumis des recommandations, je ne puis en trouver de tranchées, concrètes ou non équivoques dans tout ce document. Je l'ai expliqué hier.

Je suppose qu'il m'incombe de soumettre un rapport alternatif, mais je crois qu'il serait présomptueux pour un membre d'un Comité aussi nombreux que celui-ci de prendre sur soi de soumettre une recommandation sur un sujet sur lequel il n'a peut-être pas qualité à dire toute sa pensée. Je paraîtrais m'opposer ainsi au Comité. Mais tant que ce rapport ne renfermera pas une recommandation tranchée et sans équivoque, je ne puis l'approuver.

L'hon. M. DANDURAND: Sur quel point?

L'hon. M. HARDY: Je n'ai pas l'intention de tout dire maintenant, car je ressusciterais tout le débat. Je suis très en faveur du principe du rapport, d'après la revue qu'on en a faite au Comité, mais je n'y trouve aucune recommandation par laquelle l'arbitrage obligatoire ou la coopération obligatoire serait appliquée. Cela étant, je ne puis l'approuver.

Par ailleurs, je ne puis approuver le principe du rapport soumis par le très honorable sénateur (le très honorable M. Meighen); mais je vais lui faire le compliment que les recommandations qu'il a soumises ne laissaient place à aucun doute. Elles étaient délibérées, non équivoques et concrètes. Celui qui agirait d'après ce rapport aurait la voie toute tracée devant lui.

L'effet du rapport dont nous sommes saisis est simplement de nous engager à aborder de façon plus sérieuse l'étude du mécanisme établi par le statut. Je crois que nous devrions aborder le problème armés de pied en cap et nous assurer que l'arbitrage obligatoire sera inséré au rapport. Si j'en avais le temps, le Comité aussi, je pourrais suggérer comment insérer au rapport une certaine forme d'arbitrage obligatoire.

Il ressort des témoignages que nous avons entendus l'an dernier que chacune des compagnies hésite beaucoup à traîner sa rivale devant un tribunal d'arbitrage. Naturellement, le Pacifique-Canadien a le droit de nommer ses propres dirigeants; l'Etat n'y a pas voix. Mais il a son mot à dire dans la nomination de ceux du National-Canadien. Il est douteux que le rapport ait raison d'attribuer le manque de coopération presque exclusivement à un seul chemin de fer, le Pacifique-Canadien. Je ne suis pas prêt à dire que je ne saurais constater le

même manque d'empressement de la part du National-Canadien à étudier la question de l'arbitrage obligatoire. Je crois que M. Fairweather en a parlé. Ce que j'ai compris de cette discussion, sans entrer dans les détails, c'est qu'il répugnait à chaque compagnie à traîner sa rivale devant un tribunal d'arbitrage. S'il doit en être ainsi, nous allons nous trouver indéfiniment dans la même situation. Si un chemin de fer ne veut pas l'arbitrage obligatoire et que l'autre répugne beaucoup à obliger son rival à comparaître devant le tribunal, la situation va demeurer la même que ces dix dernières années.

Je suis, bien entendu, un partisan, mais en l'occurrence j'éviterai de faire qu'aucune considération de parti influe sur ma ligne de conduite. Je répète que j'approuve le rapport quant au principe de l'arbitrage obligatoire, mais je ne puis l'approuver tout à fait car il ne renferme aucune recommandation sur l'application de ce principe. Quant à l'autre rapport, je m'oppose au principe général de l'unification.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne crois pas devoir insister sur la divergence d'opinions entre mon honorable ami (l'hon. M. Hardy) et moi-même à l'effet que ce rapport n'insiste pas assez sur l'arbitrage obligatoire. J'ai pris grand soin de ne pas aller plus loin sur ce point. J'ai d'abord déclaré qu'à mon sens il appartient aux deux compagnies de trouver un arbitre afin de les départager en cas de divergence d'opinions et j'ai cité la loi de 1933 qui renferme le principe de la coercition en permettant à l'une des parties de forcer l'autre à comparaître devant un tribunal d'arbitrage. Je m'y suis arrêté dans mon rapport. J'ai indiqué aux chemins de fer ce que je crois être l'unique méthode à adopter pour obtenir des résultats. Je sais que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont très grand besoin d'économies, et cela admis, c'est tout ce que je propose. Je ne dis pas que s'il semblait au Parlement à une session ultérieure que la loi dût devenir plus sévère, je ne serais pas disposé à me rallier à cette opinion; mais je me suis borné à la loi telle quelle qui renferme le principe de la contrainte ou de l'obligation relativement aux tribunaux d'arbitrage.

C'est là l'unique divergence d'opinions entre mon honorable ami (l'honorable M. Hardy) et moi-même et je suis très heureux qu'il ait formulé son opinion. M'étant ainsi expliqué, je demande au Comité d'en venir au vote.

Quelques hon. SÉNATEURS: Le vote!

L'hon. M. HUGESSEN: Je n'ai qu'un mot à dire. J'approuve entièrement la rédaction générale du rapport tel que déposé par mon leader, mais j'y trouve un passage, ou peut-être deux, où l'on fait une déduction quelque peu malheureuse, pas entièrement justifiée par les témoignages que nous avons entendus. Je veux parler d'abord de la page (5) du rapport dactylographié (page 468 du rapport imprimé), et en deuxième lieu, de la page (10) du rapport dactylographié (page 471 du rapport imprimé), où l'on pourrait déduire que la campagne menée par le président du Pacifique-Canadien en faveur de l'unification a engagé ce chemin de fer à ne pas coopérer aussi activement qu'il l'aurait pu à certains projets en vue d'économiser. Je crois que le leader des conservateurs (le très hon. M. Meighen) l'a fait remarquer hier.

Le paragraphe au milieu de la page (5) du rapport dactylographié (page 468 du rapport imprimé) est ainsi conçu:

> L'institution de ce Comité a suivi une campagne de propagande en faveur de l'unification menée par le président du Pacifique-Canadien depuis que les recommandations de la Commission Duff furent incorporées dans nos lois. Cette campagne de propagande a obscurci le problème fondamental de l'adaptation de l'industrie ferroviaire.

Puis à la page (10) du rapport dactylographié (page 471 du rapport imprimé) il y a une allusion dans le même sens:

> Les recommandations mentionnées ci-dessus ont été incorporées dans les statuts du Canada, mais leur application n'a pas été appuyée par la détermination de l'un des chemins de fer à imposer à la population du Canada une politique...

et le reste.

Il me semble qu'il existe peut-être une déduction quelque peu injuste, vu les témoignages rendus ici. J'aurais goûté l'occasion d'étudier cette rédaction et de proposer quelques modifications. Voici comment je m'exprimerais:

> Bien que nous n'ayons été saisis d'aucun témoignage tendant à faire voir que l'un ou l'autre des deux chemins de fer ait tenté de retarder ou d'empêcher la coopération d'après la loi de 1933, nous croyons que par la nature même des choses la coopération a été de réalisation très difficile, vu que l'une des parties menait une campagne très vigoureuse afin de convaincre le public que les résultats de la coopération seront négligeables et que l'unification est l'unique solution pratique.

Tel est, à mon sens, l'effet des témoignages que nous avons entendus à ce sujet, et je crois plutôt malheureux que nos conclusions aillent plus loin. Ma suggestion quant à la phrase de la page (10) du rapport dactylographié (page 471 du rapport imprimé) serait qu'au lieu de dire:

"Que des recommandations mentionnées ci-dessus dont l'application n'a pas été appuyée par la détermination", l'on dise "n'a pas été aidée par le désir de l'un des chemins de fer d'imposer une politique".

Le très hon. M. MEIGHEN: L'effet serait le même.

L'hon. M. HUGESSEN: Oui, mais la conclusion serait autre.

Le très hon. M. MEIGHEN: La déduction reste. Elle est qu'un chemin de fer a été plus disposé à coopérer qu'un autre.

L'hon. M. HUGESSEN: Non, je ne le crois pas. Je ne crois pas qu'on ait déduit que le P.-C. a manqué du désir de coopérer; mais nous devons constater que la nature même des circonstances—la campagne menée par son président—a rendu difficile la coopération par les deux chemins de fer.

Tel était mon point et je m'étais proposé de suggérer de changer la rédaction de ces deux phrases.

L'hon. M. DANDURAND: Quelque modification de la phrase aurait pu répondre à la critique de mon honorable ami sur ce point particulier et j'ai cru qu'il en proposerait une, mais il s'en est abstenu. Je n'ai pas eu l'occasion de discuter en particulier avec mes collègues la phraséologie de ce rapport. Lorsque j'ai entendu mon très honorable ami hier ou avant-hier mentionner les deux points soulevés par le sénateur Hugessen, j'étais disposé, et je le suis encore, à accepter les modifications proposées. S'il n'existe pas d'autre divergence d'opinions entre nous, cette proposition m'agrée. Je n'ai pas voulu dire que le travail du Comité avait été entravé, mais que la situation psychologique s'était ressentie de la campagne entreprise et que cette dernière tendait à décourager toute initiative sérieuse de la part des deux chemins de fer. Telle était mon opinion. J'ai préparé ce rapport à la hâte, et lorsque mon très honorable ami m'a signalé qu'il donnait à entendre que les deux chemins de fer n'avaient pas manifesté le même empressement, j'ai songé que je n'avais pas voulu donner cette impression. Peut-être mon honorable ami voudra-t-il communiquer son amendement au président. Je dois dire que j'ai vainement tenté d'atteindre le sénateur Hugessen hier soir. Il était absent de la salle du Comité.

L'hon. M. HUGESSEN: Ma proposition est de modifier les deux premières phrases du paragraphe qui commence au milieu de la page (5) du rapport dactylographié (deuxième paragraphe de la page 468 des délibérations) pour qu'il se lise ainsi:

L'institution de ce Comité a suivi une campagne de propagande en faveur de l'unification menée par le président du Pacifique-Canadien depuis que les recommandations de la Commission Duff furent incorporées dans nos lois. Même si on n'a apporté aucune preuve tendant à démontrer que l'un ou l'autre des chemins de fer s'est efforcé d'entraver l'application de la coopération prescrite par la Loi de 1933, nous sommes d'avis qu'en fait, cette coopération a été rendue plus difficile du fait que l'une des parties se livrait à une active campagne afin de convaincre le public que les résultats de la coopération seraient négligeables et que l'unification offrait la seule solution efficace. Nous croyons aussi que cette campagne de propagande a obscurci le problème fondamental de l'adaptation de l'industrie ferroviaire. . .
et le reste. Le reste du paragraphe ne serait pas changé.

L'hon. M. DANDURAND: Avez-vous écrit cet amendement?

L'hon M. HUGESSEN: Sur mon exemplaire seulement.

L'hon. M. DANDURAND: Est-ce le seul amendement que vous proposiez?

L'hon. M. HUGESSEN: Je propose encore de substituer trois ou quatre mots de la troisième ligne du paragraphe qui commence vers le milieu de la page (10) de l'exemplaire dactylographié du rapport (deuxième ligne du quatrième paragraphe de la page 471 des délibérations). Ce paragraphe débute ainsi:

> Les recommandations mentionnées ci-dessus ont été incorporées dans les statuts du Canada, mais leur application n'a pas été appuyée par la détermination de l'un des chemins de fer à imposer à la population du Canada une politique que la Commission Duff avait écartée . . .

La seule modification que j'y propose est que les mots "n'a pas été appuyée" soient biffés et remplacés par "n'a pas été aidée", pour que le paragraphe se lise: "mais leur application n'a pas été aidée par la détermination de l'un des chemins de fer" et le reste.

L'hon. M. DANDURAND: Est-ce tout?

L'hon. M. HUGESSEN: C'est tout, sur ces points. Je regrette de retenir le Comité, mais j'ai encore une suggestion. C'est d'ajouter après le premier paragraphe à la page (8) de l'exemplaire dactylographié du rapport, à environ neuf lignes du haut de la page (fin du deuxième paragraphe de la page 470 des témoignages), paragraphe qui se termine par les mots "avant qu'aient été complètement éprouvées les possibilités de la loi actuelle" ce qui suit:

> A tout événement votre Comité croit que les faits qu'il a portés à la connaissance du public quant à la lente réalisation des plans de coopération jusqu'ici ont eu un effet heureux en ce qu'ils ont encouragé les deux réseaux ferroviaires à d'autres efforts en ce sens. On nous a récemment avertis qu'un certain nombre de plans importants de coopération sont maintenant à l'étude, dont une proposition de mise en commun complète de trains rivaux dans tout le pays, projet qui offre des possibilités d'économies importantes.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne m'oppose pas à cet amendement.

Le très hon. M. MEIGHEN: En fut-il question dans les témoignages il y a environ un an?

L'hon. M. HUGESSEN: Non, mais dans les témoignages de cette année.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'en ai pas entendu parler cette année; d'où ma question.

L'hon. M. HUGESSEN: Certainement, ce fut au cours des témoignages de cette année. Ce projet est né depuis le début de nos séances, cette session.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je prédis qu'il en sera aussi question dans les témoignages de l'an prochain.

L'hon. M. HORSEY: Monsieur le président. . .

L'hon. M. DANDURAND: Mon honorable ami a-t-il quelque objection à ces amendements?

L'hon. M. HORSEY: Non.

L'hon. M. DANDURAND: Ne devrions-nous pas d'abord décider si nous voulons adopter ces amendements au rapport?

L'hon. M. MURDOCK: Je suis d'avis que le dernier projet d'amendement est tout à fait injuste, en ce qu'il a trait à une longue liste de plans de coopération qui ne seront jamais adoptés. Nous devrions le savoir. L'autre jour, nous avons adopté au Sénat une disposition qui, à mon sens, rendra complètement impossible l'exécution des plans qu'on nous a exposés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

L'hon. M. MURDOCK: C'est mon sentiment. Je crois qu'en adoptant cet amendement nous userions de quelque simulation à l'endroit du peuple canadien pour lui faire croire que nous agirions, alors que si nous connaissons quelque chose sur les questions ferroviaires, nous savons qu'il ne se fera rien. C'est pourquoi je m'oppose au dernier amendement. Quant aux autres, si vous voulez biaiser et ne pas dire la vérité, je ne m'y oppose pas.

L'hon. M. DANDURAND: Le temps seul confirmera la justesse de la prédiction de mon honorable ami. Je propose l'adoption des amendements du sénateur Hugessen.

L'hon. M. SINCLAIR: Voulez-vous relire le dernier amendement, sénateur Hugessen?

L'hon. M. MURDOCK: Et veuillez le faire lentement, afin que nous puissions le consigner.

L'hon. M. HUGESSEN: Oui, je le lirai lentement et m'efforcerai de ne pas biaiser. Je propose d'ajouter après le premier paragraphe de la page (8) de l'exemplaire dactylographié du rapport (deuxième paragraphe de la page 470 des témoignages), qui se termine par "avant qu'aient été complètement éprouvées les possibilités de la loi actuelle", ce qui suit:

A tout événement votre Comité croit que les faits qu'il a portés à la connaissance du public quant à la lente réalisation des plans de coopération jusqu'ici ont eu un effet heureux en ce qu'ils ont encouragé les deux réseaux ferroviaires à d'autres efforts en ce sens. On nous a récemment avertis qu'un certain nombre de plans importants de coopération sont maintenant à l'étude dont une proportion de mise en commun complète des services de trains rivaux dans tout le pays, projet qui offre des possibilités d'économies importantes.

L'hon. M. MURDOCK: Si mon honorable ami retranchait la dernière phase je serais entièrement d'accord avec lui. Elle constitue une feinte.

L'hon. M. DANDURAND: Mon honorable ami est pessimiste.

L'hon. M. HAIG: C'est du sens commun dans les questions ferroviaires.

L'hon. M. DANDURAND: J'espère que la situation s'améliorera.

L'hon. M. SINCLAIR: La dernière phrase relative à la mise en commun des trains de voyageurs devrait être omise. Dans son témoignage M. Fairweather dit que la mise en commun des trains de voyageurs dans tout le pays comporterait des immobilisations de $200,000,000.

L'hon. M. MURDOCK: Non; $2,000,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Différence insignifiante.

L'hon. M. SINCLAIR: Différence considérable, mais je crois qu'il a dit $200,000,000. $2,000,000 ne suffiraient pas à commencer seulement la construction des termini nécessaires à la mise en commun des trains de voyageurs.

L'hon. M. DANDURAND: Je dirai à mon honorable ami que les deux compagnies de chemins de fer étudient depuis longtemps...

L'hon. M. McRae: Six ou sept ans.

L'hon. M. Dandurand: ...la mise en commun des trains de voyageurs dans tout le Canada. Nous le savons tous, elles en ont déjà en commun entre Montréal et Toronto, Montréal et Québec, Montréal et Ottawa. Elles ont admis le principe de la mise en commun des trains de voyageurs sur toutes les lignes rivales. Depuis quelques mois—je parle ici de ce que je connais personnellement—elles ne s'entendaient pas à cause d'une divergence d'opinions entre elles sur la question de savoir si la mise en commun des trains de voyageurs devrait se limiter aux lignes rivales ou s'étendre à toutes les lignes. Mais elles ont fini par s'entendre sur le principe de la mise en commun des trains de voyageurs sur toutes les lignes rivales. Dans l'application de ce principe elles profiteront de l'expérience acquise dans la mise en commun de trains dont j'ai déjà parlé. Elles savent les économies de ce chef effectuées jusqu'ici et elles vont maintenant mettre en commun tous les trains de voyageurs rivaux. Quelqu'un ici voudra-t-il conseiller aux compagnies de chemins de fer de cesser d'appliquer ce procédé qui a jusqu'à présent réussi?

Le très hon. M. Meighen: Si elles réussissent si bien, ne vaudrait-il pas mieux pour mon honorable ami retrancher de son rapport toute suggestion à l'effet que la campagne d'unification a retardé tout progrès?

L'hon. M. Sinclair: Vérité incontestable.

Le très hon. M. Meighen: Peut-être que non. Je l'ignore. Quant à l'avenir, je m'entends passablement avec le sénateur Murdock.

L'hon. M. Dandurand: Pour ce qui est du passé, nous savons très bien que le Pacifique-Canadien et son président mènent depuis des années une campagne en faveur de ce que sir Edward a appelé son projet favori.

Le très hon. M. Meighen: Mais mon honorable ami dit tantôt que cette campagne empêche la coopération et tantôt il vante le succès de la coopération.

L'hon. M. McRae: Il serait peut-être déplacé pour nous de ce côté d'offrir des suggestions à ce sujet au sénateur Dandurand. Je crois que les sénateurs de ce côté se rabaisseraient en votant sur ces amendements. Après tout, c'est une affaire de famille. Que nos adversaires la règlent entre eux.

Le très hon. M. Meighen: Je penche à votre avis.

L'hon. M. Horsey: Monsieur le président, je dois avouer avoir espéré que cette partie du rapport de mon honorable leader relatif à la coopération obligatoire serait plus radicale. Après les témoignages entendus cette année et l'année dernière, je crois qu'aucun membre du Comité n'est satisfait des économies obtenues jusqu'ici de la coopération. Nous savons que sir Henry Thornton avait recommandé sans ambages et très fortement à la Commission Duff l'institution d'un tribunal qui imposerait la coopération là où on la jugerait nécessaire. C'était un grand administrateur ferroviaire, d'une très vaste expérience et il croyait qu'il n'y avait pas d'autre moyen d'amener une coopération raisonnable et considérable. Notre chef dit que même à cette heure tardive il vaudrait mieux avoir la coopération volontaire, si elle pouvait être suffisamment efficace. Je suis prêt à appuyer le rapport sur ce point. Mais si la situation demeure ce qu'elle fut jusqu'ici, sans coopération véritable ni économies réelles, je favoriserai certainement ce qu'a prôné sir Henry Thornton: un tribunal qui, lorsqu'il croirait qu'un projet de coopération sur lequel les deux chemins de fer ne s'entendraient pas pourrait faire économiser, en ordonnerait l'exécution. Naturellement, je m'oppose à l'unification ferroviaire d'où résulterait la fusion de tronçons qu'on ne pourrait séparer plus tard et qui tendrait à créer en définitive un monopole sous gestion particulière. Je m'y oppose absolument.

L'hon. M. Dandurand: Monsieur le président, voulez-vous prendre le vote sur les amendements du sénateur Hugessen?

Le PRÉSIDENT: (l'hon. M. Beaubien): Messieurs, le rapport soumis par le leader du Sénat vous est soumis avec les amendements proposés par l'honorable M. Hugessen. Ceux qui l'approuvent sont priés de s'exprimer de la façon ordinaire.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: (M. Hinds): Ont voté pour: 7.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Les opposants voudront bien l'exprimer de la façon ordinaire.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: (M. Hinds): Ont voté contre: 5.

Un hon. SÉNATEUR: Non, 6.

L'hon. M. CALDER: Ce rapport, je ne l'approuve pas en principe. Il me semble que nous devrions procéder autrement. Je puis faire erreur. Je parle du rapport soumis au Comité par le sénateur Dandurand. Nous ne votons pas sur ce rapport.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, pour ou contre.

L'hon. M. CALDER: Je croyais que nous votions sur les amendements.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ah! non.

L'hon. M. MURDOCK: Nous votons sur le rapport tel que modifié.

L'hon. M. CALDER: Je croyais que nous votions sur les amendements.

L'hon. M. HORSEY: Je l'ai cru aussi.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Afin d'éviter toute méprise, messieurs, votons de nouveau.

Le rapport est adopté tel que modifié par 7 voix contre 6.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Y a-t-il autre chose?

L'hon. M. McRAE: Monsieur le président, j'ai une proposition à faire. Le problème que nous avons étudié est l'un des principaux qui affrontent le pays et je suggère de fixer une date pour le débattre au Sénat sans interruption jusqu'à ce que tous les sénateurs aient pu à discrétion faire connaître leurs vues. Cette façon d'agir obvierait à un rapport décousu dans nos Débats.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Nous croyez-vous, sénateur, autorisés à décider pour le Sénat?

L'hon. M. McRAE: Je m'adresse aux leaders, bien qu'on m'ait averti de ne pas les désigner sous ce nom au Comité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous devrions nous entendre sur la date de la discussion du rapport.

L'hon. M. DANDURAND: Je crois que le Sénat va siéger demain, mais je ne suis pas sûr quant à samedi. Il pourrait peut-être siéger mardi matin à onze heures, puis l'après-midi, peut-être aussi dans la soirée afin de ne pas être distancé par la Chambre des communes. Je pourrais rappeler à mes collègues que la plupart des bills que l'autre Chambre va nous soumettre comportent des dépenses de fonds que nous ne pourrions modifier, mais rejeter. A tout événement, le Sénat prendra tout le temps voulu pour terminer ses travaux. Naturellement, si le rapport est présenté cet après-midi, nous pourrions décider de commencer à le débattre demain et vendredi au lieu de mardi prochain.

Le très hon. M. MEIGHEN: Abordons-le demain.

L'hon. M. McRAE: Monsieur le président, ce que le sénateur Dandurand nous représente est exactement ce que je crains. Nous sommes à la fin de la session et il nous reste encore du travail. Il est certain que nos débats reprendront après la visite royale; ils seront alors si décousus qu'ils paraîtront sans suite à ceux qui voudront les lire. Oublions les ajournements et acquittons-nous de nos travaux. Pour plusieurs sénateurs du moins il serait peut-être difficile d'ouvrir la discussion demain. Commençons lundi matin, continuons sans interruption et finissons-en. Ne lambinons pas, sinon, nous ne terminerons pas à temps pour ajourner à la visite royale.

L'hon. M. HAIG: Pourquoi ne pas siéger vendredi et samedi?

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous le pourrions.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Dois-je déduire que le Comité veut discuter le rapport au Sénat vendredi et samedi et lui donner la préséance?

L'hon. M. DANDURAND: C'est au Sénat à décider. Nous l'essaierons.

L'hon. M. MCRAE: Faisons un pas de plus et envisageons des séances du soir.

L'hon. M. DANDURAND: En effet; nous pouvons siéger demain après-midi jusqu'à 11 heures du soir.

L'hon. M. HARDY: Monsieur le président, j'ignore comment le Comité devrait procéder, mais je songe au sort du rapport du sénateur Meighen.

L'hon. M. ROBINSON: Il fait partie du compte rendu.

L'hon. M. HARDY: Je me suis opposé au rapport majoritaire, mais il ne s'ensuit pas que je favorise le rapport dissident. Je veux aussi voter contre lui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je comprends très bien la situation du sénateur Hardy.

L'hon. M. MCRAE: Vous pourrez à loisir vous expliquer au Sénat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois que tous les membres du Comité déduisent que le sénateur Hardy s'oppose à mon rapport. Je dis en toute sincérité que je le regrette fort.

## EXPRESSIONS DE REMERCIEMENTS

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Je vous remercie vivement, messieurs, de votre assiduité aux séances et d'avoir agi au mieux pour mener à bien cette intéressante enquête. Vous avez amassé une documentation très précieuse pour quiconque désirera étudier ce problème ferroviaire si important.

L'hon. M. HAIG: J'aimerais proposer l'expression de nos remerciements à nos deux présidents pour la façon très habile dont ils ont présidé nos réunions. A titre de nouveau membre du Comité, j'apprécie leur bonté et leur compétence. J'ai eu de nombreuses prises de bec avec eux, mais cela ne me fait pas oublier leurs excellentes qualités. Je compte exprimer ici l'opinion de tous les membres du Comité.

Quelques hon. SÉNATEURS: Très bien.

L'hon. M. HARDY: Monsieur le président, je ne crois pas que le Comité devrait oublier le travail des deux leaders, surtout du leader du Gouvernement qui a dirigé l'enquête. Je ne comprends pas comment ils ont pu s'acquitter de leur tâche au Sénat en même temps qu'entreprendre cette enquête terriblement onéreuse. La façon judicieuse avec laquelle ils ont abordé leur tâche fait honneur au Sénat et aux hommes d'Etat canadiens. Ils nous ont donné un bel exemple et nous ne devrions pas faire fi des services précieux qu'ils ont rendus au Comité.

Quelques hon. SÉNATEURS: Très bien.

L'hon. M. CALDER: Autre proposition de remerciements que nous devrions adopter à l'unanimité. Nous nous sommes opposés au rapport du sénateur Dandurand qui renferme cependant des remerciements pour tous les témoins entendus. Nous connaissons tous la somme énorme de travail que comportent le recueil et la présentation de témoignages sous la forme voulue. Nous pouvons affirmer en toute sûreté que les témoignages fournis nous ont sensiblement aidés. J'aimerais que cette unanimité de remerciements soit transmise à tous ceux qui nous ont si bien assistés.

Quelques hon. SÉNATEURS: Très bien.

L'hon. M. DANDURAND: Je désire attirer l'attention du Comité sur tout le bien que je dis dans mon rapport du travail de M. Biggar et de nos cosecrétaires. Nous ne devons pas non plus oublier ceux qui s'acquittent d'un travail fort important, qui couchent nos paroles sur le papier et que leur travail retient souvent après minuit.

Un hon. SÉNATEUR: Les sténographes.

L'hon. M. DANDURAND: Je parle de nos sténographes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien.

L'hon. M. DANDURAND: Nous ne les suivons pas à leur bureau où ils transcrivent nos délibérations, mais je sais qu'ils ont bien travaillé et j'aimerais les remercier de tout leur travail.

Quelques hon. SÉNATEURS: Très bien.

Le PRÉSIDENT (l'hon. M. Beaubien): Ces expressions de remerciements sont-elles adoptées?

Quelques hon. SÉNATEURS: Adopté.

## RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 11 mai 1939.

Le Comité spécial institué par le Sénat, le 30 mars 1938 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, a l'honneur de soumettre son troisième rapport comme suit:

Le Comité a présenté un rapport intérimaire, à la date du 30 juin 1938, après avoir tenu quarante-trois séances et entendu trente et un hauts fonctionnaires des deux réseaux ferroviaires. Afin de terminer l'enquête commencée, le Comité fut de nouveau institué le 7 mars de cette année, et, depuis cette date, il a tenu onze séances et entendu quatorze nouveaux témoins. Le texte des délibérations du Comité au cours de la session de 1938, et jusqu'à ce jour, au cours de la présente session, couvre 1,903 pages de texte imprimé, et 106 pièces concernant le problème étudié ont été produites devant le Comité.

Les témoignages rendus devant le Comité furent à la fois très intéressants et très utiles pour ses membres, en même temps qu'ils ont servi à éclairer l'opinion publique sur cette très importante question. Cette enquête a peut-être eu pour résultat d'inspirer au peuple canadien un sentiment différent—peut-être entièrement différent—à l'égard du rôle que jouent les chemins de fer nationaux dans la vie de la nation. Il a sans doute semblé à plusieurs que nos chemins de fer nationaux, à cause de leurs déficits, constituaient, si l'on peut dire, une entrave au progrès national. Un grand nombre de Canadiens seront sûrement surpris d'apprendre que les chemins de fer nationaux du Canada n'accusent aucune perte d'exploitation et que les déficits, dont on a tant parlé et qui ont sans doute entamé sérieusement le trésor national, proviennent entièrement des charges d'intérêt envers les obligataires et actionnaires et découlent pour la plus grande partie de lignes ayant appartenu auparavant à des compagnies privées acquises par le gouvernement, et qu'il a maintenues en service dans l'intérêt national. Il importe de ne pas perdre de vue que ces intérêts sont garantis par le Gouvernement du Canada et qu'ils constituent une obligation permanente, de quelque manière que l'on puisse disposer des lignes du National-Canadien.

La mesure considérable de service public que rendent les chemins de fer nationaux dans le domaine de la colonisation et du développement du pays, et dont les frais sont incorporés dans les déficits dont on a parle, a laissé une profonde impression sur le Comité. Ces services ont une grande valeur pour le développement économique du pays, et ne sauraient être profitables si l'on juge la question exclusivement du point de vue ferroviaire. Le Comité est d'avis qu'il serait désastreux d'adopter une politique visant à effacer les déficits des chemins de fer par la suppression de services ferroviaires essentiels.

Le Comité a examiné une carte à grande échelle qui démontre que, d'un total de 21,972 milles de lignes au Canada, et sur une base de trafic correspondant à 1937, 4,034 milles de lignes produisent des recettes suffisantes à couvrir les frais d'exploitation, les impôts et les charges d'intérêt, que les recettes pour 4,087 milles de lignes suffisent à payer les frais d'exploitation sans acquitter entièrement les impôts et les intérêts, alors que 13,851 milles de lignes ne font même pas leurs frais d'exploitation. Ces chiffres indiquent quelle forte proportion de lignes déficitaires du National-Canadien doit être supportée par les lignes profitables, dites lignes marginales. Quoi qu'il en soit, les lignes marginales, de même que les lignes déficitaires rendent de précieux services du point de vue national, même

si ces services ne peuvent se mesurer sur la base ordinaire des profits en affaires. Nos chemins de fer nationaux ont servi d'instrument de développement national et ont dû maintenir de vastes parcours pour les fins de la politique nationale.

La grande valeur pour l'avenir des lignes du National-Canadien situées de manière à faciliter le développement des immenses étendues minières et forestières du nord canadien a aussi retenu l'attention du Comité. Les lignes du National-Canadien sont particulièrement bien situées pour contribuer au développement futur du pays, et la preuve recueillie n'eut-elle eu d'autre résultat que d'attirer l'attention sur la valeur des chemins de fer nationaux pour l'avenir du Canada, qu'elle aurait déjà été utile au public.

Les témoignages ont aussi fait ressortir la valeur du réseau du Pacifique-Canadien pour le Canada. Et votre Comité est fermement convaincu que tous les Canadiens bien pensants apprécient l'œuvre accomplie par le Pacifique tant au Canada qu'à l'étranger. Cette compagnie a fait preuve de courage et d'initiative et elle a joué un rôle de premier plan dans le développement de l'Ouest canadien, et les services du Pacifique-Canadien ont fait honneur au Canada dans tous les pays du monde. La réputation financière du Pacifique est aussi bien établie, et nulle autre entreprise ne paraissait offrir en période normale de meilleure valeur de placement. Aussi le Pacifique a-t-il attiré au Canada des capitaux considérables de tous les pays de l'univers, et la situation de son crédit ne le cède qu'à celle du Dominion même. La sérieuse diminution de la puissance à gagner du Pacifique-Canadien dans les conditions anormales que nous traversons ne doit aucunement entacher la compétence de ses administrateurs, puisque cette diminution est imputable pour une grande partie aux conditions qui sévissent de par le monde et qui ont aussi atteint son rival au Canada de même que presque tous les chemins de fer du continent nord-américain.

En dépit de la situation générale, Sir Edward Beatty a déclaré au Comité, en 1938, que l'avenir du Pacifique-Canadien ne lui inspirait aucune inquiétude. A son avis, grâce à de strictes économies, cette compagnie a pu survivre à la crise que nous venons de traverser, et le Pacifique peut envisager l'avenir avec confiance. Le Comité se plaît à noter qu'à la récente assemblée annuelle des actionnaires du Pacifique-Canadien, sir Edward Beatty a pu déclarer qu'il était convaincu que malgré les difficultés qui l'assaillent présentement, le Pacifique est en mesure de maintenir son indépendance pour les années à venir.

Un fait important ressort de la preuve faite devant le Comité, à savoir, que la tendance du transport ferroviaire au Canada comme ailleurs, est en baisse constante. Cette preuve démontre qu'une comparaison établie entre les années 1935, 1936 et 1937, par rapport à 1923, révèle une augmentation appréciable de la production et des affaires bancaires au Canada, tandis que les recettes brutes des chemins de fer accusent un déclin qui atteignait 26 pour cent en 1937. Ce fléchissement s'est produit en dépit du fait que la population du Canada a passé d'environ 9 millions en 1923 à 11 millions en 1937.

Les principales causes de cette baisse peuvent être attribuées à l'intensification de la concurrence du transport routier, du transport par les eaux intérieures et des expéditions par le canal de Panama. La principale expansion de la concurrence routière s'est produite entre 1923 et 1937. Durant la même période, le trafic entièrement canadien, par le canal de Welland, a passé de 3 millions de tonnes à 11 millions de tonnes, et le transport-marchandises entièrement canadien par le canal de Panama a augmenté, au cours de la même période, de 1 million à 4 millions de tonnes annuellement. En même temps, le trafic-voyageurs des chemins de fer canadiens accusait, de son côté, une chute de 50 pour cent.

La preuve recueillie a révélé que le transport routier est à peu près dénué de tout contrôle, qu'il accapare le trafic le plus rémunérateur et qu'il fonctionne le plus efficacement au cours du printemps, de l'été et de l'automne. De leur

côté, les chemins de fer sont astreints à une réglementation sévère, et doivent maintenir leurs services en toutes saisons. En face des désavantages que subissent les chemins de fer, le gouvernement leur a réellement procuré un certain allégement au moyen de la clause des "taxes convenues" de la Loi des transports de 1938. Grâce à cette loi, les chemins de fer peuvent maintenant conclure des contrats avec les expéditeurs sur la base de "taxes convenues" pour le trafic direct. Il est encore trop tôt pour juger des effets de cette nouvelle législation, mais votre Comité est convaincu que la situation des chemins de fer pour ce qui concerne le transport est aujourd'hui fort différente de ce qu'elle était en 1923.

De l'avis de certains membres du Comité, l'insistance avec laquelle on a rappelé les déficits du National-Canadien a, dès le début de l'enquête, placé les chemins de fer nationaux sous un faux jour aux yeux du public qui, avant la tenue de cette enquête ne possédait qu'une idée imparfaite du développement du réseau des chemins de fer nationaux et des services qu'ils ont rendus au pays. Malheureusement, les dettes et déficits des chemins de fer nationaux paraissent en condamner les administrateurs, et, quoique les affaires du Pacifique-Canadien fussent aussi en déclin et que le Pacifique eût à lutter de son côté, les témoignages rendus par ses représentants ont concentré l'attention sur les déficits du National-Canadien, comme s'ils étaient la seule cause de tous nos embarras ferroviaires. La réaction psychologique de cette situation fut de placer les administrateurs des chemins de fer nationaux sur la défensive et de les contraindre à défendre leur administration.

L'institution du Comité a suivi une campagne de propagande en faveur de l'unification menée par le président du Pacifique-Canadien depuis que les recommandations de la Commission Duff furent incorporées dans nos lois. Même si on n'a apporté aucune preuve tendant à démontrer que l'un ou l'autre des chemins de fer s'est efforcé d'entraver l'application de la coopération prescrite par la Loi de 1933, nous sommes d'avis qu'en fait, cette coopération a été rendue plus difficile du fait que l'une des parties se livrait à une active campagne afin de convaincre le public que les résultats de la coopération seraient négligeables et que l'unification offrait la seule solution efficace. Nous croyons aussi que cette campagne de propagande a obscurci le problème fondamental de l'adaptation de l'industrie ferroviaire aux conditions nouvelles créées par l'expansion du transport routier. Votre Comité est d'avis que le problème du transport routier devra faire l'objet d'une étude approfondie en vue de coordonner les nouveaux et les anciens moyens de transport pour assurer aux uns et aux autres le maximum d'avantages économiques. Le problème des chemins de fer au Canada est attribuable pour une très large part à cette véritable révolution de l'art du transport.

Le principal projet étudié par votre Comité fut celui du Pacifique-Canadien visant l'unification des deux chemins de fer, et pour lequel on a réclamé le mérite d'une économie annuelle de $75,000,000 pour les deux entreprises réunies en se basant sur le niveau du trafic de 1930, ou de quelque $56,000,000 à $59,000,000 en se basant sur le trafic de 1937. Après avoir étudié très attentivement ces estimés, le Comité en a conclu qu'une partie seulement des économies pouvait être calculée avec précision, et que cette partie s'appliquait surtout à l'abandon de lignes qui, de l'avis du Comité, ne pourraient pas être abandonnées.

Le Pacifique-Canadien n'a pas fourni les détails des autres économies concernant la fermeture d'usines, de gares, l'abandon de services, et la réduction des services de trains. Le Comité n'a pas pu, par conséquent, examiner les aspects du projet relatifs aux économies les plus considérables. D'autre part, la répugnance du Pacifique à dévoiler ces renseignements essentiels par crainte de réaction dans l'opinion publique n'a pas contribué à amener le Comité à envisager favorablement le projet d'unification.

Ce manque de renseignements essentiels n'a pas porté seulement sur les économies estimées, mais comme on l'a remarqué au cours des séances du Comité en 1938, il s'est aussi manifesté à l'égard du partage possible entre le Gouvernement et le Pacifique-Canadien des économies réalisées conjointement, alors que le Comité n'a pu obtenir de précisions des représentants du Pacifique, sauf en termes généraux, quant au mode de partage des recettes nettes des deux réseaux sous le régime d'unification. De plus, certaines questions suggestives posées aux représentants du Pacifique sur les questions financières, par exemple, le besoin de nouveaux capitaux, le remboursement des obligations du Pacifique parvenues à terme, dans le cas de l'unification, et l'assurance inéluctable que le Gouvernement serait tenu de donner relativement aux nouveaux emprunts, sont presque toutes demeurées sans réponse.

Le Comité a trouvé des objections d'autre nature à l'adoption du principe d'unification; il lui a paru que toute forme d'unification qui tenterait de maintenir dans une seule administration les principes de propriété privée et de propriété publique, ne serait pas praticable, puisque l'Etat se trouverait fatalement engagé financièrement, en sorte qu'il deviendrait ensuite impossible de séparer les biens des uns et des autres et de revenir au *statu quo*. De l'avis de plusieurs membres du Comité, l'adoption d'une pareille politique conduirait inévitablement à l'étatisation de tous les chemins de fer canadiens. On appréhendait aussi le danger que la Commission Duff a signalé de l'acheminement vers un monopole ferroviaire du Canada—un Etat dans l'Etat. Pour ces motifs, votre Comité croit que l'unification ne peut pas être recommandée comme une mesure de politique publique.

Dans ce sens, votre Comité a étudié le plus soigneusement possible la perspective de la coopération. Les fonctionnaires des Chemins de fer nationaux ont prétendu que toutes les économies praticables pourraient être réalisées par l'application d'une politique de coopération obligatoire dont la pratique produirait, a-t-on dit, des économies de $10,000,000 à $15,000,000, même dans les conditions actuelles de dépression du transport ferroviaire. Cependant, quelques membres du Comité ont pensé que l'unification rapporterait des économies encore plus grandes, si la population du Canada était prête à payer le prix d'une compression aussi draconienne des services ferroviaires et à en supporter les inconvénients qui ont déjà été mentionnés tant au point de vue national que du point de vue du public.

Votre Comité a reconnu que l'adoption des mesures de coopération a occasionné par sa lenteur bien des désappointements. Les recommandations de la Commission Duff qui, de l'avis général, a accompli un excellent travail, n'ont effectivement jamais été appliquées, et il ne manque pas de raisons pour croire qu'une économie considérable peut résulter de la coopération, si le système de coopération est énergiquement mis en œuvre et avec la volonté bien déterminée d'en tirer des résultats. Votre Comité ne voit pas pourquoi la coopération ne pourrait pas s'accommoder effectivement d'une duplication des services et d'une duplication des aménagements; et il ne semble pas recommandable de modifier les termes de la *Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933*, sauf en ce qui concerne l'indemnité à payer aux employés démis, avant qu'aient été complètement éprouvées les possibilités de la loi actuelle. Quoi qu'il en soit, votre Comité pense que les faits qu'il a portés à la connaissance du public, quant à la lente réalisation des plans de coopération jusqu'à présent, ont eu le bon effet de stimuler les deux réseaux ferroviaires et de redoubler leurs efforts dans ce sens. On nous a récemment appris que plusieurs importants projets de coopération sont actuellement à l'étude, et qu'ils comprennent un plan de mettre complètement en commun tous les services de trains de voyageurs qui se font concurrence par tout le pays lequel plan offre l'occasion d'économies importantes.

Des membres du Comité se sont plaints que si peu de résultat a été obtenu, depuis cinq années que la coopération a été mise en œuvre comme mesure de la politique du Gouvernement. Ces critiques semblent ne pas tenir compte que, même avec l'unification, les résultats attendus prendraient cinq années et même un plus long temps à se produire.

Les témoignages recueillis par le Comité démontrent clairement que le problème ferroviaire du Canada ne peut pas être résolu d'un seul coup. Toute tentative d'atteindre à ce but au moyen de mesures draconiennes ne pourrait qu'engendrer des problèmes encore plus graves en semant la perturbation dans les populations intéressées, parce que, dans la plupart des localités du pays, le chemin de fer est et restera un facteur essentiel des facilités de transport. Le Comité croit que la situation peut être améliorée par la coopération visant à l'élimination des services faisant double emploi aux endroits où cette élimination peut s'opérer sans affecter quelque intérêt public essentiel. On peut espérer encore de l'amélioration à mesure que seront plus clairement déterminées les sphères d'exploitation du transport ferroviaire et du transport routier, et que la concurrence entre ces deux modes de transport fera l'objet d'une réglementation et d'une taxation juste et équitable. C'est le grand problème qui s'impose fortement à l'attention des gouvernements, non seulement au Canada, mais aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne.

Le Comité a soigneusement étudié la proposition faite par le Pacifique-Canadien que les témoignages déposés devant le Comité soient déférés à une firme d'ingénieurs et de comptables ferroviaires de confiance, dégagés de tout intérêt dans un réseau ou dans un autre, et de charger une telle firme d'étudier ces témoignages particulièrement en ce qu'ils se rapportent aux opérations de génie et de comptabilité, et d'opérer même le relevé physique qui pourrait être jugé nécessaire, afin de dresser un rapport complet des économies qui, d'après les calculs de ces experts, pourraient être réalisés au moyen d'un système d'administration unifié et dans quelle mesure ces économies réduiraient, si elles doivent la réduire, l'efficacité des services rendus à la population du Canada.

Après étude suffisante, le Comité a conclu que ce projet de référence à un corps de l'extérieur n'est pas praticable, attendu que les éléments essentiels du problème ne sont pas seulement d'ordre ferroviaire, mais qu'ils intéressent une vaste politique nationale qui doit être réglée par le Parlement canadien et les autorités exécutives. Une pareille responsabilité ne peut pas être déléguée.

Cependant, le Comité recommanderait que les témoignages recueillis, ainsi que les pièces déposées, soient inclus dans un rapport, de façon à les mettre à la disposition de quiconque s'intéresse au problème du transport au Canada. On croit qu'une documentation abondante et précieuse a été ajoutée aux archives publiques. Cette documentation met à jour les données publiées en premier lieu dans le rapport de la Commission Drayton-Acworth-Smith de 1917, et que la Commission Duff a considérablement augmentées en 1931-32. Cette dernière Commission a étudié la question des chemins de fer plus profondément que n'a pu le faire le Comité. Le personnel de la Commission Duff comprenait l'un des plus éminents et des plus prospères directeurs de chemins de fer des Etats-Unis, ainsi que l'homme qui est maintenant président du "Passenger Transport Board", de Londres. Cette Commission, après avoir étudié sur place les principales propriétés des deux réseaux ferroviaires, n'a pas manqué l'occasion de terminer son rapport par l'observation suivante:

> Nous nous sentons tenus, par notre devoir envers le public, de donner un avertissement grave à la population canadienne. A moins que le pays ne soit prêt à adopter le plan que nous avons proposé, ou quelque autre mesure aussi efficace, afin d'assurer l'exploitation efficace et économique des deux réseaux et, par ce moyen, non seulement de soulager le

trésor fédéral mais d'améliorer la situation financière du réseau privé, alors le seul recours serait, soit de réduire les dépenses publiques dans d'autres domaines, soit d'alourdir le fardeau des impôts sous lequel peinent les industries de ce pays. Sans l'adoption de l'une ou l'autre de ces mesures, et il y a une limite à leur application, la stabilité des finances publiques et le crédit du Pacifique-Canadien seront menacés, et il en résultera des conséquences graves pour la population canadienne et pour ceux qui ont placé leurs épargnes dans ce chemin de fer.

Les recommandations mentionnées ci-dessus ont été incorporées dans les statuts du Canada, mais leur application n'a pas été appuyée par la détermination de l'un des chemins de fer à imposer à la population du Canada une politique que la Commission Duff avait écartée pour les mêmes raisons qui contraignent ce Comité à rejeter encore une fois l'unification comme mesure de politique nationale. Le Comité est d'opinion que, dans l'intérêt des chemins de fer et des affaires en général, le malaise qui résulte de l'agitation du Pacifique-Canadien en faveur de l'unification prenne fin par la constatation franche que l'adoption de l'unification des chemins de fer n'est pas possible, et que de nouveaux et de plus sérieux efforts devraient être tentés pour faire produire leur effet à la lettre et à l'esprit de la *Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933*, pour que les deux réseaux conviennent entre eux d'un arbitre—de préférence le Président de la Commission des Transports—que réglerait les difficultés pouvant surgir dans l'application de la politique de coopération. Le Comité est d'avis que telle est la seule méthode pratique à suivre en vue de l'amélioration de la situation actuelle de nos chemins de fer.

Le Comité croit qu'un pareil règlement des différends susceptibles de surgir dans l'application des mesures de coopération, peut s'opérer d'après les termes mêmes de la loi de 1933 qui, en vue de réaliser des économies et d'augmenter le rendement de l'exploitation, oblige les deux réseaux à s'entendre, et à s'efforcer continuellement de s'entendre sur l'application des mesures, plans et arrangements de coopération justes et raisonnables et les mieux ordonnés pour effectuer ces économies.

Quant au choix d'un arbitre, cette législation prescrit que le Commissaire en chef de la Commission des Transports présidera tout tribunal d'arbitrage, auquel chaque chemin de fer nommera un représentant, et pour les litiges de suffisante importance, deux arbitres additionnels pourront être ajoutés au tribunal par le Président de la Cour de l'Echiquier ou par un juge de la Cour Suprême du Canada. Cette disposition particulière de la loi n'a pas encore été appliquée, bien que l'une ou l'autre compagnie ait la faculté d'y recourir. Nous avons donc sous la main toute la législation requise pour donner effet à la recommandation du Comité que le Chef de la Commission des Transports agisse comme arbitre s'il arrive qu'une compagnie de chemin de fer refuse de prendre en considération un plan de coopération provenant de l'autre chemin de fer.

En terminant ses travaux, le Comité tient à remercier les représentants des deux réseaux de chemins de fer canadiens, ainsi que les divers autres témoins qui ont comparu devant lui; il tient aussi à exprimer toute sa gratitude au conseil du Comité, le Colonel O.-M. Biggar, C.R., qui lui a rendu de précieux services en facilitant sa besogne. Le Comité désire également reconnaître la parfaite compétence dont les secrétaires conjoints et les sténographes ont fait preuve.

Le tout respectueusement soumis,

GEORGE P. GRAHAM,

C.-P. BEAUBIEN,

*Présidents.*

Le Comité s'ajourne.

1939

SÉNAT DU CANADA

# TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

du

# COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

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

---

## N° 13

---

Présidents conjoints:

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

---

PIÈCES:

N° 105—Autre exposé du professeur John L. McDougall, de l'Université Queen, de Kingston, Ontario.

N° 106—Carte montrant les lignes productives et improductives, chemins de fer Nationaux du Canada (Non imprimée).

N° 107—Etat relatif à la répartition du déficit—Recettes pour l'année 1937, chemins de fer Nationaux du Canada.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1940

## PIÈCE N° 105

MONSIEUR LE PRÉSIDENT:

Le document que je vous ai présenté le 21 mars dernier fut l'un des plus difficiles que j'aie jamais rédigés. Les règlements sont extrêmement compliqués. Le fait que quelque 475 cas ont été soumis au Conseil d'ajustement n° 1 des chemins de fer canadiens ces vingt dernières années constitue en soi la preuve que les employés supérieurs des chemins de fer et les chefs des syndicats ouvriers eux-mêmes interprètent difficilement les règlements régissant toutes les échelles de salaires. Cette interprétation fut doublement difficile pour moi qui n'ai pas la connaissance intime qu'ils possèdent, car la rédaction des règlements laisse beaucoup à désirer. Ils sont sans doute passablement clairs pour ceux qui les ont conçus, mais plusieurs sont loin de l'être pour le profane, même après la lecture de décisions fondées sur eux.

Conséquemment, je devais m'attendre à ce que mon argumentation pût peut-tre s'en trouver sérieusement affaiblie, car je n'avais pas compris pleinement le problème à l'étude. Je relève quatre affirmations positives qui exigent des mises au point.

1. J'ai dit que les mécaniciens pourraient conduire une locomotive après un stage de 66 mois à titre de chauffeurs. Les échelles prévoient un minimum de trois ans. C'est probablement là une mesure sage et nécessaire, non pas parce que cette période de temps est nécessaire pour apprendre à conduire une locomotive, mais pour habituer si bien les employés aux règlements que ces derniers leur deviennent une seconde nature.

2. J'ai dit que les mécaniciens de trains de voyageurs touchent un taux de moitié plus élevé pour le travail supplémentaire. C'est inexact. Les mécaniciens de trains de marchandises, de trains de manœuvre et de trains mixtes sont rémunérés effectivement à un taux de moitié plus élevé pour toute période de travail dépassant huit heures. Les mécaniciens de trains de voyageurs ont la journée de cinq heures et touchent un salaire de surtemps pour tout travail dépassant cinq heures, sur le pied de minutes, au tarif du temps régulier. Dans les conditions ordinaires, aucun mécanicien ne travaille plus de huit heures.

3. J'ai ajouté que l'échelle actuelle des salaires était la plus élevée jamais connue. J'accepte la mise au point de M. Chase que l'échelle au mille de 1920 était légèrement plus élevée.

4. J'ai affirmé que la statistique canadienne des heures de travail était fondée sur le temps rémunéré et non sur le travail effectif. J'ai vérifié et constaté que les heures en question sont celles de travail effectif ou celles où l'employé est de service.

Je prétends que nulle de ces mises au point ne dérange mon argumentation. Elles sont toutes d'importance secondaire et ne l'infirment pas sensiblement. Mon argumentation est à l'effet que la fuite du temps, les changements apportés à l'exploitation ferroviaire, les modifications imposées par de nouvelles exigences du service rendent les règlements de travail établis il a quelque cinquante ans tout à fait insupportables aujourd'hui. Tout essai dévoilera leur caractère périmé. Ils sont capricieux dans leur application et imposent un fardeau insupportable aux lignes à faible trafic les moins capables de les supporter. Ils sont insupportablement restrictifs dans leurs résultats sur le service qu'on en attend. Mon raisonnement vaut pour l'ensemble de l'industrie du transport et ne vise pas particulièrement les mécaniciens. Je ne prétends pas non plus que le salaire élevé de certains employés se reflètent sur la moyenne des salaires. J'ai voulu contourner cette moyenne pour connaître l'écart entre les hauts et les bas salaires.

Pour en venir directement aux arguments de M. Chase, je vous prie de noter qu'il ne dit nulle part que les mécaniciens ne pourraient toucher maintenant $4,000 par année. Il prétend que sous le régime actuel des limitations de parcours—limitations appliquées seulement pour répartir l'emploi plus largement et pour nul autre motif—les mécaniciens ne le pourraient *probablement* pas. Revenons aux mécaniciens des trains numéros 6 et 16 entre Montréal et Brockville; ils peuvent, sous le régime du parcours réduit et à l'échelle actuelle des salaires, gagner $299 par mois pour 13 jours civils de travail. S'ils pouvaient franchir un parcours aussi long que celui octroyé avant l'application des plus récentes restrictions, ils toucheraient bien davantage. S'il leur était permis de fixer eux-mêmes leur parcours, ils pourraient peut-être dépasser les $6,000 par année, ce qui, à en croire M. Chase, constitue une moyenne convenable pour tous les mécaniciens.

Je ne m'oppose pas simplement aux salaires mensuels ou annuels élevés. Je m'en prends à la combinaison de salaires élevés et de limitations constantes d'heures de travail donnant droit à ces salaires. Des réductions encore plus arbitraires de parcours mensuel auraient pour effet d'imposer des loisirs encore plus nombreux aux anciens employés, mais elles ne diminueraient en rien les frais directs en salaires par train-mille pour les compagnies de chemins de fer. En effet, en tant que le chiffre des salaires annuels moyens est utilisé pour justifier une échelle milliaire plus élevée, il tend à accroître les frais et aggraver ainsi la situation malheureuse actuelle.

M. Chase vous présente un chiffre minimum et maximum de salaires, mais il convient de noter que son maximum est basé sur des locomotives de moyenne puissance et non sur les plus puissantes et qu'il ne tient ainsi aucun compte des suppléments arbitraires et constructifs. Les chemins de fer ont affirmé que ces suppléments augmentent d'environ 11 p. 100 le salaire qui serait touché pour une période de travail régulière ou milliaire.

M. Chase déclare que pas un mécanicien sur dix n'est préposé régulièrement à la conduite d'un train de voyageurs. A défaut de précisions sur la façon dont il établit ce calcul, il est difficile de le réfuter, mais en 1937, 21.6 p. 100, soit plus d'un mécanicien sur cinq, de tous les mécaniciens étaient sur des trains de voyageurs.

Il est parfaitement vrai que le trafic des chemins de fer déclinant et les frais milliaires par trains pour les chemins de fer étant si élevés que le parcours des trains est réduit encore davantage, les mécaniciens maintenant préposés régulièrement aux trains de voyageurs sont des hommes d'âge mûr; mais de tous ceux qui se sont inscrits mécaniciens au recensement de 1911, 9.62 p. 100 avaient de 16 à 24 ans. La concentration actuelle de mécaniciens chez les plus âgés a d'autres causes. Elle ne prouve pas que la période de formation nécessaire se mesure en décades comme M. Chase semblerait l'indiquer.

Je vous prie de noter aussi que M. Chase s'efforce de se confiner, dans son troisième tableau, au nombre total d'employés, d'heures de travail et à la rémunération totale et néglige de montrer la moyenne par tête. C'est une lacune de son exposé que je me propose de combler ci-après.

Bref, je prétends que l'exposé de M. Chase fut très habile mais pas tout à fait franc. C'est un plaidoyer ingénieux et non un effort pour éclaircir la situation.

Je demande maintenant l'autorisation de présenter des tableaux et graphiques qui illuminent les points suivants:

1. Que jamais après 1926 le pouvoir d'achat de la moyenne des salaires annuels de tous les employés sur les trains et les locomotives n'est tombé aussi bas qu'en 1926. Les salaires ont fléchi, mais jamais aussi vite ni aussi sensiblement que l'indice du coût de la vie.

2. Que le pouvoir d'achat de la moyenne-heure des salaires, identiquement ajusté, a toujours, depuis 1931, dépassé de plus de 25 p. 100 le niveau de 1926; qu'il l'a toujours dépassé de 30 à 35 p. 100 depuis 1935, et qu'en 1938 il l'a, je crois, dépassé de plus de 40 p. 100.

A l'appui de ces deux affirmations je présente les tableaux 1 et 2 et le graphique I. Je signale particulièrement la corrélation inverse presque parfaite entre le relèvement des salaires touchés et la réduction du nombre d'employés.

3. Quant aux pertes d'emploi, la statistique révèle que les jeunes chauffeurs et serre-freins ont toujours fait des sacrifices beaucoup plus grands que les mécaniciens et conducteurs plus anciens.

En 1926, les mécaniciens et les conducteurs comptaient plus d'heures de travail par homme et par année que leurs coemployés plus jeunes, chauffeurs et serre-freins. Cette disparité s'accentua grandement à mesure que la dépression économique s'aggravait et persistait encore en 1937, dernière année sur laquelle il existe des données complètes. Je présente les tableaux 3-8 inclusivement pour confirmer cette affirmation.

M. Chase a beaucoup parlé des sacrifices bénévoles des anciens employés. Je crois qu'il conviendrait de lire ces tableaux en regard de son témoignage.

Pour prouver dans quelle mesure le service des voyageurs diminue en dépit des tentatives faites de réduire le parcours des trains, je présente le tableau 9 et le graphique II qui font voir les salaires payés aux employés des trains et des locomotives de voyageurs en proportion des recettes voyageurs et de celles des trains de voyageurs. On notera que même en 1937, le fardeau des salaires était deux fois plus lourd qu'en 1917.

Le tableau 10 et le graphique III font voir le nombre d'heures de travail des employés sur les trains et sur les locomotives de voyageurs par 100 train-mille. Le fléchissement dans les 20 années est d'environ 33 p. 100, soit dans la proportion de 2 p. 100 par année. Il en résulte une réduction constante du travail de la main-d'œuvre pour toucher un salaire dont le chiffre est déterminé par le parcours franchi quand ce dernier hausse le chiffre du salaire.

Le tableau 2 et le graphique IV donnent le coût direct en salaires du parcours par train-mille, en dollars courants et en pouvoir d'achat pour 1926. J'insiste surtout sur le fait que d'après la base rectifiée le coût en salaires par train-mille voisine maintenant (1939) son maximum de la période de dépression en raison de l'augmentation du coût en salaires par mille et d'une baisse à l'indice des prix de gros.

Le tableau 12 compare les salaires payés à toutes les catégories d'employés et imputés sur les frais d'exploitation en proportion des recettes totales d'exploitation au Canada et aux Etats-Unis, de 1926 à 1937. Il fait voir que les employés de chemins de fer canadiens ont chaque année touché un plus fort pourcentage des recettes que les employés des chemins de fer de la catégorie I des Etats-Unis, et que de 1930 à 1933, les trois années incluses, cet excédent dépassa 20 p. 100 chaque année.

En d'autres termes, je prétends, monsieur, que le fardeau des chemins de fer canadiens, comparé au trafic et au revenu, est même plus onéreux que celui des chemins de fer américains.

Les tableaux 13 et 14 et les graphiques V et VI révèlent l'autre aspect de ce fardeau épouvantable sur le budget des chemins de fer. Ils indiquent que le peu d'argent dont ils disposent pour placement sur les propriétés, ils l'affectent à l'exploitation courante et non aux renouvellements nécessaires. Une mise très réelle de capitaux peut s'effectuer pour maintenir le niveau courant des salaires.

M. Kelly a bien voulu parler de moi dans son exposé. Je demanderais que ses observations fussent notées au regard du tableau 12 qui montre combien le fardeau des salaires pèse plus lourdement sur les revenus au Canada qu'aux Etats-

Unis; et aussi au regard du tableau 15 et du graphique VII où l'on voit pour tous les employés de chemins de fer la même corrélation inverse entre le nombre d'employés et le pouvoir d'achat effectif de leurs gains qui a déjà été révélée pour les employés des trains et des locomotives. M. Kelly, dans tout son exposé de la situation omet innocemment les variations du coût de la vie ces dix dernières années et les embarras sérieux subis par d'autres classes de la société. C'est une omission qui contribue fortement à donner à son exposé le caractère d'un exercice statistique intéressant, mais qui importe peu en l'occurrence.

Je tiens à vous remercier, monsieur, de m'avoir permis de formuler cette réplique.

JOHN L. McDOUGALL.

TABLEAU 1.—SALAIRES HORAIRES ET ANNUELS MOYENS DE TOUS LES EMPLOYÉS SUR LES TRAINS ET LES LOCOMOTIVES EN MONNAIE COURANTE ET EN POUVOIR D'ACHAT (1926=100)

| Année | Index du coût de la vie* | Salaires annuels moyens (1926=100)† | Pouvoir d'achat des salaires annuels moyens (1926=100) | Salaires moyens par homme-heure (1926=100)† | Pouvoir d'achat des salaires horaires (1926=100) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1926 | 100·0 | 100·0 | 100·0 | 100·0 | 100·0 |
| 1927 | 98·4 | 104·3 | 106·0 | 105·1 | 106·8 |
| 1928 | 98·9 | 107·3 | 108·5 | 109·5 | 110·7 |
| 1929 | 99·9 | 105·9 | 106·0 | 109·5 | 109·6 |
| 1930 | 99·2 | 103·3 | 104·1 | 111·8 | 112·7 |
| 1931 | 89·6 | 98·5 | 109·9 | 112·8 | 125·9 |
| 1932 | 81·3 | 87·8 | 108·0 | 104·9 | 129·0 |
| 1933 | 77·5 | 80·1 | 103·4 | 98·1 | 126·6 |
| 1934 | 78·6 | 84·0 | 106·9 | 99·8 | 127·0 |
| 1935 | 79·1 | 87·6 | 110·7 | 106·3 | 134·4 |
| 1936 | 80·8 | 90·2 | 111·6 | 107·4 | 132·9 |
| 1937 | 83·1 | 92·9 | 111·8 | 112·0 | 134·8 |
| Voici les chiffres absolus sur lesquels les données comparées précipitées sont basées: | | | | | |
| 1926 | ..... | $2,333 | $2,333 | $0·823 | $0·823 |

* *Prix et indices de prix*, 1936, p. 103 et suppléments y afférents.

† Moyenne pondérées, calculées d'après des données du tableau "Personnel classifié et salaires et traitements" dans la *Statistique des chemins de fer du Canada, 1926-1937* inclusivement.

TABLE 2*.—NOMBRE D'EMPLOYÉS, HEURES RÉMUNÉRÉES, ET SALAIRES DE TOUS LES EMPLOYÉS SUR LES TRAINS ET LES LOCOMOTIVES, 1926–1937 (1926=100)

| Année | Nombre moyen employé | Total des heures rémunérées | Rémunération totale | Heures moyennes rémunérées, par homme-année | Salaires moyens par homme-année | Salaires moyens par homme-heure |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1926 | 100·0 | 100·0 | 100·0 | 100·0 | 100·0 | 100·0 |
| 1927 | 103·6 | 102·7 | 108·1 | 99·2 | 104·3 | 105·1 |
| 1928 | 109·5 | 107·4 | 117·6 | 98·1 | 107·3 | 109·5 |
| 1929 | 105·7 | 102·2 | 112·0 | 96·7 | 105·9 | 109·5 |
| 1930 | 95·2 | 87·9 | 98·3 | 92·4 | 103·3 | 111·8 |
| 1931 | 82·2 | 71·9 | 81·0 | 87·4 | 98·5 | 112·8 |
| 1932 | 71·7 | 60·1 | 63·0 | 83·8 | 87·8 | 104·9 |
| 1933 | 66·6 | 54·4 | 53·4 | 81·7 | 80·1 | 98·1 |
| 1934 | 69·8 | 58·8 | 58·7 | 84·3 | 84·0 | 99·8 |
| 1935 | 71·2 | 58·7 | 62·9 | 82·4 | 87·6 | 106·3 |
| 1936 | 74·4 | 62·5 | 67·2 | 84·0 | 90·2 | 107·4 |
| 1937 | 77·2 | 64·0 | 71·8 | 83·0 | 92·9 | 112·0 |
| Voici les chiffres absolus sur lesquels les données comparées précipitées sont basées: | | | | | | |
| 1926 | 25,323 | 71,493,800 | $58,838,100 | 2,834 | $2,333 | $0·823 |

* Données extraites du tableau "Personnel classifié et salaires et traitements" dans la *Statistique des chemins de fer du Canada*, 1926–1937 inclusivement. Les classifications ci-haut sont les divisions 67–68 inclusivement dudit tableau.

TABLEAU 3*—NOMBRE MOYEN DES HEURES RÉMUNÉRÉES, PAR HOMME-ANNÉE, SUR LES TRAINS DE VOYAGEURS (1926–1937)

(1926=100)

| Année | Mécaniciens et wattmen | Chauffeurs et aides | Chefs de trains | Serre-freins, préposés aux bagages et signaleurs |
|---|---|---|---|---|
| 1926 | 100·0 | 100·0 | 100·0 | 100·0 |
| 1927 | 93·1 | 92·6 | 98·0 | 98·9 |
| 1928 | 94·0 | 93·7 | 95·3 | 95·4 |
| 1929 | 95·9 | 94·3 | 99·6 | 97·0 |
| 1930 | 95·4 | 93·9 | 98·6 | 96·1 |
| 1931 | 93·4 | 92·2 | 92·7 | 90·3 |
| 1932 | 91·5 | 90·2 | 91·2 | 86·1 |
| 1933 | 90·2 | 85·1 | 88·8 | 84·2 |
| 1934 | 91·7 | 87·3 | 87·6 | 84·5 |
| 1935 | 89·7 | 85·4 | 86·8 | 82·3 |
| 1936 | 90·9 | 85·6 | 85·9 | 82·6 |
| 1937 | 87·8 | 86·4 | 82·8 | 80·6 |
| Voici les chiffres absolus sur lesquels les données comparées précipitées sont basées: | | | | |
| 1926 | 2,335 | 2,295 | 2,675 | 2,637 |

* Données extraites du tableau "Personnel classifié et salaires et traitements" dans la *Statistique des chemins de fer du Canada*, 1926–1937 inclusivement. Les classes ci-haut sont les divisions 73, 76, 67 et 69 respectivement.

TABLEAU 4*.—NOMBRE MOYEN DES HEURES RÉMUNÉRÉES, PAR HOMME-ANNÉE, SUR LES TRAINS DE MARCHANDISES, 1926-1937

(1926=100)

| Année | Mécaniciens et wattmen | Chauffeurs et aides | Chefs de trains | Serre-freins et signaleurs |
|---|---|---|---|---|
| 1926 | 100·0 | 100·0 | 100·0 | 100·0 |
| 1927 | 100·9 | 101·4 | 98·3 | 99·8 |
| 1928 | 101·3 | 98·5 | 98·5 | 97·3 |
| 1929 | 99·2 | 95·7 | 97·4 | 95·9 |
| 1930 | 92·4 | 88·5 | 90·9 | 88·9 |
| 1931 | 84·9 | 81·6 | 83·4 | 82·9 |
| 1932 | 82·7 | 77·5 | 80·7 | 75·9 |
| 1933 | 84·3 | 76·6 | 82·0 | 73·8 |
| 1934 | 86·0 | 78·7 | 85·3 | 77·3 |
| 1935 | 84·5 | 77·6 | 81·8 | 75·2 |
| 1936 | 84·6 | 80·9 | 83·6 | 76·9 |
| 1937 | 82·3 | 79·3 | 81·7 | 76·8 |
| Voici les chiffres absolus sur lesquels les données comparées précipitées sont basées: | | | | |
| 1926 | 3,010 | 2,844 | 3,143 | 2,935 |

* Données extraites du tableau "Personnel classifié et salaires et traitements" dans la *Statistique des chemins de fer du Canada* 1926-1937 inclusivement. Les classes ci-haut sont les divisions 74, 77, 68 et 70 respectivement.

TABLEAU 5*.—NOMBRE MOYEN D'HEURES RÉMUNÉRÉES, PAR HOMME-ANNÉE, AUX PARCS, 1926-1937 (1926=100)

| Année | Mécaniciens et wattmen | Chauffeurs et aides | Chefs de trains et contre-maîtres de parcs | Serre-freins et aides |
|---|---|---|---|---|
| 1926 | 100·0 | 100·0 | 100·0 | 100·0 |
| 1927 | 98·0 | 98·5 | 98·6 | 101·1 |
| 1928 | 98·2 | 99·0 | 98·0 | 98·9 |
| 1929 | 97·3 | 97·3 | 96·0 | 96·4 |
| 1930 | 97·4 | 96·6 | 95·9 | 95·4 |
| 1931 | 95·6 | 95·8 | 93·4 | 93·1 |
| 1932 | 97·4 | 96·6 | 91·1 | 87·4 |
| 1933 | 91·8 | 88·2 | 88·5 | 83·0 |
| 1934 | 95·8 | 90·6 | 92·9 | 85·3 |
| 1935 | 94·1 | 87·8 | 90·6 | 84·4 |
| 1936 | 94·3 | 88·7 | 92·5 | 87·9 |
| 1937 | 92·3 | 86·6 | 92·4 | 88·5 |
| Voici les chiffres absolus sur lesquels les données comparées précitées sont basées: | | | | |
| 1926 | 3,042 | 3,007 | 2,823 | 2,652 |

* Données extraites du tableau "Personnel classifié et salaires et traitements" dans la *Statistique des chemins de fer du Canada*, 1926-1937 inclusivement. Les classes ci-haut sont les divisions 75, 78, 71 et 72 respectivement.

TABLEAU 6*.—SALAIRES PAR HOMME-ANNÉE SUR LES TRAINS DE VOYAGEURS, 1926–1937 (1926=100)

| Année | Mécaniciens et wattmen | Chauffeurs et aides | Chefs de trains | Serre-freins, préposés aux bagages et signaleurs |
|---|---|---|---|---|
| 1926 | 100·0 | 100·0 | 100·0 | 100·0 |
| 1927 | 97·1 | 97·5 | 103·5 | 105·6 |
| 1928 | 104·6 | 104·7 | 107·1 | 105·3 |
| 1929 | 106·2 | 105·1 | 111·1 | 109·2 |
| 1930 | 105·5 | 104·6 | 112·0 | 109·0 |
| 1931 | 103·9 | 104·3 | 105·4 | 103·1 |
| 1932 | 93·5 | 94·3 | 96·2 | 91·9 |
| 1933 | 88·5 | 84·6 | 89·4 | 85·1 |
| 1934 | 93·3 | 90·2 | 93·8 | 88·2 |
| 1935 | 96·8 | 94·5 | 96·4 | 91·6 |
| 1936 | 99·7 | 96·2 | 97·1 | 93·9 |
| 1937 | 100·6 | 101·3 | 98·2 | 96·1 |
| Voici les chiffres absolus sur lesquels les données comparées précitées sont basées: | | | | |
| 1926 | $3,185 | $2,389 | $2,728 | $1,964 |

* Données extraites du tableau "Personnel classifié et salaires et traitements" dans la *Statistique des chemins de fer du Canada*, 1926–1937 inclusivement. Les classes ci-haut sont les divisions 73, 76, 67 et 69 respectivement.

TABLEAU 7*.—SALAIRES MOYENS PAR HOMME-ANNÉE SUR LES TRAINS DE MARCHANDISES, 1926–1937 (1926=100)

| Année | Mécaniciens et wattmen | Chauffeurs et aides | Chefs de trains | Serre-freins et signaleurs |
|---|---|---|---|---|
| 1926 | 100·0 | 100·0 | 100·0 | 100·0 |
| 1927 | 103·6 | 105·9 | 104·8 | 106·9 |
| 1928 | 110·7 | 109·4 | 109·3 | 108·4 |
| 1929 | 107·7 | 104·8 | 108·6 | 107·4 |
| 1930 | 102·9 | 100·0 | 104·3 | 102·5 |
| 1931 | 96·6 | 94·1 | 97·7 | 96·5 |
| 1932 | 87·8 | 83·7 | 88·0 | 83·9 |
| 1933 | 82·4 | 76·5 | 83·0 | 75·5 |
| 1934 | 86·4 | 80·7 | 87·5 | 80·0 |
| 1935 | 90·3 | 85·1 | 90·7 | 84·1 |
| 1936 | 91·5 | 90·1 | 93·5 | 86·8 |
| 1937 | 93·1 | 92·2 | 96·0 | 91·1 |
| Voici les chiffres absolus sur lesquels les données comparées précitées sont basées: | | | | |
| 1926 | $3,060 | $2,147 | $2,715 | $1,981 |

* Données extraites du tableau "Personnel classifié et salaires et traitements" dans la *Statistique des chemins de fer du Canada*, 1926–1937 inclusivement. Les classes ci-haut sont les divisions 74, 77, 68 et 70 respectivement.

TABLEAU 8*.—SALAIRES MOYENS PAR HOMME-ANNÉE AUX PARCS, 1926-1937 (1926=100)

| Année | Mécaniciens et wattmen | Chauffeurs et aides | Chefs de trains et contremaîtres de parcs | Serre-freins et aides |
|---|---|---|---|---|
| 1926 | 100·0 | 100·0 | 100·0 | 100·0 |
| 1927 | 99·7 | 101·9 | 102·3 | 109·2 |
| 1928 | 103·4 | 105·6 | 101·7 | 107·4 |
| 1929 | 102·3 | 103·8 | 100·3 | 104·5 |
| 1930 | 102·4 | 102·7 | 100·0 | 103·3 |
| 1931 | 98·6 | 100·2 | 96·0 | 99·1 |
| 1932 | 91·9 | 92·5 | 85·9 | 85·5 |
| 1933 | 81·2 | 79·1 | 78·2 | 76·0 |
| 1934 | 86·1 | 82·5 | 82·8 | 79·0 |
| 1935 | 88·6 | 84·3 | 85·2 | 82·6 |
| 1936 | 89·8 | 85·9 | 87·8 | 86·6 |
| 1937 | 91·8 | 87·2 | 90·6 | 90·2 |
| Voici les chiffres absolus sur lesquels les données comparées précitées sont basées: | | | | |
| 1926 | $2,575 | $1,957 | $2,303 | $1,928 |

* Données extraites du tableau "Personnel classifié et salaires et traitements" dans la *Statistique des chemins de fer du Canada*, 1926-1937 inclusivement. Les classes ci-haut sont les divisions 75, 78, 71 et 72 respectivement.

TABLEAU 9*.—SALAIRES PAYÉS AUX EMPLOYÉS SUR LES TRAINS ET LOCOMOTIVES-VOYAGEURS PROPORTIONNELLEMENT AUX RECETTES-VOYAGEURS ET AUX RECETTES TOTALES DES TRAINS DE VOYAGEURS

| — | Proportionnellement aux | |
|---|---|---|
| | Recettes-voyageurs | Recettes des trains de voyageurs |
| | % | % |
| Années au 30 juin 1917 | 10·6 | 7·6 |
| 1918 | 10·7 | 7·7 |
| 1919 | 11·4 | 8·3 |
| Années au 31 déc. 1919 | 12·5 | 8·2 |
| 1920 | 12·9 | 9·2 |
| 1921 | 14·2 | 9·4 |
| 1922 | 15·1 | 9·8 |
| 1923 | 14·5 | 9·7 |
| 1924 | 15·4 | 10·3 |
| 1925 | 15·8 | 10·4 |
| 1926 | 15·6 | 10·3 |
| 1927 | 16·4 | 10·8 |
| 1928 | 16·7 | 11·0 |
| 1929 | 17·6 | 11·3 |
| 1930 | 21·1 | 13·2 |
| 1931 | 25·7 | 15·1 |
| 1932 | 25·6 | 14·4 |
| 1933 | 24·8 | 13·8 |
| 1934 | 23·3 | 13·1 |
| 1935 | 24·5 | 13·7 |
| 1936 | 24·7 | 13·8 |
| 1937 | 24·5 | 13·9 |

* Les salaires payés sont tels que rapportés au tableau "Personnel classifié et salaires et traitements" dans la *Statistique des chemins de fer du Canada*, 1917-1937 inclusivement; les recettes-voyageurs sont "les recettes brutes des lignes-voyageurs" telles que rapportées au compte des recettes; les recettes totales des trains de voyageurs sont l'ensemble des recettes-voyageurs, excédent de bagage, wagons-salons et wagons-lits, courrier, lait, et des autres recettes des trains de voyageurs telles que rapportées sous cette rubrique, plus les recettes brutes des compagnies de messageries telles que rapportées à l'annuaire du Canada, 1927-1928, p. 692, et 1938, p. 694.

TABLEAU 10*.—NOMBRE D'HEURES DE TRAVAIL SUR LES (TRAINS ET LES LOCOMOTIVES POUR VOYAGEURS) POUR CHAQUE 100 TRAIN-MILLES

| — | Nombre d'heures de travail |
|---|---|
| Années au 30 juin 1917 | 53·29 |
| 1918 | 56·83 |
| 1919 | ..... |
| Années au 31 déc. 1919 | 51·65 |
| 1920 | 50·46 |
| 1921 | 48·17 |
| 1922 | 47·40 |
| 1923 | 49·13 |
| 1924 | 44·14 |
| 1925 | 44·72 |
| 1926 | 44·75 |
| 1927 | 44·62 |
| 1928 | 43·19 |
| 1929 | 42·96 |
| 1930 | 40·33 |
| 1931 | 37·76 |
| 1932 | 36·21 |
| 1933 | 35·92 |
| 1934 | 36·55 |
| 1935 | 35·75 |
| 1936 | 35·86 |
| 1937 | 35·45 |

* Les heures de travail extraites du tableau "Personnel classifié et salaires et traitements" dans la *Statistique des chemins de fer du Canada*. Les train-milles sont le total des train-milles rémunérateurs et des train-milles improductifs et des voitures automotrices-milles (voyageurs), tirés du tableau "Statistique d'exploitation", *ibid.*

TABLEAU 11.—SALAIRES PAYÉS AUX EMPLOYÉS SUR LES TRAINS ET LOCOMOTIVES POUR VOYAGEURS PAR TRAIN-MILLE†

| — | Salaires payés en cents par train-mille | Indice général prix de gros ‡ | Coût en salaires par train-mille en fonction du pouvoir d'achat de 1926 |
|---|---|---|---|
| Années au 30 juin 1917 | 22·87 | 99·3§ | 23·03 |
| 1918 | 27·16 | 120·9§ | 22·46 |
| 1919 | 34·72 | 130·7§ | 26·56 |
| Années au 31 déc. 1919 | 35·93 | 134·0 | 26·81 |
| 1920 | 42·58 | 155·9 | 27·31 |
| 1921 | 40·83 | 110·0 | 37·12 |
| 1922 | 38·43 | 97·3 | 39·50 |
| 1923 | 39·43 | 98·0 | 40·23 |
| 1924 | 37·21 | 99·4 | 37·43 |
| 1925 | 37·48 | 102·6 | 36·53 |
| 1926 | 37·91 | 100·0 | 37·91 |
| 1927 | 39·77 | 97·7 | 40·71 |
| 1928 | 40·41 | 96·4 | 41·92 |
| 1929 | 40·34 | 95·6 | 42·20 |
| 1930 | 39·01 | 86·6 | 45·05 |
| 1931 | 37·15 | 72·1 | 51·53 |
| 1932 | 33·29 | 66·7 | 49·91 |
| 1933 | 30·84 | 67·1 | 45·96 |
| 1934 | 31·96 | 71·6 | 44·64 |
| 1935 | 33·45 | 72·1 | 46·39 |
| 1936 | 33·98 | 74·6 | 45·54 |
| 1937 | 35·20 | 84·6 | 41·61 |

* Le chiffre employé fut la somme totale de tous les salaires payés aux employés sur les trains de voyageurs et de marchandises telle que rapportée au tableau "Personnel classifié et salaires et traitements" dans la *Statistique des chemins de fer du Canada*, 1917–1937 inclusivement.

† Le chiffre employé pour chaque année fut la somme des *(a)* train-milles rémunérateurs, *(b)* des train-milles improductifs et *(c)* des voitures-automotrices-milles pour voyageurs.

‡ *Prix et indice de prix*, 1936, p. 17, et supplément y afférents.

§ Ces chiffres sont des moyennes des deux années civiles en question.

TABLEAU 12.—SALAIRES DES CHEMINS DE FER À VAPEUR IMPUTÉS SUR LES FRAIS D'EXPLOITATION PROPORTIONNELLEMENT AUX RECETTES TOTALES D'EXPLOITATION

| — | I<br>Canada* | II<br>Etats-Unis† | III<br>La colonne I est proportionnelle à la colonne III |
|---|---|---|---|
| 1926 | 45·74 | 42·58 | 107·4 |
| 1927 | 48·23 | 43·85 | 110·0 |
| 1928 | 46·95 | 43·03 | 109·2 |
| 1929 | 48·85 | 42·58 | 114·7 |
| 1930 | 55·38 | 44·81 | 123·6 |
| 1931 | 58·51 | 46·93 | 124·7 |
| 1932 | 56·44 | 45·95 | 122·9 |
| 1933 | 53·86 | 43·17 | 124·8 |
| 1934 | 49·92 | 44·07 | 113·3 |
| 1935 | 51·18 | 45·03 | 113·7 |
| 1936 | 49·95 | 42·89 | 116·5 |
| 1937 | 49·68 | 44·78 | 110·9 |

* Les salaires imputés sur les frais d'exploitation sont tirés du tableau "Personnel classifié et salaires et traitements"; les recettes d'exploitation sont le total des recettes brutes de toutes sources, chiffres tirés du tableau "Recettes brutes" dans la *Statistique des chemins de fer du Canada*, 1926–1937 inclusivement.

† Les chemins de fer à vapeur de la classe I, les compagnies d'aiguillage et de termini exceptées. Les salaires imputés sur les frais d'exploitation sont indiqués à l'état 55; les recettes totales d'exploitation, à l'état 55 de la *Statistique des chemins de fer des Etats-Unis*, 1926–1937 inclusivement.

TABLEAU 13*.—FRAIS D'ENTRETIEN DES VOIES ET CONSTRUCTIONS PAR MILLE DE LIGNE, 1923–1937 (1926=100)

| Année | Frais totaux d'entretien des voies et constructions | Frais d'entretien des voies | Dépenses pour traverses, rails, autre matériau de voie et ballast |
|---|---|---|---|
| | % | % | % |
| 1923 | 104·4 | 108·5 | 96·2 |
| 1924 | 96·6 | 96·6 | 93·8 |
| 1925 | 90·9 | 99·7 | 86·1 |
| 1926 | 100·0 | 100·0 | 100·0 |
| 1927 | 106·0 | 110·9 | 106·2 |
| 1928 | 119·0 | 127·8 | 128·4 |
| 1929 | 114·0 | 123·9 | 109·5 |
| 1930 | 92·8 | 115·6 | 77·3 |
| 1931 | 77·7 | 105·0 | 64·1 |
| 1932 | 59·1 | 91·4 | 39·0 |
| 1933 | 56·3 | 84·1 | 42·4 |
| 1934 | 62·7 | 84·5 | 51·6 |
| 1935 | 64·1 | 91·1 | 49·2 |
| 1936 | 70·1 | 95·6 | 57·5 |
| 1937 | 67·7 | 90·2 | 50·2 |
| Voici les chiffres absolus sur lesquels les données comparées précitées sont basées: | | | |
| 1926 | $2,017 | $106·2 | $594·1 |

* Les milles de lignes sont indiqués au tableau "Statistique d'exploitation"; les dépenses sont indiquées au tableau 7 de la *Statistique des chemins de fer du Canada*, 1923–1937 inclusivement.

TABLEAU 14.—COMPARAISONS PARTICULIÈRES PORTANT SUR L'ENTRETIEN DES VOIES ET CONSTRUCTIONS 1923-1937 (1926=100)

| — | Par million de tonnes-milles brutes, trafic-marchandises* | |
|---|---|---|
| | Heures de travail des équipes de cantonniers† | Tonnes de rails neufs posés‡ |
| 1923 | 112·7 | 91·8 |
| 1924 | 118·6 | 110·6 |
| 1925 | 113·1 | 105·8 |
| 1926 | 100·0 | 100·0 |
| 1927 | 101·9 | 116·4 |
| 1928 | 91·4 | 157·0 |
| 1929 | 102·4 | 153·6 |
| 1930 | 113·7 | 131·4 |
| 1931 | 123·0 | 87·0 |
| 1932 | 126·5 | 46·4 |
| 1933 | 131·5 | 30·4 |
| 1934 | 121·4 | 63·3 |
| 1935 | 117·8 | 55·6 |
| 1936 | 109·7 | 60·9 |
| 1937 | 101·0 | 52·2 |
| Voici les chiffres absolus sur lesquels les données comparées précitées sont basées: | | |
| | 708 | 2·19 |

* Données tirées du tableau "Statistique d'exploitation dans la *Statistique des chemins de fer du Canada.*
† Du tableau "Personnel classifié et salaires et traitements", divisions 19 et 20, *ibid.*
‡ Du tableau "Rails posés au cours de l'année terminée—", *ibid.*

TABLEAU 15*.—TOUS LES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER (HORS LES EMPLOYÉS DE MESSAGERIES, DE LA RADIO ET DE L'EXTÉRIEUR†), NOMBRE ET SALAIRES, 1926=100

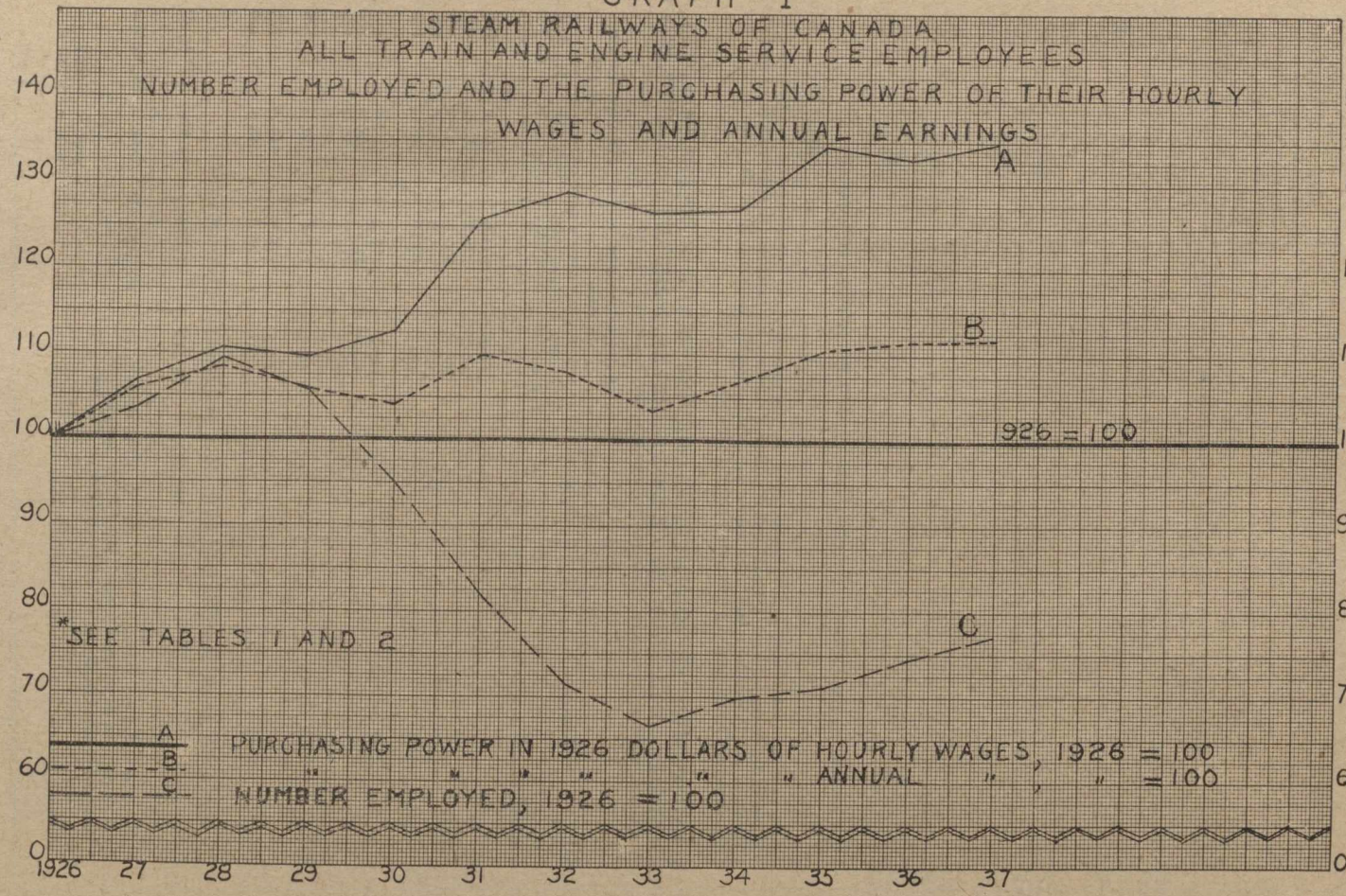
| Année | Nombre employé | Salaires annuels moyens | | Salaires horaires moyens | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Tels que rapportés | En dollars de 1926‡ | Tels que rapportés | En dollars de 1926‡ |
| 1926 | 100·0 | 100·0 | 100·0 | 100·0 | 100·0 |
| 1927 | 101·4 | 104·2 | 105·9 | 102·8 | 104·5 |
| 1928 | 106·5 | 105·6 | 106·8 | 103·9 | 105·1 |
| 1929 | 105·5 | 106·8 | 106·9 | 105·5 | 105·6 |
| 1930 | 97·6 | 106·3 | 107·2 | 108·4 | 109·3 |
| 1931 | 86·2 | 102·3 | 114·2 | 110·1 | 122·9 |
| 1932 | 73·9 | 93·8 | 115·4 | 104·0 | 127·9 |
| 1933 | 68·3 | 88·9 | 114·7 | 99·4 | 128·3 |
| 1934 | 71·5 | 87·9 | 111·8 | 96·3 | 122·5 |
| 1935 | 71·6 | 93·1 | 117·7 | 101·3 | 128·1 |
| 1936 | 74·8 | 94·3 | 116·7 | 101·2 | 125·2 |
| 1937 | 74·8 | 99·7 | 120·0 | 105·3 | 126·7 |
| Voici les chiffres absolus sur lesquels les données comparées précitées sont basées: | | | | | |
| 1926 | 162,423 | $1,479 | $1,479 | 58·98c. | 58·98c. |

* Données tirées du tableau "Personnel classifié et salaires et traitements" dans la *Statistique des employés de chemins de fer du Canada*, 1926-1937 inclusivement.
† Le nombre des employés exceptés en 1926 et 1937 fut:—

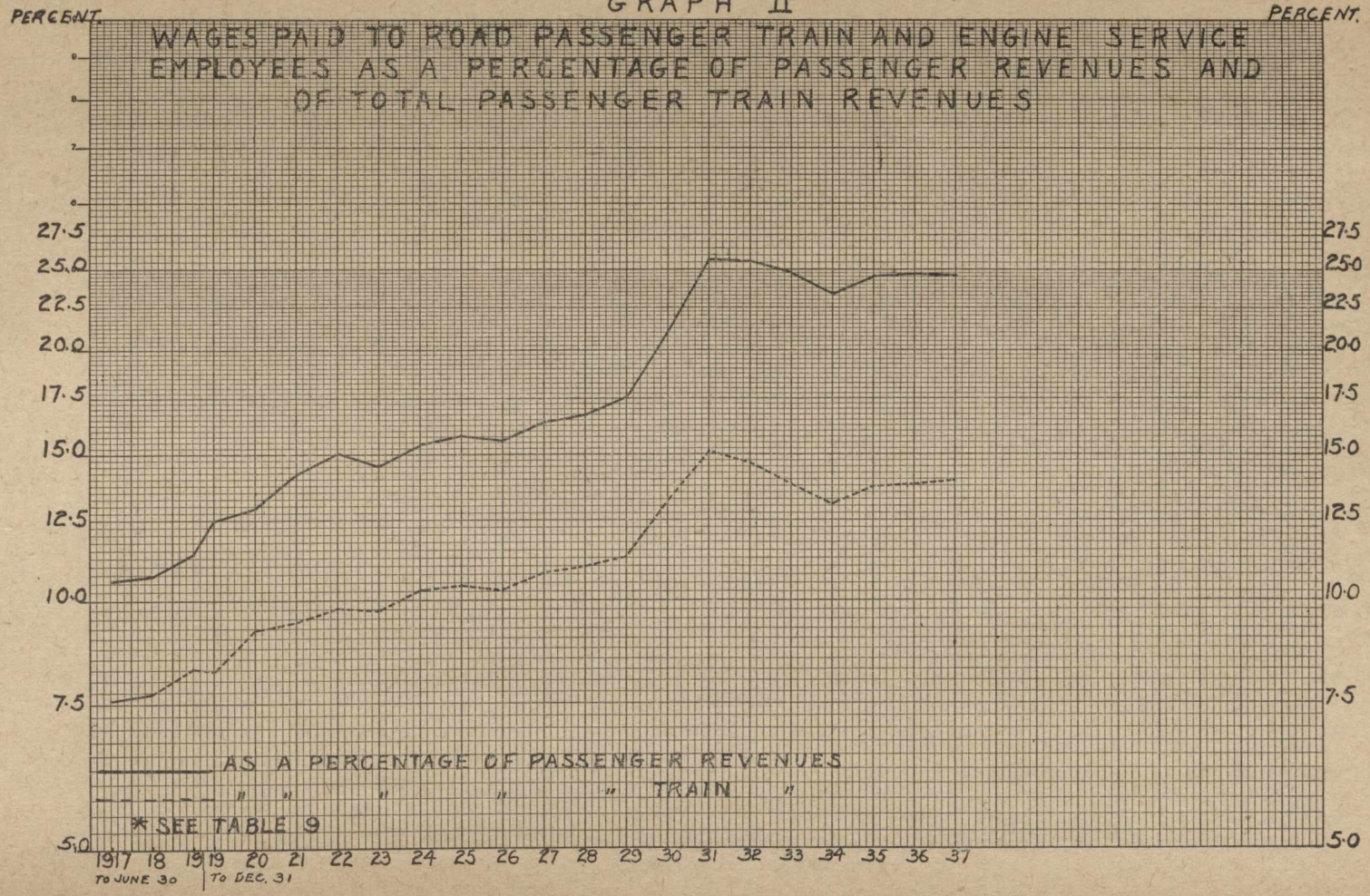
| | 1926 | 1937 |
|---|---|---|
| Messageries | 3,051 | 2,391 |
| Radio | 74 | 26 |
| Employés de l'extérieur | 8,718 | 9,509 |

‡ Rajusté suivant fluctuations de l'indice du coût de la vie, *Prix et indices de prix*, 1936, p. 103 et suppléments y afférents.

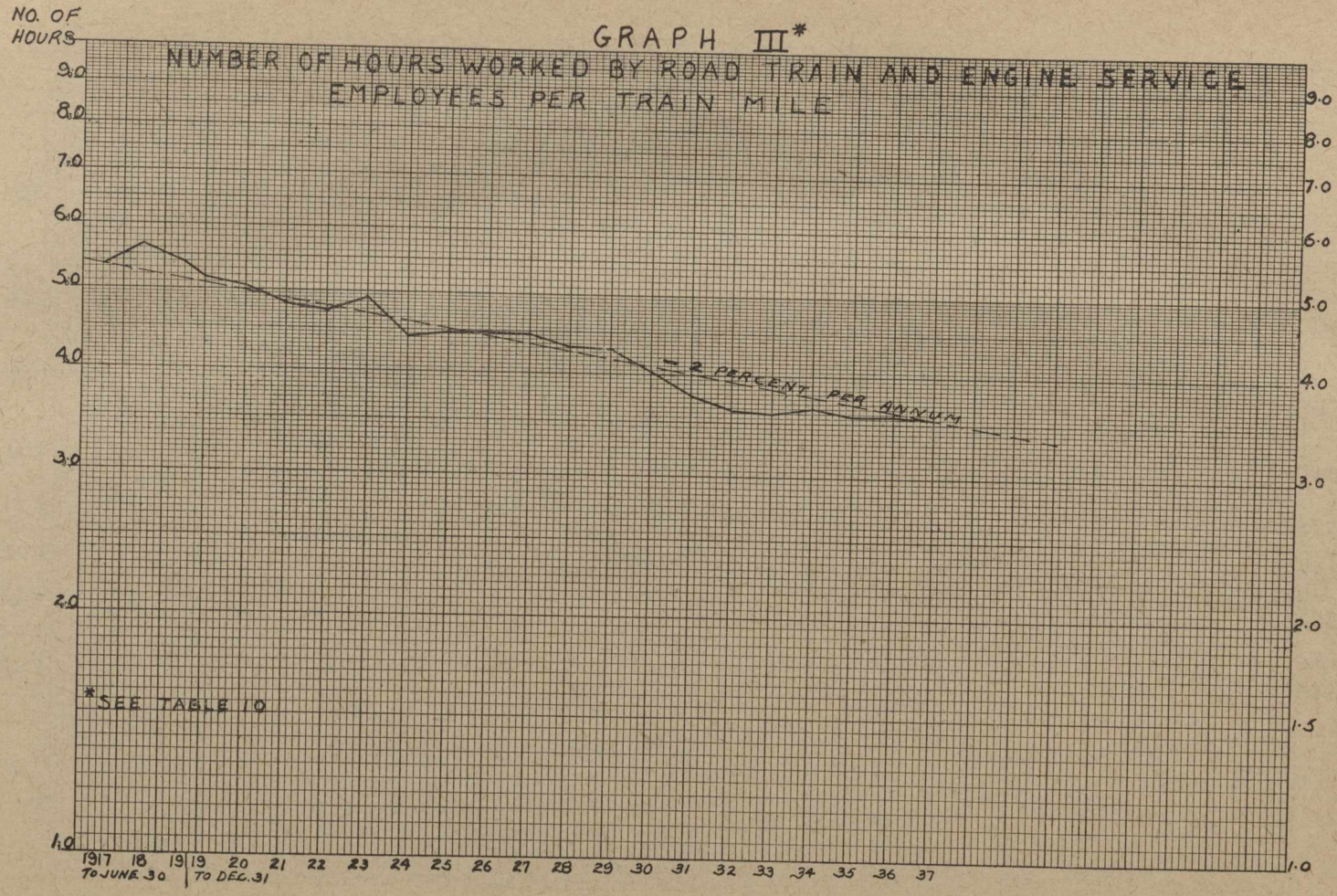
# GRAPH I*


STEAM RAILWAYS OF CANADA
ALL TRAIN AND ENGINE SERVICE EMPLOYEES
NUMBER EMPLOYED AND THE PURCHASING POWER OF THEIR HOURLY WAGES AND ANNUAL EARNINGS
140
130
120
110
100
90
80
70
60
0
1926 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37
A
B
C
1926 = 100
*SEE TABLES 1 AND 2
A PURCHASING POWER IN 1926 DOLLARS OF HOURLY WAGES, 1926 = 100
B " " " " " ANNUAL " , " = 100
C NUMBER EMPLOYED, 1926 = 100

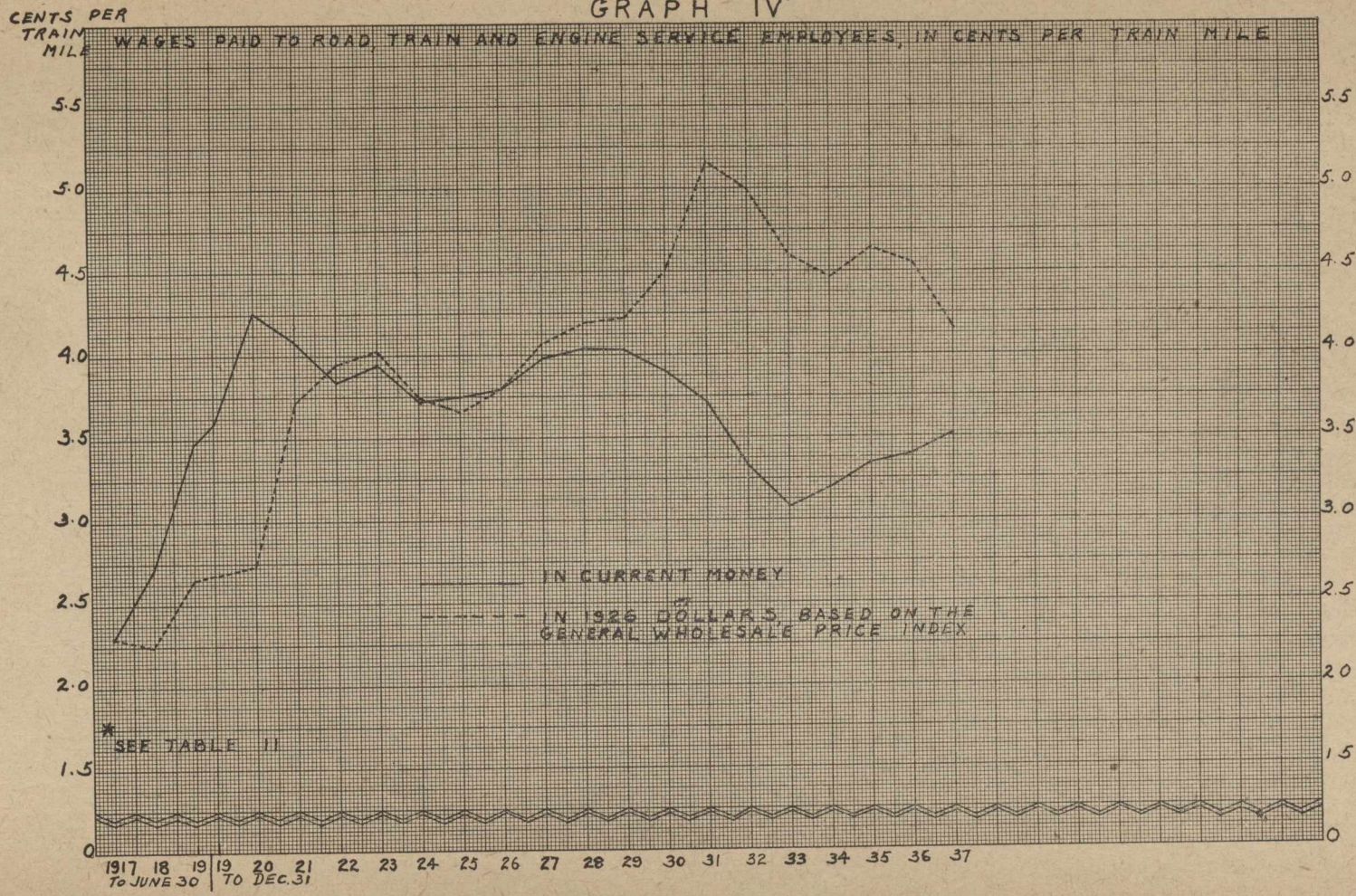
GRAPH II*

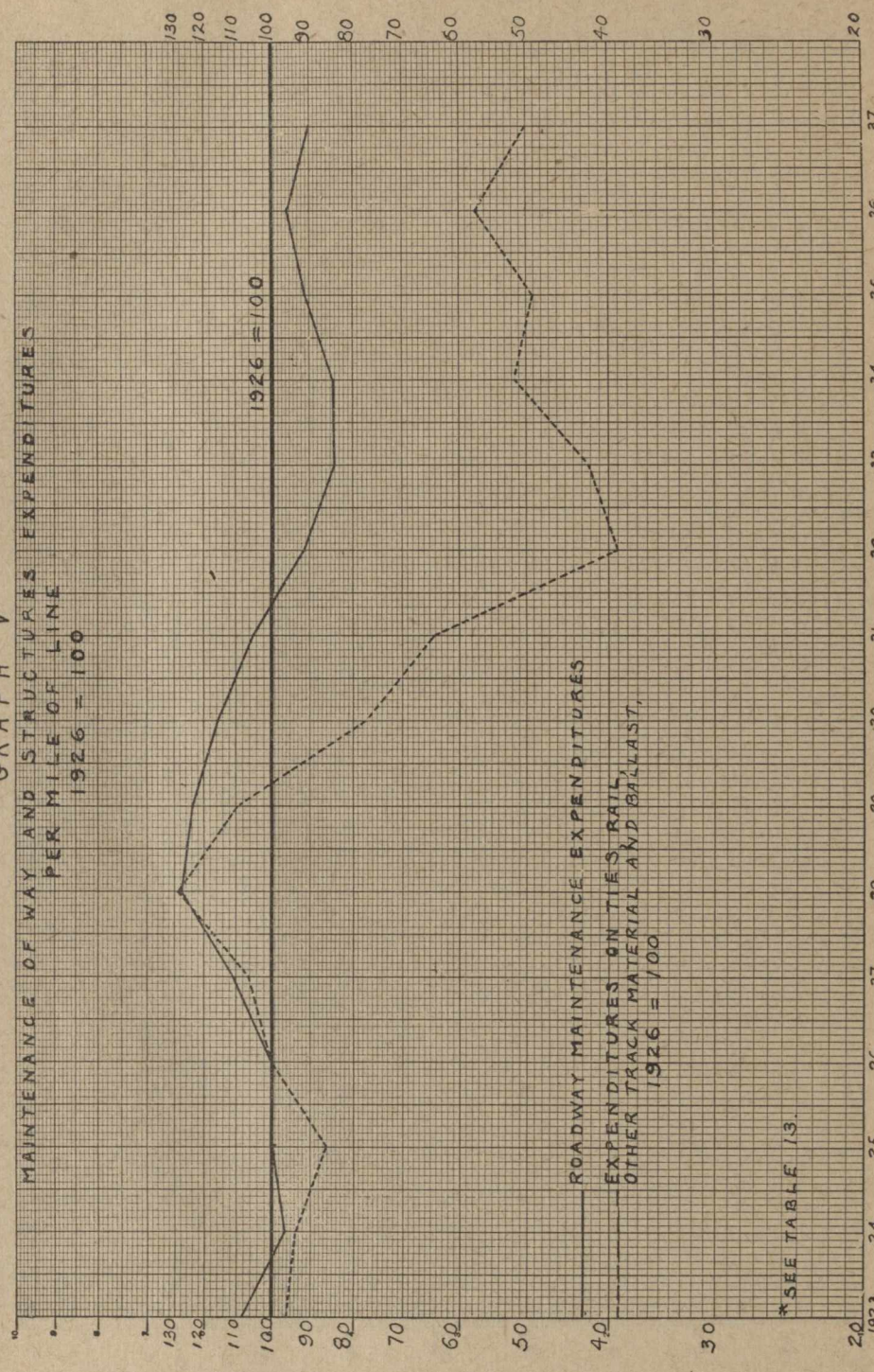

PERCENT.
PERCENT.
WAGES PAID TO ROAD PASSENGER TRAIN AND ENGINE SERVICE EMPLOYEES AS A PERCENTAGE OF PASSENGER REVENUES AND OF TOTAL PASSENGER TRAIN REVENUES
27·5
25·0
22·5
20·0
17·5
15·0
12·5
10·0
7·5
5·0
AS A PERCENTAGE OF PASSENGER REVENUES
" " " " " TRAIN "
*SEE TABLE 9
1917 18 19 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37
TO JUNE 30
TO DEC. 31

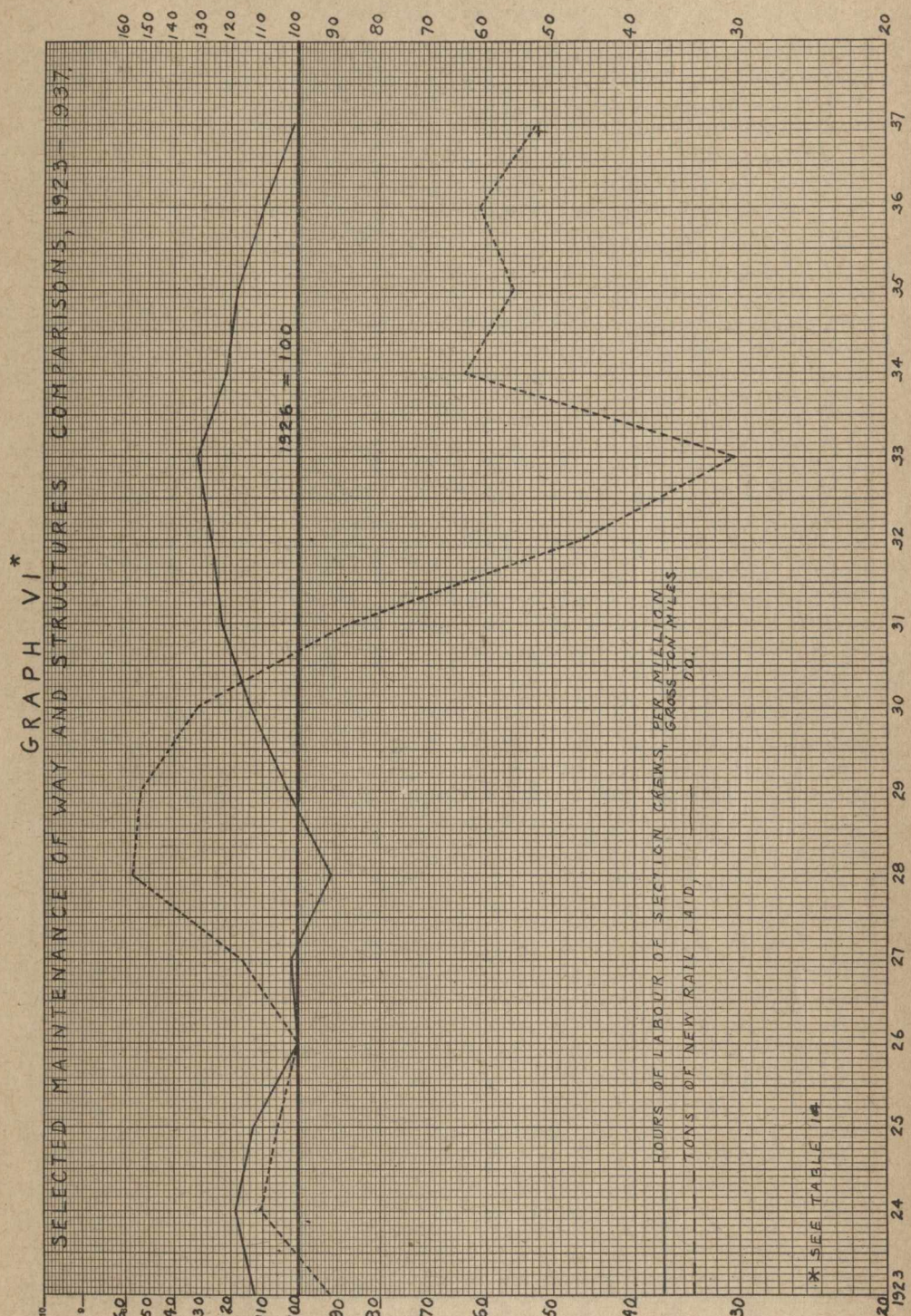
# GRAPH III*


NO. OF HOURS
NUMBER OF HOURS WORKED BY ROAD TRAIN AND ENGINE SERVICE EMPLOYEES PER TRAIN MILE
9.0
8.0
7.0
6.0
5.0
4.0
3.0
2.0
1.5
1.0
2 PERCENT PER ANNUM
1917 18 19 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37
TO JUNE 30
TO DEC. 31
*SEE TABLE 10

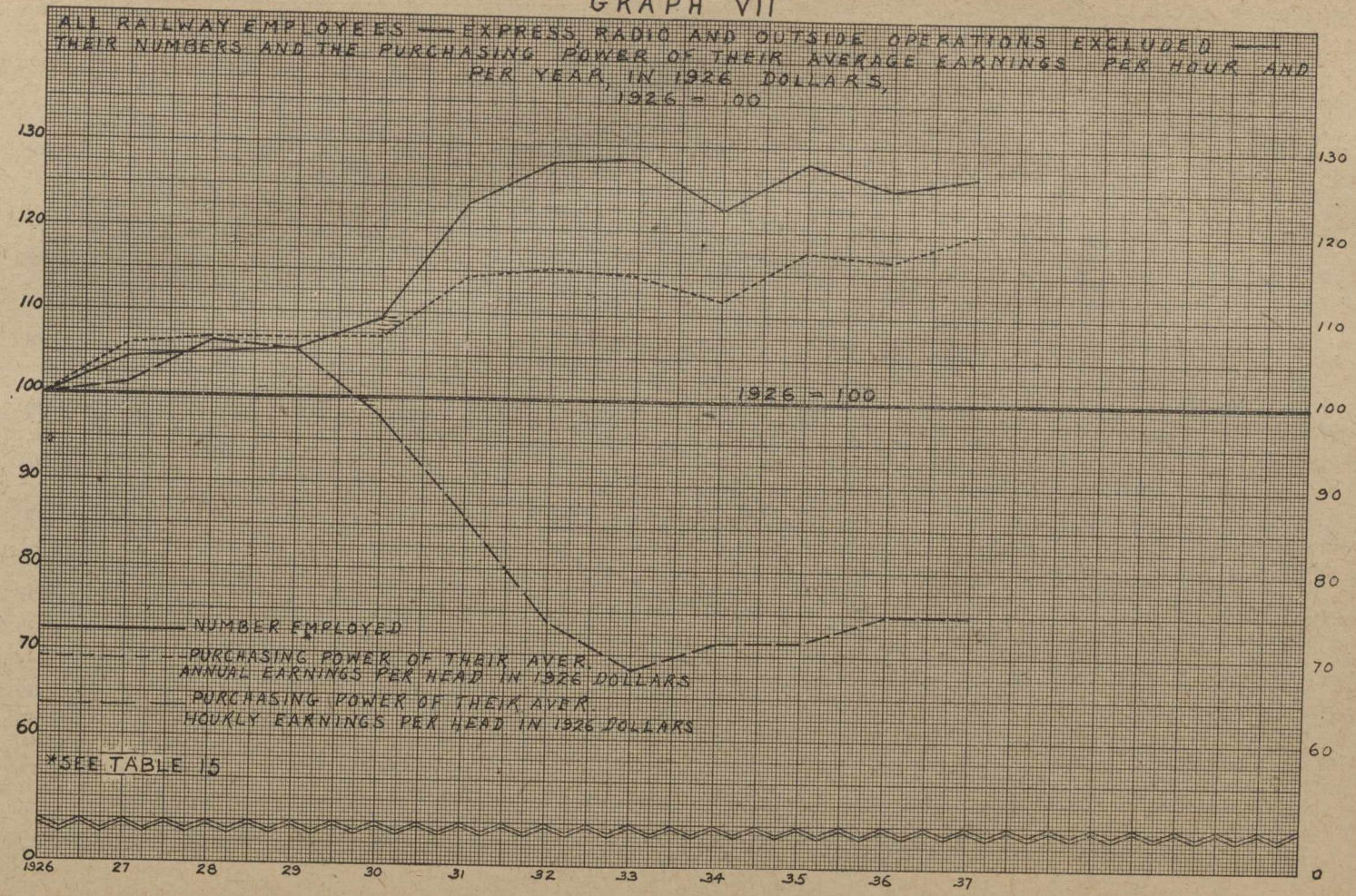
# GRAPH IV*


CENTS PER TRAIN MILE
WAGES PAID TO ROAD, TRAIN AND ENGINE SERVICE EMPLOYEES, IN CENTS PER TRAIN MILE
5.5
5.0
4.5
4.0
3.5
3.0
2.5
2.0
1.5
0
IN CURRENT MONEY
IN 1926 DOLLARS, BASED ON THE GENERAL WHOLESALE PRICE INDEX
*SEE TABLE II
1917 18 19 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37
TO JUNE 30
TO DEC. 31


GRAPH V*
MAINTENANCE OF WAY AND STRUCTURES EXPENDITURES
PER MILE OF LINE
1926 = 100
1926 = 100
ROADWAY MAINTENANCE EXPENDITURES
EXPENDITURES ON TIES, RAIL, OTHER TRACK MATERIAL AND BALLAST,
1926 = 100
*SEE TABLE 13.
1923 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37


GRAPH VI*
SELECTED MAINTENANCE OF WAY AND STRUCTURES COMPARISONS, 1923–1937
1926 = 100
HOURS OF LABOUR OF SECTION GANGS, PER MILLION GROSS TON-MILES
TONS OF NEW RAIL LAID, DO.
*SEE TABLE 14.

# GRAPH VII*


ALL RAILWAY EMPLOYEES — EXPRESS, RADIO AND OUTSIDE OPERATIONS EXCLUDED — THEIR NUMBERS AND THE PURCHASING POWER OF THEIR AVERAGE EARNINGS PER HOUR AND PER YEAR, IN 1926 DOLLARS, 1926 = 100
130
120
110
100
90
80
70
60
0
1926
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
1926 = 100
NUMBER EMPLOYED
PURCHASING POWER OF THEIR AVER. ANNUAL EARNINGS PER HEAD IN 1926 DOLLARS
PURCHASING POWER OF THEIR AVER. HOURLY EARNINGS PER HEAD IN 1926 DOLLARS
*SEE TABLE 15

## PIÈCE N° 106

Carte montrant les lignes productives et improductives, chemins de fer Nationaux du Canada. (Non imprimée).

## PIÈCE N° 107

### CHEMINS DE FER NATIONAUX DE CANADA

RÉPARTITION DE DÉFICIT POUR L'ANNÉE 1937

LIGNES CONSTRUITES OU ACQUISES DEPUIS LE 1ER JANVIER 1921, ET EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1937

| — | Parcours | Coût de construction ou d'acquisition | Recette, déduction faite des intérêts et taxes |
|---|---|---|---|
| | | | (Niveau de trafic de 1937) |
| | | $ | $ |
| Lignes qui rapportent suffisamment pour acquitter les frais d'exploitation, les impôts et les intérêts | 36 | 3,127,300 | 48,200 |
| Lignes qui défraient leurs dépenses d'exploitation, mais qui ne rapportent pas suffisamment pour acquitter les impôts et intérêts | 58 | 5,039,400 | Déf. *70,200* |
| Lignes qui ne rapportent pas suffisamment pour acquitter les frais d'exploitation | 2,178 | 77,316,600 | " *3,555,700* |
| | 2,272 | 85,483,300 | " *3,577,700* |

Service des recherches,
Montréal, le 24 avril 1939.

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

RÉPARTITION DU DÉFICIT POUR L'ANNÉE 1937

LIGNES CONSTRUITES DEPUIS LE 1ER JANVIER 1921, ET EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1937

| De | A | Milles | Coût de construction compte-capital | Recette, déduction faite des intérêts et taxes |
|---|---|---|---|---|
| | | | | (Niveau de trafic de 1937) |
| 1921 | | | | |
| | | | $ | $ |
| Lucky Lake | Demaine, Sask | 8·79 | 185,473 | Déficit 13,400 |
| Cessford | Wardlaw, Alta | 6·69 | 285,940 | " 9,100 |
| Melfort | Ridgedale, Sask | 23·78 | 541,176 | " 67,800 |
| Preeceville | Kelvington, Sask | 41·50 | 928,096 | " 102,900 |
| Turtleford | St. Walburg, Sask | 19·98 | 545,557 | " 44,000 |
| Robinsons | Whitecourt, Alta | 38·29 | 1,587,399 | " 204,500 |
| Leyland | Luscar, Alta | 5·40 | Ligne louée | " 14,400 |
| 1922 | | | | |
| Demaine | Beechy, Sask | 6·48 | 136,731 | " 9,900 |
| East Burrills | West Burrills, P.Q | 2·00 | 212,880 | " 4,400 |
| Amaranth | Alonza, Man | 17·52 | 341,895 | " 25,200 |
| Gravelbourg | Hodgeville, Sask | 30·00 | 677,348 | " 68,300 |
| Red Deer Jct | Red Deer, Alta | 6·06 | 225,693 | " 18,400 |
| 1923 | | | | |
| Battle | Duhamel, Alta | 3·48 | 48,300 | " 5,900 |
| Kinsol | Chanlog, C.-B | 16·90 | 548,109 | " 116,400 |
| Warell | Ardmore, Sask | 3·71 | 88,249 | " 5,400 |
| Longlac | Nakina, Ont | 30·27 | 2,825,363 | Surplus 36,700 |
| 1924 | | | | |
| Chanlog | Cowichan Lake, C.-B | 3·80 | 123,244 | Déficit 26,200 |
| Hodgeville | Neidpath, Sask | 9·57 | 292,579 | " 21,800 |
| Peebles | Handsworth, Sask | 22·29 | 595,440 | " 27,500 |
| Dombourg | Donnacona, P.Q | 6·26 | 535,863 | " 15,400 |
| 1925 | | | | |
| Paddockwood Jct | Paddockwood, Sask | 23·83 | 524,347 | " 22,800 |
| Fresnière | Papineau, P.Q | 12·66 | 500,257 | " 27,700 |
| Kamloops | Kelowna, C.B | 90·85 | 5,930,772 | " 161,100 |
| Lumby Jct | Lumby, C.-B | 14·78 | 964,852 | " 16,500 |
| Lockeporte | Lockporte Town, N.É | 4·23 | 187,134 | " 5,400 |
| Deerholme Jct | Cowichan Bay, C.B | 7·26 | 390,224 | " 35,000 |
| Lake Cowichan | Youbou, C.B | 9·60 | 325,420 | " 66,100 |
| Warden | Endiang, Alta | 33·00 | 857,879 | " 35,300 |
| Elbow | Dunblane, Sask | 11·60 | 893,460 | " 19,500 |
| Eston | Mile 29·70, Sask | 29·70 | 807,308 | " 44,600 |
| Ste-Rose | Rorketon, Man | 22·48 | 455,846 | " 29,900 |
| Turtleford | Fairholme, Sask | 23·00 | 612,161 | " 32,800 |
| Loverna | Hemaruka, Alta | 50·00 | 1,127,935 | " 42,300 |
| 1926 | | | | |
| Beaconia | Pine Falls, Man | 19·49 | 547,020 | Déficit 15,400 |
| China Clay | Lac-Rémi, P.Q | 2·40 | 85,827 | " 4,800 |
| Eyre, Sask | Acadia Valley, Alta | 23·67 | 771,838 | " 31,400 |
| Bengough | Willowbunch, Sask | 28,49 | 876,154 | " 118,500 |
| Endiang | Hanna, Alta | 29·18 | 758,573 | " 31,200 |
| Central Butte | Elbow, Sask | 25·98 | 2,001,041 | " 43,700 |
| Fairholme | Rabbit Lake, Sask | 42·50 | 1,131,168 | " 60,700 |
| St-Paul | Elk Point, Alta | 19·55 | 558,773 | " 40,400 |
| 1927 | | | | |
| Mille 29·70 | Whitebear, Sask | 4·60 | 125,038 | " 6,900 |
| St-Félicien | Dolbeau, P.Q | 26·60 | 1,433,290 | " 72,300 |
| A Elk Point | Alta | 1·33 | 38,013 | " 2,700 |

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—*Fin*

RÉPARTITION DE DÉFICIT POUR L'ANNÉE 1937—*Fin*

LIGNES CONSTRUITES DEPUIS LE 1ER JANVIER 1921, ET EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1937—*Fin*

| De | A | Milles | Coût de construction, compte-capital | Recette, déduction faite des intérêts et taxes (Niveau de trafic de 1937) |
|---|---|---|---|---|
| 1928 | | | $ | $ |
| Taschereau | Noranda, P.Q. | 43·90 | 3,252,415 | Déficit 42,300 |
| Saskatoon Loop | Sask. | 6·08 | 301,880 | Surplus 11,500 |
| Weyburn | Radville, Sask. | 23·54 | 678,912 | Déficit 29,900 |
| Abilene Jct. | Bonnyville, Alta. | 37·15 | 1,388,450 | " 27,400 |
| Bretona | Clover Bar, Alta. | 9·61 | 360,282 | " 16,200 |
| Willowbrook | Parkerview, Sask. | 22·44 | 675,062 | " 28,300 |
| Rabbit Lake | Speers, Sask. | 37·34 | 1,018,134 | " 53,300 |
| Spruce Lake Jct. | Frenchman Butte, Sask. | 29·00 | 1,130,698 | " 11,700 |
| Elk Point | Heinsburg, Alta. | 19·49 | 795,288 | " 40,300 |
| 1929 | | | | |
| Rosedale | Trefoil, Alta. | 26·18 | 946,973 | " 900 |
| Grasswood | Nutana, Sask. | 3·24 | 91,204 | " 4,700 |
| Grand'Mère | East Burrills, P.Q. | 7·90 | 2,727,172 | " 17,300 |
| Kindersley | Glidden, Sask. | 16·40 | 509,985 | " 23,000 |
| Garson | Falconbridge, Ont. | 3·26 | 116,286 | " 4,500 |
| 1930 | | | | |
| Flin-Flon Jct. | Flin-Flon, Man. | 87·49 | 6,313,292 | " 121,800 |
| Sherritt Jct. | Sherridon, Man. | 40·40 | 2,652,311 | " 33,400 |
| Lilian | Mutchler, Sask. | 68·62 | 2,754,206 | " 69,400 |
| Amiens Jct. | England, Sask. | 74·98 | 2,648,067 | " 67,700 |
| Crane | Arborfield, Sask. | 19·39 | 581,890 | " 24,500 |
| Reserve | Crooked River, Sask. | 60·07 | 2,432,433 | " 43,700 |
| Lake Verde | Pisquid, I.P.-E. | 9·95 | 369,245 | " 12,700 |
| 1931 | | | | |
| Lannaw | Thatch, Sask. | 89·45 | 3,191,770 | " 113,700 |
| Embranchement d'Oka | P.Q. | 4·45 | 268,760 | " 10,000 |
| 1932 | | | | |
| Hamlin | Glenbush, Sask. | 31·56 | 1,059,645 | " 9,700 |
| 1933—Nil. | | | | |
| 1934—Nil. | | | | |
| 1935—Nil. | | | | |
| 1936—Nil. | | | | |
| 1937 | | | | |
| Ridgedale | Carrot River, Sask. | 27·28 | 934,276 | Déficit 12,600 |
| Neidpath | Friend, Sask. | 22·88 | 737,385 | " 8,300 |
| Bonnyville | Beaver River, Alta. | 20·58 | 740,880 | " 15,200 |
| Mawer | Main Centre, Sask. | 48·64 | 1,733,818 | " 20,100 |
| Unity, Sask. | Bodo, Alta. | 51·48 | 1,732,373 | " 37,200 |
| Hemaruka | Scapa, Alta. | 40·53 | 855,158 | " 7,400 |

SOMMAIRE—LIGNES EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1937 CONSTRUITES DEPUIS LE 1ER JANVIER 1921

| | | | |
|---|---|---|---|
| Lignes qui rapportent suffisamment pour acquitter les frais d'exploitation, impôts et intérêts | 36 | $ 3,127,300 | $ 48,200 |
| Lignes qui défraient les dépenses d'exploitation mais qui ne rapportent pas suffisamment pour acquitter les impôts et intérêts | 58 | 5,039,400 | Dt 70,200 |
| Lignes qui ne rapportent pas suffisamment pour acquitter les frais d'exploitation | 1,748 | 67,461,200 | Dt 2,604,900 |
| | 1,842 | $ 75,627,900 | Dt $ 2,626,900 |

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DE CANADA

RÉPARTITION DU DÉFICIT POUR L'ANNÉE 1937

LIGNES ACQUISES DEPUIS LE 1ER JANVIER 1921 ET EN EXPLOITATION AU 31 DÉCEMBRE 1937

| De | A | Milles | Prix d'achat | Recette, déduction faite des intérêts et taxes |
|---|---|---|---|---|
| | | | | (Niveau de trafic de 1937) |
| Kent Northern Railway acheté le 7 août 1929— | | | $ | |
| Kent Jct | Richibouctou, N.B | 26·49 | 60·000 | Déficit 24,00 |
| Quebec Oriental Railway; Atlantic, Quebec & Western Railway (acheté le 7 août 1929— | | | | |
| Matapédia | Gaspé, P.Q | 202·25 | 3,500,000 | Déficit430,800 |
| Quebec, Montreal & Southern Railway, acheté le 7 août 1929— | | | | |
| Fortierville | St-Lambert, P.Q | 140·84 | 5,920,362 | Déficit398,000 |
| St-Hyacinthe | Bellevue Jct, P.Q | | | |
| Inverness Railway & Coal Company, exploité à bail depuis le 1er avril 1922, et acheté le 7 août 1929— | | | | |
| Inverness Jct | Inverness, N.-E | 60·53 | 375,000 | Déficit 98,000 |
| Total | | 430·00 | 9,855,400 | Déficit950,800 |

Le *St. John and Quebec Railway*, Westfield Beach à Centreville, N.-B., exploité à bail à titre de partie intégrante des chemins de fer Nationaux depuis sa construction (1915–1920) et acquis le 7 août 1929.

1939

SÉNAT DU CANADA

# TEXTE DES DÉLIBÉRATIONS

du

# COMITÉ SPÉCIAL

institué pour

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

---

N° 14

---

Présidents conjoints:

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

---

SOMMAIRE

Index

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1940

## ORDRE D'INSTITUTION

*(Extraits des Procès-verbaux du Sénat, 7 mars 1939)*

*Résolu,*—Que, en vue de compléter l'enquête poursuivie au cours de la dernière session par le Comité spécial du Sénat sur les chemins de fer, et de préparer et présenter un rapport suffisant de cette enquête, ce comité spécial soit institué de nouveau pour s'enquérir et faire rapport sur les meilleurs moyens de soulager le pays de la situation extrêmement grave des chemins de fer, ainsi que du fardeau financier qui en résulte; que ce comité ait le pouvoir d'assigner des personnes, de faire produire des pièces et documents qu'il se compose du même personnel et soit par conséquent formé des honorables sénateurs Beaubien, Black, Buchanan, Calder, Cantley, Coté, Dandurand, Graham, Haig, Hardy, Horsey, Hugessen, Jones, McRae, Meighen, Murdock, Parent, Robinson, Sharpe et Sinclair.

# INDEX


Abandons de lignes, Liste des demandes, en préparation
Walton, N. B., 235
Abandon de ligne, Droits de circulation et transport des marchandises sans
Walton, N. B., 237
Abandon des lignes improfitables
Peterson, Charles W., 109, 112, 119
Abandon de 750 milles de voies, économies possibles
Walton, N. B., 239
Abandon du terminus des voyageurs à la gare de la rue Moreau
Walton, N. B., 237
Administration unifiée
Black, Harvey H., 318
Affaires, relèvement des
Peterson, Charles W., 97
Air, Concurrence de la route et de l'
Peterson, Charles W., 95
Ajustement des chemins de fer canadiens, Conseil d'
McDougall, John L., 25, 28, 35
Alix-Nevis, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 232, 235
Allocations arbitraires ou supplémentaires
McDougall, John L., 31, 45
Ancienneté
Dowd, Norman S., 145
McDougall, John L., 31, 41
Ancienneté, Distribution du travail basée sur l'
McDougall, John L., 31, 41
Angleterre, Entente entre les chemins de fer et les associations de camionneurs en
Black, Harvey H., 352
Angleterre, Réglementation du transport
Best, Wm. L., 79
Angleterre, Situation ferroviaire
Black, Harvey H., 328
Arbitrage, Tribunal d'
Black, Harvey H., 325, 341
Arnprior-Eganville, Abandon de la ligne
Walton, N.B., 223, 235
Associations de camionneurs en Angleterre, Entente entre les chemins de fer et les
Black, Harvey H., 352
Association pour le règlement de la question ferroviaire, Citoyens réunis en, 88
Atteinte aux chômeurs des autres catégories de travailleurs sur les chemins de fer
McDougall, John L., 41
Attitude des ouvriers anglais *vs* celle des ouvriers canadiens
Peterson, Charles W., 106
Attitude des ouvriers canadiens *vs* celle des ouvriers anglais
Peterson, Charles W., 106
Augmentation de la recette d'exploitation
Flintoft, E. P., K.C., 376
Augmentation ou diminution du trafic ferroviaire
Black, Harvey H., 327
Autre organisation affiliée à la Fédération canadienne du Travail
Sutherland, D. J., 4

Baie d'Hudson, Mines de la
Black, Harvey H., 356
Bala-Wanup, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 228
Walton, N. B., 224, 229, 232
Beach-Junction—East-Selkirk, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 230
Beiseker-Langdon, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 233, 235
Bénéfices nets
Black, Harvey H., 359
Best, William L., secrétaire, comité législatif de coopération des organisations régulières de cheminots
Appelé, 77
90,000 employés représentés par 18 organisations, 81
Rapport sur la politique nationale de transport aux Etats-Unis, 79
Réglementation du transport en Angleterre, 79
Résolutions adoptées par la Conférence mixte représentant les organisations régulières de cheminots, 80
Revue rapide du mémoire soumis au Comité en 1938, 78
Sécurité économique fait défaut, 82
Beulah-Hallboro, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 231, 235
Biggar, O. M., K.C.
Déclaration sur le sommaire des témoignages, 456
Billets, Bureaux pour la vente des
Walton, N. B., 250
Black, Harvey H.
Administration unifiée, mitigée, 318
Appelé, 308, 325
Augmentation ou diminution du trafic ferroviaire, relativement à l'indice du volume matériel au Canada, 327
Bénéfices nets, augmentation de $16,000,000 par rapport au même montant de recettes brutes, 359
Canada en faillite ou répudiant le paiement des intérêts sur ces emprunts à cause des chemins de fer, 337
Canada, Grande-Bretagne, Etats-Unis, dans une position identique, 349
Canada ne perd pas, même avec les déficits, 359
Chemins de fer canadiens comme exploitants du transport routier, 353
Chemins de fer, Contribution au développement minier, 334
Chemins de fer en baisse de 44 p. 100; affaires en général, 20 p. 100 seulement, 321
Comité de coopération, 312
Comment l'intérêt du public est en jeu, 355
Concurrence routière, 327, 331, 342, 349, 351, 363
Coopération, 339
Coopération n'a pas reçu un essai loyal, La 310
Coopération réglementée, 362
Décision juste concernant les autobus, rendue par la Commission des services publics de Québec, 354
Economies nettes par opposition aux économies brutes, 316
Entente entre les chemins de fer et les associations de camionneurs afin de diminuer la concurrence routière, 352
Estimation des économies, 315

Black, Harvey H.—*Fin*
Experts des chemins de fer sur le tribunal, 312
Fusion amènerait de nouveaux embarras d'ordre administratif, La, 319
Immobilisations, forte baisse, 358
Lutte pour le contrôle, 318
Menace de faillite et de répudiation, 357
Mines de la Baie d'Hudson, 356
Mines de Noranda, 356
Objections soulevées contre un tribunal extérieur, 315
Perte brute, $204,000,000, 347
Pertes subies par chaque chemin de fer, montant presque égal, 347
Propositions principales de nature réparatrice, Quatre, 350
Publicité et propagande ferroviaires, 338, 359
Réglementation de la concurrence routière, 363
Reprise ferroviaire, un tiers de la reprise générale, 346
Si l'on congédiait 25 p. 100 des cheminots, 317
Situation ferroviaire en Angleterre, 328
Subvention ferroviaire à l'industrie du blé, 336
Trafic-marchandises et trafic-voyageurs étudiés séparément, 347
Tribunal d'arbitrage, 325, 341
Tribunal permanent et imposant des chemins de fer, 311
Unification, 339
Vaste publicité, 314
Black et Whyte, lettre
Chase, H. B. 306
Boston-Sherbrooke et Maine—Maine-Central, Droits de circulation, ligne
Walton, N.B., 237
Bouleversement des organisations ouvrières
Meikle, Allan, 60
Brandon-Maon, Abandon de la ligne
Walton, N.B., 231
Brigetown-Middleton-Junction, Abandon de la ligne
Grout, H.C. 223
Walton, N.B., 222, 235
Bruderheim-Edmonton, Abandon de la ligne
Walton, N.B., 233
Bureaux pour la vente des billets
Walton, N.B., 250
Burford, W. T., secrétaire-trésorier de la Fédération canadienne du Travail
Appelé, 170
Communisme, 175, 177
Contribution des ouvriers à titre de contribuables, 175
Historique et constitution de la F.C.T., 170, 178
Mémoire de M. A. R. Mosher de la *Canadian Brotherhood of Railway Employees*, soumis à la Commission royale d'enquête sur les transports, 177
*One Big Union*, 176
Propagande, 176

Calgary et d'Edmonton à Vancouver, Droits de circulation de
Walton, N.B., 238
Calgary, Gare commune de
Grout, H. C., 236
Camionneurs en Angleterre, Entente entre les chemins de fer et les associations de
Black, Harvey H., 352
Canada, Grande-Bretagne, Etats-Unis, dans une position identique
Black, Harvey H., 349
*Canadian Brotherhood of Railway Employees*
Burford, W. T., 177
Carbondale-Egremont, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 233
Walton, N. B., 233
Cawdor-Oakland, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 231, 235
Centralisation des hôtels du N.-C. et du P.-C., Hôtel Vancouver
Walton, N. B., 250
Centralisation des terminus de Vancouver
Grout, H. C., 236
Changements importants au cours des cinq prochaines années
McDougall, John L., 33
Chase, H. B., grand ingénieur en chef adjoint et représentant législatif fédéral de la Fraternité des mécaniciens de locomotives
Appelé, 294
Conventions ouvrières déclarées surannées, 295
Lettre signée par MM. Black et Whyte, 306
Réfutation des déclarations du professeur McDougall, 295
Salaires élevés causent le chômage, 295
Chemins de fer et les associations de camionneurs en Angleterre, Entente entre les
Black, Harvey H., 352
Chemins de fer, Atteinte aux chômeurs des autres catégories de travailleurs
McDougall, John L., 41
Chemins de fer canadiens, Conseil d'ajustement des
McDougall, John L., 25, 28, 35
Chemins de fer canadiens comme exploitants du transport routier
Black, Harvey H., 353
Chemins de fer des Etats-Unis bénéficient de subventions sous forme de prêts, Les
McDougall, John L., 38
Chemins de fer des Etats-Unis sont solvables, 60 p. 100 des
McDougall, John L., 38
Chemins de fer des Etats-Unis, Subvention sous forme de prêts aux
McDougall, John L., 38
Chemins de fer en baisse de 44 p. 100
Black, Harvey H., 321
Chemin de fer, Pertes subies par chaque, montant presque égal
Black, Harvey H., 347
Chemins de fer, Recettes brutes en centièmes du revenu national réalisé
McDougall, John L., 21, 48
Chemins de fer, Si 25 p. 100 des employés étaient congédiés
Black, Harvey H., 317
Chemins de fer sur le tribunal, Experts des
Black, Harvey H., 312
Chemins de fer, Tribunal permanent et imposant
Black, Harvey H., 311
Cheminots du Canada, organisations
Sutherland, S. J., 3
Cheminots, Diminution des
Meikle, Allan, 59
Cheminots, Echelle de salaires des
Peterson, Charles W., 102
Chiffres, Exactitude des
McDougall, John L., 22
Chiffres du revenu national, provenance
McDougall, John L., 21
Circulation, ligne Saint-Jean—White-River-Junction, Droits de
Walton, N. B., 237
Circulation, ligne Sherbrooke-Boston et Maine—Maine-Central, Droits de
Walton, N. B., 237

Citoyens réunis en association pour le règlement de la question ferroviaire, 88
Classement des trains, règlements
McDougall, John L., 31
Colombie-Britannique, navires côtiers
Flintoft, E. P., 377
Comité de coopération
Black, Harvey H., 312
Comité mixte des vice-présidents pour traiter de questions de coopération, Constitution du
Walton, N. B., 217
Comité spécial sur la situation des chemins de fer, Projet de rapport
Dandurand, l'hon. sénateur, 466, 499
Hardy, l'hon. sénateur, 501
Hugessen, l'hon, sénateur, 502
Commission des services publics de Québec
Black, Harvey H., 354
Communications
Best, Wm. L., secrétaire du comité législatif coopératif, Organisations régulières de cheminots, Ottawa, Ontario, 10
Citoyens réunis en association pour le règlement de la question ferroviaire, Lettre de l'hon. sén. Murdock aux, 91
Citoyens réunis en association pour le règlement de la question ferroviaire, lettre de Dalton J. Little, sec.-trés., à l'hon. sén. Murdock, 92
Coatsworth, E., président des Citoyens réunis en association pour le règlement de la question ferroviaire, 88
Coleman, D. C., vice-président du P.-C., 323
Hungerford, S. J., président du N.-C., 452
MacLeod, G. R., Montréal, P.Q., 399
Marchbank, J., secrétaire général de la *National Union of Railwaymen* de la Grande-Bretagne, câblogramme de M. Mosher à, 164
McDougall, professeur John L., 455
Mosher, câblogramme de M. J. Marchbank à M., 164
Nobbs, Percy E., Montréal, P.Q., 455
*One Big Union*, M. Armstrong, secrétaire, Winnipeg, Manitoba, câblogramme, 88
*One Big Union*, M. Russell, secrétaire général, Winnipeg, Manitoba, câblogramme, 88
Ouimet, Séraphin, Montréal, P.Q., 346, 400
Vaudrin, Georges-C., 15
White, W. H., et Black, V. J., London, Ont., lettre de, relativement aux ouvriers ferroviaires en chômage, 183
Communisme
Burford, W. T., 175, 177
Dowd, Norman S., 158, 162, 164
Compagnies télégraphiques, retraits régionaux
Walton, N. B., 249
Complications politiques
Peterson, Charles W., 110
Conciliation et d'enquêtes, Conseil de
McDougall, John L., 25
Conclusion
Peterson, Charles W., 111
Concurrence
Peterson, Charles W., 107, 131
Concurrence de la route et de l'air
Peterson, Charles W., 95
Concurrence du transport par eau et du transport routier
Meikle, Allan, 62
Concurrence et services
Peterson, Charles W., 108
Concurrence routière
Black, Harvey H., 327, 331, 342, 349, 351, 363
Fairweather, S. W., 210
McDougall, John L., 23, 49, 51
Peterson, Charles W., 129
Conditions de travail, Ententes régissant les salaires et les
McDougall, John L., 20, 25, 33
Congédiements
Meikle, Allan, 76
Congrès pancanadien du Travail
Dowd, Norman S., 142, 151
Conseil d'ajustement des chemins de fer canadiens
McDougall, John L., 25, 28, 35
Conseils de conciliation et d'enquêtes
McDougall, John L., 25
Constitution du Comité mixte des vice-présidents pour traiter de questions de coopération
Walton, N. B., 217
Contribuables, Contribution des ouvriers à titre de
Burford, W. T., 175
Contribution des ouvriers à titre de contribuables
Burford, W. T., 175
Contribution ferroviaire au développement minier
Black, Harvey H., 334
Contrôle, Lutte pour le
Black, Harvey H., 318
Conventions ouvrières
Chase, H. B., 295
Coopération
Black, Harvey H., 310, 339, 362
Dowd, Norman S., 157, 159, 167
Meikle, Allan, 61
Peterson, Charles W., 119, 121
Coopération, Comité de
Black, Harvey H., 312
Coopération, Constitution du Comité mixte des vice-présidents pour traiter de questions de,
Walton, N. B., 217
Coopération, depuis 1938, Modifications dans l'organisation de la
Walton, N. B., 217, 239
Coopération, Etat du P.-C. sur la situation des projets de
Grout, H. C., 221
Coordination
Meikle, Allan, 58, 69
Peterson, Charles W., 120
Corbett, Joseph A., déclaration
Meikle, Allan, 66
Current-Junction–Nipigon, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 230
Cushing-Junction–Saint-Canut, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 222
Walton, N. B., 222, 235
Cyr-Junction–Edmundston, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 234
Dandurand, l'hon. sén.
Projet de rapport du Comité spécial sur la situation des chemins de fer, 466, 499
Darlington-Shannonville, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 226, 227
Walton, N. B., 224, 226, 229
Déclaration, Joseph A. Corbett
Meikle, Allan, 66
Déclaration sur le sommaire des témoignages
Biggar, O. M., K.C., 456
Déflation agricole
Peterson, Charles W., 97
Deloraine-Louise, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 232
Delta-Portage, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 231, 235

Demandes d'abandons de lignes, liste en préparation
Walton, N. B., 235
Densité du trafic
McDougall, John L., 32
Dépenses générales et autres
Flintoft, E. P., K.C., 377
Désaffectation des lignes improductives
Peterson, Charles W., 109, 128
Développement minier, Contribution ferroviaire au
Black, Harvey H., 334
Diminution des cheminots
Meikle, Allan, 59
Diminution du trafic ferroviaire, Augmentation ou
Black, Harvey H., 327
Distribution du travail basée sur l'ancienneté
McDougall, John L., 31, 41
Domination étrangère imposée à la main-d'œuvre ferroviaire
Peterson, Charles W., 104
Double emploi des services n'existe pas seulement dans l'industrie ferroviaire, Le
Dowd, Norman S., 145
Dowd, Norman S., sec.-trés. du Congrès pancanadien du Travail
Ancienneté, 145
Appelé, 139
Attitude des travailleurs en Grande-Bretagne vis-à-vis la fusion, 163
Câblogramme de M. J. Marchbank, à M. Mosher, 164
Câblogramme de M. Mosher à M. J. Marchbank, secrétaire général de la *National Union of Railwaymen* de la Grande-Bretagne, 164
Constitution du Congrès pancanadien du Travail, 142, 151
Coopération, 157, 159, 167
Différence entre le communisme et le remède suggéré, 158, 162, 164
Double emploi des services n'existe pas seulement dans l'industrie ferroviaire, 145
Fédération canadienne du Travail, 147, 169
Gains comparatifs des cheminots et des cultivateurs, 165
Immigration, 161
Indemnisation, 169
Membres protégés des organisations ouvrières, 165, 166
Opinion politique, 162
Propagande contre le réseau de l'Etat, 143
Réduction de salaire, 145, 148
Salaire moyen sur les chemins de fer canadiens, 146
Situation économique au Canada, 158
Unification, 142, 144, 162
Voies à faible trafic, 146
Dranoel-Medonte, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 224, 235
Droits de circulation, de Calgary et d'Edmonton à Vancouver
Walton, N. B., 238
Droits de circulation, ligne Kamloops-Hope
Walton, N. B., 238
Droits de circulation, ligne Saint-Jean—White-River-Junction
Walton, N. B., 237
Droits de circulation, ligne Sherbrooke-Boston et Maine—Maine-Central
Walton, N. B., 237
Droits de circulation, transport des marchandises sans abandon de lignes
Walton, N. B., 237

East-Selkirk—Beach-Junction, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 230
Echelle de salaires des cheminots
Peterson, Charles, W., 102
Economies, Estimation des
Black, Harvey H., 315
Economies brutes, Economies nettes par opposition aux
Black, Harvey H., 316
Economies nettes par opposition aux économies brutes
Black, Harvey H., 316
Economies possibles, abandon de 750 milles de voies
Walton, N. B., 239
Edmonton-Bruderheim, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 233
Edmonton, Gare commune d'
Grout, H. C., 236
Edmonton à Vancouver, Droits de circulation, de Calgary et d'
Walton, N. B., 238
Edmundston—Cyr-Junction, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 234
Eganville-Arnprior, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 223, 235
Egremont-Carbondale, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 233
Walton, N. B., 233
Embranchements à faible trafic
McDougall, John L., 32, 36, 41
Emigration, Perte par l'
Peterson, Charles W., 100
Employés dans les parcs ou sur les lignes
McDougall, John L., 34
Employés des chemins de fer, Si 25 p. 100 étaient congédiés
Black, Harvey H., 317
Employés faisant le service des trains et des locomotives
McDougall, John L., 20
Employés opposés à l'unification
Meikle, Allan, 76
Enquêtes, Conseil de conciliation et d'
McDougall, John L., 25
Entente entre les chemins de fer et les associations de camionneurs en Angleterre
Black, Harvey H., 352
Ententes régissant les salaires et les conditions de travail
McDougall, John L., 20, 25, 33
Entretien des voies et structures
Flintoft, E. P., 372
Entretien du matériel
Flintoft, E. P., 373
Ere des migrations, Fin de l'
Peterson, Charles W., 101
Estimation des économies
Black, Harvey H., 315
Etat du P.-C. sur la situation des projets de coopération
Grout, H. C., 221
Etats des projets de coopération entre les chemins de fer N.-C. et P.-C., changement de status depuis le 1er juillet 1938
Walton, N. B., 218, 240
Etats-Unis, dans une position identique, Canada, Grande-Bretagne
Black, Harvey H., 349
Etats-Unis, Rapport sur la politique nationale de transport aux
Best, Wm. L., 79
Etats-Unis, Subvention sous forme de prêts aux chemins de fer
McDougall, John L., 38
Exactitude des chiffres
McDougall, John L., 22
Experts des chemins de fer sur le tribunal
Black, Harvey H., 312

Exploitants du transport routier, Chemins de fer canadiens comme
Black, Harvey H., 353
Exploitation des trains
McDougall, John L., 24
Exploitation des voies à faible trafic, méthodes modificatrices
Fairweather, S. W., 209

Faible trafic, Voies à
Dowd, Norman S., 146
Fairweather, S. W., 209
McDougall, John L., 32, 36, 41
Peterson, Charles W., 119
Faillite et répudiation
Black, Harvey H., 357
Fairweather, S. W., directeur du bureau technique du N.-C.
Alberta, 201, 205, 208
Appelé, 186
Colombie-Britannique, 201
Concurrence routière, 210
Déficit du N.-C. pour 1937, 214
Effet sur les résultats d'exploitation du N.-C. pour 1938, en comparaison de 1937, 215
Ile du Cap-Breton, 189
Ile du Prince-Edouard, 190
Manitoba, 200, 204
Méthodes modificatrices quant à l'exploitation des voies à faible trafic, 209
Nouveau-Brunswick, 191, 208
Nouvelle-Ecosse, 189, 208
Ontario, 195
Québec, 191
Répartition du déficit des chemins de fer Nationaux du Canada afin de montrer quelles lignes du réseau au Canada sont profitables et quelles lignes sont improfitables, 187
Saskatchewan, 201, 206, 208
Sommaire des lignes profitables et improfitables, 188
Terminus de Montréal, 247
Fédération canadienne du Travail
Burford, W. T., 170, 178
Dowd, Norman S., 147, 169
Meikle, Allan, 55, 56, 61 65
Sutherland, D. J., 4
Fédération canadienne du Travail, Autre organisation affiliée à la
Sutherland, D. J., 4
Fin de l'ère des migrations
Peterson, Charles W., 101
Flintoft, E. P., K.C., avocat général du P.-C.
Augmentation de la recette d'exploitation, 376
Dépenses générales et autres, 377
Entretien des voies et structures, 372
Entretien du matériel, 373
Frais de transport, 377
Intérêt sur la réduction des placements en outillage, fournitures et matériel de voies, 377
Mémoire à l'effet de réfuter les témoignages des employés supérieurs du N.-C. apportés pour combattre les données du P.-C. appuyées sur les opérations de l'année 1930, 371
Navires côtiers de la C.-B., 377
Services aux parcs, 375
Services aux stations, 374
Services de surveillance, 372
Service des trains, 375
Sommaire, 378
Terminus de Montréal, 290, 323
Transport—Voies ferrées, 374
Fournitures et matériel de voies, Intérêts sur la réduction des placements en outillage
Flintoft, E. P., K.C., 377
Frais de transport
Flintoft, E. P., K.C., 377
Fresnière-Papineau, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 222
Fusion
Black, Harvey, H., 319

Gains comparatifs
Dowd, Norman S., 165
McDougall, John L., 45
Gare commune de Calgary
Grout, H. C., 236
Gare commune d'Edmonton
Grout, H. C., 236
Gare commune de Saskatoon
Grout, H. C., 236
Gladstone-Muir, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 231, 235
Grande-Bretagne, Etats-Unis et Canada dans une position identique
Black, Harvey H., 349
Graphique 1, Pièce n° 98
McDougall, John L., suit la page 82
Grout, H. C., vice-président adjoint du P.-C.
Appelé, 221
Centralisation des terminus à Vancouver, 236
Déclaration du P.-C. énonçant le status des projets de coopération, 221
Pièce n° 101, 260
Gare commune de Calgary, 236
Gare commune d'Edmonton, 236
Gare commune de Saskatoon, 236
Installations communes pour marchandises et voyageurs, 236
Ligne Bala-Wanup, 228
Ligne Carbondale-Egremont, 233
Ligne Kamloops-Vancouver, 233
Ligne Middleton-Bridgetown, 223
Ligne Red-Deer-Rocky-Mountain-House, 233
Ligne Saint-Canut–Cushing-Junction, 222
Ligne Sainte-Thérèse–Saint-Eustache, 226
Ligne Shannonville-Darlington, 224, 227
Ligne Trelle-Junction–Morinville, 233
Ligne Winnipeg-Morris, 230
Ligne Woodstock-Windsor, 224
Remise à locomotives commune d'Ottawa, 236
Tête de ligne commune à la tête des Lacs, 236

Hallboro-Beulah, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 231, 235
Hamiota-Miniota, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 231, 235
Hardy, l'hon. sénateur
Ne peut approuver le rapport du Comité spécial sur la situation des chemins de fer, 501
Hope-Kamloops, Droits de circulation, ligne
Walton, N. B., 238
Hôtel Vancouver, centralisation des hôtels du N.-C. et du P.-C.
Walton, N. B., 250
Hudson, Mines de la baie d'
Black, Harvey H., 356
Hugessen, l'hon. sénateur
Modification au projet de rapport, 502
Hungerford, S. J., président du N.-C.
P.-C., estimation de $75,000,000, 452, 489

Immigration
Dowd, Norman S., 161
Peterson, Charles W., 100

Immigration européenne
Peterson, Charles W., 100
Immobilisations
Black, Harvey H., 358
Impraticabilité du monopole du transport
Meikle, Allan, 64
Impraticabilité du relèvement du tarif ferroviaire
McDougall, John L., 39
Indemnisation
Dowd, Norman S., 169
Meikle, Allan, 58, 69, 71
Industrie ferroviaire, Le double emploi des services n'existe pas seulement dans l'
Dowd, Norman S., 145
Influence politique, Régie soustraite à l'
Peterson, Charles W., 110
Installations communes pour marchandises et voyageurs
Grout, H. C., 236
Pièce n° 101 (c), 263
Intérêt public
Black, Harvey H., 355
Intérêts sur la réduction des placements en outillage, fournitures et matériel de voies
Flintoft, E. P., K.C., 377

James–Twin-City, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 230
Joliette–Montfort-Junction, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 222, 235
Journée de travail sur les trains de voyageurs
McDougall, John L., 37

Kamloops-Hope, Droits de circulation, ligne
Walton, N. B., 238
Kamloops-Vancouver, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 233
Walton, N. B., 233
Kelly, A. J., président du Comité législatif de coopération des associations régulières de cheminots
Appelé, 366
Pièce n° 103, 350, 403
Réfutant le témoignage de C. H. Peterson, 367
Réfutant le témoignage du professeur John L. McDougall, 367

Langdon-Beiseker, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 233, 235
Lignes acquises ou construites depuis 1921
Fairweather, S. W., 391
Pièce n° 104, 432
Lignes, Employés dans les parcs ou sur les
McDougall, John, L., 34
Lignes improductives, Désaffectation des
Peterson, Charles W., 109, 128
Lignes improductives et productives, Sommaire des
Fairweather, S. W., 188
Lignes improfitables
Alberta, 201, 205, 208
Colombie-Britannique, 201
Ile du Cap-Breton, 189
Ile du Prince-Edouard, 190
Manitoba, 200, 204
Nouveau-Brunswick, 191, 208
Nouvelle-Ecosse, 189, 208
Ontario, 195
Québec, 191
Saskatchewan, 201, 206, 208
Lignes improfitables, Abandon des
Peterson, Charles W., 109, 112, 119
Lignes, etc., Liquidation et mise au rancart des
McDougall, John LL., 36, 38
Lignes productives et improductives, Sommaire des
Fairweather, S. W., 188
Linwood-Listowel, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 224, 234
Liquidation et mise au rancart de lignes, etc.
McDougall, John L. 36, 38
Listowel-Linwood, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 224, 234
Locomotives, Employés faisant le service des trains et des
McDougall, John L., 20
Longueur et personnel des trains
McDougall, John L., 26
Louise-Deloraine, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 232
Lutte pour le contrôle
Black, Harvey H., 318

Main-d'œuvre ferroviaire, Domination étrangère imposée à la
Peterson, Charles W., 104
Maine-Central—Maine, Droits de circulation, ligne Sherbrooke-Boston et
Walton, N. B., 237
Maine—Maine-Central, Droits de circulation, ligne Sherbrooke-Boston et
Walton, N. B., 237
Maon-Brandon, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 231
Marchandises et voyageurs, Installations communes pour
Grout, H. C., 236
Pièce n° 101 (c), 263
Marchbank, J., secrétaire général de la *National Union of Railwaymen* de la Grande-Bretagne, câblogramme
Dowd, Norman S., 164
Matériel, Entretien du
Flintoft, E. P., K.C., 373
Matériel de voies, Intérêts sur la réduction des placements en outillage, fournitures et
Flintoft, E. P., 377
McDougall, Profeseur John L.
Affirmations réfutées par H. B. Chase, 295
Allocations arbitraires ou supplémentaires, 31, 45
Appelé, 20
Atteinte aux chômeurs des autres catégories de travailleurs sur les chemins de fer, 41
Changements importants au cours des cinq prochaines années, 33
Chemins de fer des Etats-Unis bénéficient de subventions sous forme de prêts, 38
60 p. 100 des chemins de fer des Etats-Unis sont solvables, 38
Chemins de fer, industrie périclitante, 21
Comparaison des salaires des cheminots et ceux d'autres employés, 45
Concurrence routière, 23, 49, 51
Conseil d'ajustement des chemins de fer canadiens, 25, 28, 35
Conseils de conciliation et d'enquêtes, 25
Conventions concernant les salaires et les conditions de travail, 25, 33
Conventions régissant les salaires et les conditions de travail, 20
Densité du trafic, 32
Différence du pourcentage entre le salaire versé aux employés des chemins de fer, catégorie I, des Etats-Unis et du Canada, 35, 47
Distribution du travail basée sur l'ancienneté, 31, 41
Effet apporté par l'accroissement de la population, 50
Embranchements à faible trafic, 32, 36, 41
Employés dans les parcs ou sur les lignes, 34
Employés faisant le service des trains et des locomotives, 20
Exactitude des chiffres, 22
Exploitation des trains, 24

McDougall, Professeur John L.—*Fin*
Graphique nº 1, Pièce nº 98 suit la page 82
Impraticabilité du relèvement du tarif ferroviaire, 39
Journée raisonnable de travail sur les trains de voyageurs, 37
Liquidation et mise au rancart de lignes, etc., 36, 38
Longueur et personnel des trains, 26
Organisations ouvrières, 37
Paiement des salaires, 24, 25, 39, 44, 46, 48
Pièce nº 98, suit la page 82
Pièce nº 105, 517
Provenance des chiffres du revenu national, 21
Réduction de salaire, 42, 46
Réduction des tarifs-voyageurs, 52
Régions économiquement indépendantes, 53
Règlements de classement des trains, 31
Sens de l'expression "revenu national", 21
Tableau nº 1—Recettes brutes des chemins de fer en centièmes du revenu national réalisé, 21, 48
Tableau nº 2—Statistiques des salaires, chemins de fer à vapeur des Etats-Unis, catégorie I, 28, 35
Taux de rémunération par mille, 27
Unification, 37

McGregor-Varcoe, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 231, 235
McRae, l'hon. sénateur
Proposition concernant la solution du problème ferroviaire, 459
Medonte-Dranoel, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 224, 235
Meighen, le très hon. sénateur
Rapport présenté par quelques membres du Comité spécial, 478
Meikle, Allan, président de la Fédération canadienne du Travail
Appelé, 53
Bouleversement des organisations ouvrières que la présente situation menace, 60
Concurrence du transport par eau et du transport routier, 62
Congédiements, 76
Constitution de la Fédération canadienne du Travail, 55, 64
Coopération, 61
Coordination des chemins de fer sous une seule direction, 58
Coordination en Grande-Bretagne, 69
Coordination en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, 59
Déclaration de Jos. A. Corbett, 66
Dissentiment de la Fédération canadienne du Travail vis-à-vis des autres organisations, 61
Employés opposés à l'unification, 75
Fédération canadienne du Travail opposée à la répudiation des obligations nationales, 62
Historique de la Fédération canadienne du Travail, 56
Impraticabilité du monopole du transport, 64
Indemnisation, 71
Indemnisation des cheminots, 58, 59
Indemnisation des cheminots aux Etats-Unis, 59
Indemnisation des cheminots en Grande-Bretagne, 59, 69, 71
Ingérence des cheminots du N.-C. dans la politique, 61
P.-C. souffre davantage que le N.-C. du pauvre rendement, 73
Propagande du N.-C., 64, 70, 72, 74
Meikle, Allan—*Fin*
Raisons qui ont porté la Fédération canadienne du Travail à soumettre ses vues, 57
Réduction des cheminots, 59
Relèvement des tarifs de transport, 62
Membres protégés des organisations ouvrières
Dowd, Norman S., 165, 166
Mémoire à l'effet de réfuter les témoignages des employés supérieurs du N.-C. apportés pour combattre les données du P.-C. appuyés sur les opérations de l'année 1930
Flintoft, E. P., K.C., 371
Mémoire de M. A. R. Mosher, de la *Canadian Brotherhood of Railway Employees*, soumis à la Commission royale d'enquête sur les transports
Burford, W. T., 177
Mémoire soumis au Comité en 1938, Revue rapide
Best, Wm. L., 78
Méthodes modificatrices quant à l'exploitation des voies à faible trafic
Fairweather, S. W., 209
Middleton-Junction—Bridgetown, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 223
Walton, N. B., 222, 235
Migrations, Fin de l'ère des
Peterson, Charles W., 101
Mille, Taux de rémunération par
McDougall, John L., 27
Mines de la Baie d'Hudson
Black, Harvey H., 356
Mines de Noranda
Black, Harvey H., 356
Miniota-Hamiota, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 231, 235
Mise au rancart de lignes, etc., Liquidation et
McDougall, John L., 36, 38
Mise en commun des services de trains de voyageurs
Walton, N. B., 218
Modification au projet de rapport
Hugessen, l'hon. sénateur, 502
Modifications dans l'organisation de la coopération depuis 1938
Walton, N. B., 217, 239
Monopole du transport, Impraticabilité du
Meikle, Allan, 64
Montfort-Junction–Joliette, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 222, 235
Montréal
*Voir* Terminus de Montréal
Moose-Jaw–Regina, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 232
Moreau, Abandon du terminus des voyageurs à la gare de la rue
Walton, N. B., 237
Morinville–Trelle-Junction, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 233
Walton, N. B., 233
Morris-Winnipeg, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 230
Walton, N. B., 230
Motion à l'effet d'entendre M. E. P. Flintoft, K.C., sur la question du terminus de Montréal
Meighen, le très hon. sénateur, 388, 392
Motion à l'effet d'entendre M. G. R. MacLeod, de Montréal, P.Q., sur la question du terminus de Montréal
Meighen, le très hon. sénateur, 399
Motion à l'effet de soumettre les témoignages rendus devant ce Comité à un bureau de techniciens et de comptables de chemins de fer
Meighen, le très hon. sénateur, 401, 433

Motion à l'effet que le N.-C. dépose un mémoire analogue à celui du P.-C., concernant les dépositions entendues, 387
Muir-Gladstone, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 231, 235

National-Canadien, déficit pour 1937
Fairweather, S. W., 214
National-Canadien, effet sur les résultats d'exploitation pour 1938, en comparaison de 1937
Fairweather, S. W., 215
National-Canadien, sommaire-réponse au sommaire présenté au nom du Pacifique-Canadien, 379, 452
*National Union of Railwaymen*
Dowd, Norman S., 164
Navires côtiers de la Colombie-Britannique
Flintoft, E. P., K.C., 377
N.-C. et du P.-C. Hôtel Vancouver, centralisation des hôtels du
Walton, N. B., 250
Nevis-Alix, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 232, 235
Nipigon-Current-Junction, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 230
Noranda, Mines de
Black, Harvey H., 356
North-Bay–Yelleck, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 224

Oakland-Cawdor, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 231, 235
Objections soulevées contre un tribnnal extérieur
Black Harvey H., 315
Obligations nationales, Opposition à la répudiation des
Meikle, Allan, 62
Obligations nationales, Répudiation
Meikle, Allan, 62
*One Big Union*
Burford, W. T., 176
Sutherland, D. J., 4
Télégrammes, 88
Opposition à la répudiation des obligations nationales
Meikle, Allan, 62
Organisation affiliée à la Fédération canadienne du Travail, Autre
Sutherland, D. J., 4
Organisations de cheminots du Canada
Sutherland, S. J., 3
Organisation de la coopération depuis 1938, modifications
Walton, N. B., 217, 239
Organisations ouvrières
McDougall, John L., 37
Meikle, Allan, 60
Organisations ouvrières, Bouleversement des
Meikle, Allan, 60
Organisations ouvrières, Membres protégés
Dowd, Norman S., 165, 166
Ottawa, remise à locomotive commune
Grout, H. C., 236
Ouest et le transport, L'
Peterson, Charles W., 96
Outillage, fournitures et matériel de voies, Intérêts sur la réduction des placements en
Flintoft, E. P., K. C., 377

Papineau-Fresnière, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 222
Parcs ou sur les lignes, Employés dans les
McDougall, John L., 34
Parcs, Services aux
Flintoft, E. P., K.C., 375
P.-C., Etat sur la situation des projets de coopération
Grout, H. C., 221
P.-C., Hôtel Vancouver, centralisation des hôtels du N.-C. et du
Walton, N. B., 250
Personnel des trains, Longueur et
McDougall, John L., 26
Perte brute, $204,000,000
Black, Harvey H., 347
Perte par l'émigration
Peterson, Charles W., 100
Pertes subies par chaque chemin de fer, montant presque égal
Black, Harvey H., 347
Peterson, Charles W., éditeur de la *Farm and Ranch Review*, Calgary, Alberta
Appelé, 93
Augmentation naturelle de la population, 99
Comparaison de l'attitude des ouvriers canadiens avec celle des ouvriers anglais, 106
Complications politiques, 110
Conclusion, 111
Concurrence de la route et de l'air, 95
Concurrence et services, 108
Concurrence inexcusable, 107
Contribution utile de la population au transport ferroviaire, 98
Déflation agricole, 97
Désaffectation des lignes improductives, 109
Domination étrangère imposée à la main-d'œuvre ferroviaire, 104
Echelle de salaires des cheminots, 102
Economies réalisables du fait de l'unification, 107
Fin de l'ère des migrations, 101
Immigration européenne, 100
Ouest et le transport, L', 96
Perte par l'émigration, 100
Réalisation d'économies sur les frais d'exploitation, 101
Régie soustraite à l'influence politique, 110
Relèvement des affaires, 97
Revenu agricole et revenu industriel, 103
Salaires et tarifs-marchandises, 105
Pièces
n° 98.—Graphique indiquant les recettes brutes des chemins de fer en centièmes du revenu national réalisé. Suit la page 82
n° 99.—Communication en date du 13 avril 1939, de M. N. S. Dowd, secrétaire-trésorier du Congrès pancanadien du Travail, 253
n° 100.—Etat du N.-C. concernant les projets de coopération. Changement depuis le 1er juillet 1938, 254
n° 101.—Déclaration du P.-C. sur la situation des projets de coopération traité par le comité mixte des vice-présidents sur les sujets de coopération, 260
n° 102.—Témoignage rendu devant le Comité d'enquête de la Chambre des communes sur les chemins de fer et la marine marchande le 18 avril 1939, relativement au rapport annuel du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, et de l'attitude de ce dernier quant aux terminus de Montréal, 310 (a)
N° 103.—Mémoire du Comité législatif de coopération des associations régulières de cheminots, et analyse statistique des heures de travail des employés, des salaires, etc., 403
N° 104.—Mémoire des chemins de fer N.-C. sur le revenu déficitaire pour l'année 1937. —Lignes construites ou acquises depuis le 1er janvier 1921, 432

Pièces—*Fin*
N° 105.—Autre exposé du professeur John L. McDougall, de l'Université Queen, de Kingston, Ontario, 497
N° 106.—Carte montrant les lignes productives et improductives, chemins de fer Nationaux du Canada. (Non imprimée), 515
N° 107.—Etat relatif à la répartition du déficit de revenu.—Recettes pour l'année 1937, chemins de fer Nationaux du Canada, 515
Placement en outillage, fournitures et matériel de voies, Intérêts sur la réduction des
Flintoft, E. P., K.C., 377
Politique
Dowd, Norman S., 162
Meikle, Allan, 61
Peterson, Charles W., 110
Politique nationale de transport aux Etats-Unis, Rapport sur la
Best, Wm. L., 79
Population
McDougall, John L., 50
Peterson, Charles W., 98
Portage-Delta, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 231, 235
Prêts aux chemins de fer des Etats-Unis, Subvention sous forme de
McDougall, John L., 38
Problème ferroviaire, Proposition concernant la solution du
McRae, l'hon. sénateur, 459
Producteurs de blé, subvention ferroviaire
Black, Harvey H., 336, 357
Projet de rapport du Comité spécial sur la situation des chemins de fer
Dandurand, l'hon. sénateur, 466, 499
Hardy, l'hon. sénateur, 501
Hugessen, l'hon. sénateur, 502
Projet de rapport, modification
Hugessen, l'hon. sénateur, 502
Propagande
Burford, W. T., 176
Dowd, Norman S., 143
Meikle, Allan, 64, 70, 72, 74
Propagande et publicité
Black, Harvey H., 338, 359
Proposition concernant la solution du problème ferroviaire
McRae, l'hon. sénateur, 459
Propositions de nature réparatrice
Black, Harvey H., 350
Provenance des chiffres du revenu national
McDougall, John L., 21
Publicité
Black, Harvey H., 314
Publicité et propagande
Black, Harvey H., 338, 359

Québec, Commission des services publics de
Black, Harvey H., 354
Questions de coopération, Constitution du Comité mixte des vice-présidents pour traiter de
Walton, N. B., 217
Question ferroviaire, Citoyens réunis en association pour le règlement de la, 88

Rapport du Comité spécial sur la situation ferroviaire
Dandurand, l'hon. sénateur, 466, 499
Hardy, l'hon. sénateur, 501
Hugessen, l'hon. sénateur, 502
Présidents conjoints, 510
Rapport, Modification au projet de
Hugessen, l'hon. sénateur, 502
Rapport présenté par quelques membres du Comité spécial
Meighen, le très hon. sénateur, 478
Rapport sur la politique nationale de transport aux Etats-Unis
Best, Wm. L., 79
Recettes brutes des chemins de fer en centièmes du revenu national réalisé
McDougall, John L., 21, 48
Recette d'exploitation, Augmentation de la
Flintoft, E. P., K.C., 376
Recommandations
Black, Harvey H., 362
Red-Deer–Rocky-Mountain-House, Abandon de la ligne
Grout, H. C. 233
Walton, N. B., 233
Réduction de salaires
Dowd, Norman S., 145, 148
McDougall, John L., 42, 46
Réduction des placements en outillage, fournitures et matériel de voies, Intérêts sur la
Flintoft, E. P., 377
Réduction des tarifs-voyageurs
McDougall, John L., 52
Réfutation des déclarations du professeur McDougall
Chase, H. B., 295
Régie soustraite à l'influence politique
Peterson, Charles W., 110
Régime économique,
Best, Wm. L., 82
Peterson, Charles W., 101, 107, 115
Regina–Moose-Jaw, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 232
Régions économiquement indépendantes
McDougall, John L., 53
Règlements de classement des trains
McDougall, John L., 31
Réglementation du transport en Angleterre
Best, Wm. L., 79
Relèvement des affaires
Peterson, Charles W., 97
Relèvement du tarif ferroviaire, Impraticabilité du
McDougall, John L., 39
Remise à locomotives commune à Ottawa
Grout, H. C., 236
Rémunération par mille, Taux de
McDougall, John L., 27
Reprise ferroviaire, un tiers de la reprise générale
Black, Harvey H., 346
Reprise générale, Reprise ferroviaire, un tiers de la
Black, Harvey H., 346
Répudiation, Faillite et
Black, Harvey H., 357
Répudiation des obligations nationales
Meikle, Allan, 62
Répudiation des obligations nationales, Opposition à la
Meikle, Allan, 62
Résolutions adoptées par la Conférence mixte représentant les organisations régulières de cheminots
Best, Wm. L., 80
Reston-Wolseley, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 232, 235
Retraits régionaux, compagnies télégraphiques
Walton, N. B., 249
Revenu agricole et revenu industriel
Petersen, Charles W., 103
Revenu industriel et revenu agricole
Peterson, Charles W., 103
Revenu national, Provenance des chiffres
McDougall, John L., 21
Revenu national réalisé, Recettes brutes des chemins de fer en centièmes du
McDougall, John L., 21, 48

"Revenu national", sens de l'expression
McDougall, John L., 21
Revue rapide du mémoire soumis au Comité en 1938
Best, Wm. L., 78
Rocky-Mountain-House — Red-Deer, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 233
Walton, N. B., 233
Route et de l'air, Concurrence de la
Peterson, Charles W., 95

Saint-Canut–Cushing-Junction, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 222
Walton, N. B., 222, 235
Saint-Eustache-Sainte-Thérèse, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 226
Walton, N. B., 222
Saint-Jean–White-River-Junction, Droits de circulation, ligne de
Walton, N. B., 237
Sainte-Thérèse–Saint-Eustache, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 226
Walton, N. B., 222
Salaires
Chase, H. B., 295
Dowd, Norman S., 145, 148
McDougall, John L., 20, 24, 25, 28, 33, 35, 39, 42, 44
Peterson, Charles W., 102, 105, 112, 124
Salaires des cheminots, Echelle de
Peterson, Charles W., 102
Salaires et les conditions de travail, Ententes régissant les
McDougall, John L., 20, 25, 33
Salaires, réduction
Dowd, Norman S., 145, 148
McDougall, John L., 42, 46
Saskatoon, Gare commune de
Grout, H. C., 236
Sécurité économique fait défaut, La
Best, Wm. L., 82
Sens de l'expression "revenu national"
McDougall, John L., 21
Services aux parcs
Flintoft, E. P., K.C., 375
Services aux stations
Flintoft, E. P., K.C., 374
Services, Concurrence et
Peterson, Charles W., 108
Services de surveillance
Flintoft, E. P., K.C., 372
Services de trains de voyageurs, mise en commun
Walton, N. B., 218
Service des trains
Flintoft, E. P., K.C., 375
Service des trains et des locomotives, Employés faisant le
McDougall, John L., 20
Services n'existe pas seulement dans l'industrie ferroviaire, Le double emploi des
Dowd, Norman S., 145
Services publics de Québec, Commission des
Black, Harvey H., 354
Shannonville-Darlington, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 226, 227
Walton, N. B., 224, 226, 229
Sherbrooke-Boston et Maine-Maine-Central, Droits de circulation, ligne
Walton, N. B., 237
Situation des projets de coopération, Etat du P.-C.
Grout, H. C., 221
Situation ferroviaire
*Voir* Projet de rapport du Comité spécial sur la
Situation ferroviaire en Angleterre
Black, Harvey H., 328
Solution du problème ferroviaire, Proposition concernant la
McRae, l'hon. sénateur, 459
Solvabilité des chemins de fer des Etats-Unis, 60 p. 100
McDougall, John L., 38
Sommaire
Flintoft, E. P., K.C., 378
Sommaire des lignes productives et improductives
Fairweather, S. W., 188
Sommaire des témoignages, Déclaration sur le
Biggar, O. M., K.C., 456
Stations, Services aux
Flintoft, E. P., K.C., 374
Structures, Entretien des voies et
Flintoft, E. P., K.C., 372
Subvention ferroviaire aux producteurs de blé
Black, Harvey H., 336, 357
Subvention sous forme de prêts aux chemins de fer des Etats-Unis
McDougall, John L., 38
Subvention sous forme de prêts, Les chemins de fer des Etats-Unis bénéficient de
McDougall, John L., 38
Surveillance, Services de
Flintoft, E. P., K.C., 372
Sutherland, D. J., chef du service d'information ouvrière, ministère du Travail
Autres organisations affiliées à la Fédération canadienne du Travail, 4
Fédération canadienne du Travail, 4
*One Big Union*, 4
Organisations de cheminots du Canada, 3

Tarifs de transport
Meikle, Allan, 63
Peterson, Charles W., 105, 125
Tarif ferroviaire, Impraticabilité du relèvement du
McDougall, John L., 39
Tarifs-Voyageurs, réduction
McDougall, John L., 52
Taux de rémunération par mille
McDougall, John L., 27
Témoignages, Déclarations sur le sommaire des
Biggar, O. M., K.C., 456
Terminus de Montréal, 265, 388, 492
Flintoft, E. P., K.C., 290, 323
Motion à l'effet d'entendre M. E. P. Flintoft, K.C., 388, 392
Motion à l'effet d'entendre M. G. R. MacLeod, de Montréal, P.Q., 400
Walton, N. B., 240
Terminus de Vancouver, Centralisation des
Grout, H. C., 236
Terminus des voyageurs à la gare de la rue Moreau, Abandon du
Walton, N. B., 237
Tête des Lacs, Tête de lignes communes à la
Grout, H. C., 236
Tête de lignes commune à la tête des Lacs
Grout, H. C., 236
Trafic, Embranchements à faible
McDougall, John, L., 32, 36, 41
Trafic, Densité du
McDougall, John, L., 32
Trafic ferroviaire, Augmentation ou diminution
Black, Harvey H., 327

Trafic-marchandises et trafic-voyageurs
Black, Harvey H., 347
Trafic-marchandises et trafic-voyageurs étudiés séparément
Black, Harvey H., 347
Trafic, Méthodes modificatrices quant à l'exploitation des voies à faible
Fairweather, S. W., 209
Trafic-voyageurs et trafic-marchandises
Black, Harvey H., 347
Trafic-voyageurs et trafic-marchandises étudiés séparément
Black, Harvey H., 347
Trains, Exploitation des
McDougall, John L., 24
Trains et des locomotives, Employés faisant le service des
McDougall, John L., 20
Trains, Longueur et personnel
McDougall, John L., 26
Trains, règlements de classement
McDougal, John L., 31
Trains, Service des
Flintoft, E. P. K.C., 375
Trains de voyageurs, Journée de travail sur les
McDougall, John, L., 37
Trains de voyageurs, Mise en commun des
Walton, N. B., 218
Transport en Angleterre, réglementation
Best, Wm. L., 79
Transport par eau et du transport routier, Concurrence du
Meikle, Allan, 62
Transport aux Etats-Unis, Rapport sur la politique nationale de
Best, Wm. L., 79
Transport, Frais de
Flintoft, E. P., K.C., 377
Transport, Impraticabilité du monopole du
Meikle, Allan, 64
Transport, L'Ouest et le
Peterson, Charles W., 96
Transport des marchandises sans abandon de lignes, droits de circulation
Walton, N. B., 237
Transport routier, Chemins de fer canadiens comme exploitants du
Black, Harvey H., 353
Transport routier, Concurrence du transport par eau et du
Meikle, Allan, 62
Transport, tarifs
Meikle, Allan, 63
Peterson, Charles W., 105, 125
Transport—Voies ferrées
Flintoft, E. P., K.C., 374
Travail basée sur l'ancienneté, Distribution du
McDougall, John L., 31, 41
Travail, Ententes régissant les salaires et les conditions de
McDougall, John L., 20, 25, 33
Travail sur les trains de voyageurs, Journée de
McDougall, John L., 37
Trelle-Junction-Morinville, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 233
Walton, N. B., 233
Tribunal d'arbitrage
Black, Harvey H., 325, 341
Tribunal, Experts des chemins de fer sur le
Black, Harvey H., 312
Tribunal extérieur, objections soulevées
Black, Harvey H., 315
Tribunal permanent et imposant des chemins de fer
Black, Harvey H., 311
Twin-City-James, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 230

Unification
Black, Harvey H., 339
Dowd, Norman S., 142, 144, 162
McDougall, John L., 37
Meikle, Allan, 75
Peterson, Charles W., 107, 113, 116, 125, 128, 130
Unification, Employés opposé à l'
Meikle, Allan, 76

Vancouver, Centralisation des hôtels du N.-C. et du P.-C., hôtel
Walton, N. B., 250
Vancouver, Centralisation des terminus de
Grout, H. C., 236
Vancouver, Droits de circulation, de Calgary et d'Edmonton à
Walton, N. B., 238
Vancouver-Kamloops, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 233
Walton, N. B., 233
Varcoe-McGregor, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 231, 235
Vente des billets, Bureaux pour la
Walton, N. B., 250
Voies à faible trafic
Dowd, Norman S., 146
Fairweather, S. W., 209
McDougall, John L., 32, 36, 41
Peterson, Charles W., 119
Voies à faible trafic, Méthodes modificatrices quant à l'exploitation des
Fairweather, S. W., 209
Voies ferrées—Transport
Flintoft, E. P., K.C., 374
Voies, Intérêts sur la réduction des placements en outillage, fournitures et matériel des
Flintoft, E. P., K.C., 377
Voies et structures, Entretien des
Flintoft, E. P., K.C., 372
Voyageurs, Installations communes pour marchandises et
Grout, H. C.,
Pièce no 101 (c), 263
Voyageurs, Journée de travail sur les trains de
McDougall, John L., 37
Voyageurs, Mise en commun des services de trains de
Walton, N. B., 218

Walton, N. B., vice-président en charge de l'exploitation, N.-C.
Abandons de lignes
Abandon du terminus des voyageurs à la gare de la rue Moreau, 237
Alix—Nevis, 232
Arnprior—Eganville, 223, 235
Bala—Wanup, 224, 229, 232
Beach-Junction—East-Selkirk, 230
Brandon—Maon, 231
Bruderheim—Edmonton, 233
Carbondale—Egremont, 233
Centralisation des terminus de Winnipeg, 236
Cyr-Junction—Edmundston, 234
Dranoel—Medonte, 224, 235
Droits de circulation et transport des marchandises sans abandon de lignes, 237
Edmonton et Calgary—Vancouver, 238
Kamloops—Hope, 238
Saint-Jean-White-River-Junction, 237
Sherbrooke—Boston et Maine—Maine-Central, 237
Fresnière—Papineau, 222

Walton, N. B.—*Suite*
Hallboro—Beulah, 231
Hamiota—Miniota, 231
Joliette—Montfort-Junction, 222, 235
Kamloops—Vancouver, 233
Langdon—Beiseker, 233
Linwood—Listowell, 224
Liste des demandes en préparation, 235
Louise——Deloraine, 232
McGregor—Varcoe, 231
Middleton—Bridgetown, 222, 234
Muir—Gladstone, 231, 235
Nipigon—Current-Junction, 230
North-Bay—Yellek, 224
Oakland—Cawdor, 231, 235
Portage—Delta, 231, 235
Red-Deer—Rocky-Mountain-House, 233
Regina—Moose-Jaw, 232
Reston—Wolseley, 232
Saint-Canut—Cushing-Junction, 222
Sainte-Marie—Ingersoll-North, 224
Sainte-Thérèse—Saint-Eustache, 222
Shannonville-Darlington, 224, 226
Trelle-Junction—Morinville, 233
Twin-City—James, 230
Winnipeg—Morris, 230
Woodstock—Windsor, 224
Appelé, 217
Bureaux pour la vente des billets, 250
Compagnies télégraphiques, 249
Economies possibles par l'abandon de 750 milles de voies, 239

Walton—*Fin*
Hôtel Vancouver, 250
Mise en commun des services de trains de voyageurs, 218
Modification dans l'organisation de la coopération depuis 1938, 217, 239
Projets de coopération entre les chemins de fer N.-C. et P.-C., changements de status depuis le 1er juillet 1938, 218, 240
Pièce nº 100, 254
Terminus de Montréal, 240
Wanup-Bala, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 228
Walton, N. B., 224, 229, 232
White-River-Junction—Saint-Jean, Droits de circulation, ligne
Walton, N. B., 237
Windsor—Woodstock, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 224
Walton, N. B., 224
Winnipeg-Morris, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 230
Walton, N. B., 230
Wolseley-Reston, Abandon de la ligne
Walton, N. B., 232, 235
Woodstock-Windsor, Abandon de la ligne
Grout, H. C., 224
Walton, N. B., 224

Yellek—North-Bay, Abandon de la ligne.
Walton, N. B., 224

Relié par
Harpell's Press Co-operative
Gardenvale