

(2)

376

RAPPORT

DE LA

COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE

SUR LES

Chemins de fer et les Transports
au Canada

1931-32

ÉDITION FRANÇAISE DU
SERVICE DE LA TRADUCTION GÉNÉRALE
(Chambre des communes)



OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1932

TABLE DES MATIÈRES

PARAGRAPHE	PAGE
Les attributions, telles qu'exposées par l'arrêté en conseil C.P. 2910, du 20 novembre 1931.....	5
La Commission royale sous le Grand Sceau.....	7
—————	
I. Introduction.....	8
CHAPITRE I	
3 Aperçu de l'évolution des transports au Canada.....	9
29 L'administration des chemins de fer Nationaux du Canada, de 1923 à 1931.....	13
36 Le financement du National-Canadien.....	13
41 Recettes comparées.....	15
42 L'état financier des deux réseaux.....	15
44 Méthodes de comptabilité.....	17
CHAPITRE II	
DÉPENSES IMPUTABLES SUR LE CAPITAL	
49 De 1923 à 1931 inclusivement.....	19
50 Frais de construction des embranchements.....	19
55 Programmes de construction d'embranchements.....	21
60 Achat d'embranchements.....	21
63 Hôtels.....	23
73 Services de cabotage.....	26
80 Augmentation de l'actif et du passif.....	27
Bilans condensés—	
83 National-Canadien.....	29
Pacifique-Canadien.....	29
84 Régime de capitalisation des chemins de fer Nationaux du Canada.....	30
88 Croissance du fardeau des impôts.....	30
CHAPITRE III	
LE CHAMP D'EXPLOITATION FERROVIAIRE	
96 Longueur des voies ferrées.....	39
100 Densités du trafic.....	40
103 Duplication de voies ferrées.....	41
106 Abandon proposé de certaines voies.....	42
110 L'élément de concurrence.....	43
115 Diminution du trafic des voyageurs.....	44
119 Passes et transport gratuit.....	45
126 Efficacité de l'exploitation.....	46
137 Coefficients d'exploitation.....	50
142 Pression politique et publique.....	51
CHAPITRE IV	
LES CAUSES DE L'EMBARRAS FERROVIAIRE	
156 Millage excessif.....	54
157 La crise commerciale.....	55
La concurrence des autres modes de transport—	
158 (a) Le transport routier.....	55
171 (b) L'aviation.....	58
174 (c) Les cours d'eau.....	58
188 Tarifs des marchandises.....	60
190 Contrats avec la main-d'œuvre.....	61
Désavantages particuliers au National-Canadien—	
192 (a) Capitalisation et frais généraux excessifs.....	61
193 (b) Désavantages matériels du réseau National.....	16

CHAPITRE V

PROPOSITIONS ET REMÈDES

	PAGE
195 Plans.....	62
203 Régisseurs.....	63
205 Les besoins budgétaires du réseau.....	64
207 Rapport annuel au Parlement.....	64
208 Vérification.....	64
209 Directeur de l'exploitation.....	64
212 Conférences entre les conseils.....	65
213 Constitution du tribunal arbitral.....	65
215 Juridiction du tribunal arbitral.....	66
220 Services auxiliaires.....	66
223 Conclusions.....	67

LISTE DES APPENDICES

I. L'expansion du transport au Canada.....	70
II. Véhicules à moteur exploitant la grande route.....	93
III. Liste des employés des réseaux, des représentants des gouvernements, des organismes publics et des particuliers qui ont comparu devant la Commission au cours de l'enquête.....	109
IV. Liste des particuliers et des organismes qui ont fait tenir des observations.....	103

CARTES, DIAGRAMMES ET GRAPHIQUES

Diagramme montrant le densité du trafic des marchandises sur les chemins de fer canadiens—graphique.....	32
Trafic des marchandises sur les chemins de fer canadiens—comparaison des milles de voie ferrée et des tonnes-mille nettes.....	33
Zone 1—De l'océan Atlantique à Lévis.....	34
Zone 2—De Québec à Détroit et Sudbury.....	35
Zone 3—De Détroit et Sudbury à Port Arthur.....	36
Zone 4—De Port-Arthur à Calgary et Edmonton.....	37
Zone 5—De Calgary et Edmonton à l'océan Pacifique.....	38
Carte ferroviaire du Dominion à petite échelle.....	Dans l'enveloppe
Diagramme de la densité du trafic des marchandises sur les chemins de fer du Canada—Carte.....	“
Graphique montrant les marchandises transportées chaque mois par les chemins de fer canadiens, de 1922 à 1931, réparties en cinq groupes uniformes....	“

ARRÊTÉ EN CONSEIL, C.P. 2910

COPIE authentique d'une délibération du comité du Conseil privé, ratifiée le 20 novembre 1931 par Son Excellence le Gouverneur général.

Le comité du Conseil privé a été saisi d'un rapport du 19 novembre 1931, signé par le très honorable sir George H. Perley, premier ministre intérimaire, et par le ministre des Chemins de fer et Canaux, et démontrant:

Que le comité permanent des chemins de fer et de la navigation de la Chambre des communes du Canada, dans son rapport définitif présenté à la Chambre des communes, à la dernière session du Parlement, en date du 16 juillet 1931, a exposé entre autres choses ce qui suit:

"Le Comité désire signaler à la Chambre une proposition faite par sir Henry Thorton dans une séance du Comité. Il signale la situation pénible du transport en général, et recommande à l'étude d'une commission, la question tout entière du transport au Canada. Le Comité tient cette recommandation, émanant de telle source à pareil moment, digne de l'attention sérieuse du gouvernement."

Vu l'importance vitale du transport pour l'industrie et le commerce du Canada, les déficits sérieux et constants du National-Canadien et les recettes périlicantes du Pacifique-Canadien, conditions qui résultent, partie de la duplication des voies, des installations et des services de tous genres, partie de la concurrence créée par d'autres modes de transport, particulièrement des véhicules à moteur empruntant la grande route, les ministres se rallient à la proposition de confier l'étude de toute la question à des commissaires investis des pouvoirs ci-après exposés.

C'est pourquoi les ministres recommandent ce qui suit:

1. Que le très honorable lord Ashfield, de la cité de Londres, Angleterre, le très honorable Lyman Poore Duff, C.P., de la cité d'Ottawa, dans la province d'Ontario, sir Joseph Flavelle, Bart., de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario, Beaudry Leman, I.C., de la cité de Montréal, dans la province de Québec, Leonor Fresnel Lorie, I.C., de la cité de New-York, dans les Etats-Unis d'Amérique, Walter Charles Murray, LL.D., de la cité de Saskatoon, dans la province de Saskatchewan, et John Clarence Webster, M.D., de Shédiac, dans la province du Nouveau-Brunswick, soient nommés commissaires en conformité de la Partie I de la Loi des enquêtes, et que ledit très honorable Lyman Poore Duff, C.P., soit président.
2. Que les commissaires s'enquièreent du problème tout entier du transport au Canada, particulièrement en ce qui concerne les chemins de fer, les services de navigation et les moyens de communications connexes, ayant égard aux conditions présentes et tenant compte des besoins futurs du pays, et rendent compte de leurs conclusions et fassent toutes recommandations qui leur paraîtront à propos.
3. Que les commissaires aient tous les pouvoirs dont sont ou peuvent être investis les commissions conformément aux dispositions de la Loi des enquêtes, et que tous les pouvoirs ou toute partie des pouvoirs conférés en vertu de la Partie III de la Loi des enquêtes puissent être exercés par trois des commissaires.

4. Que les commissaires ou trois d'entre eux aient le pouvoir de faire comparaître toutes personnes en mesure de renseigner la Commission sur les questions à l'étude, d'exiger des renseignements par écrit et aussi de faire déposer ou de consulter et examiner tous livres, documents ou dossiers de nature à fournir les données les plus complètes sur ces questions, et de poursuivre l'étude de toutes les questions se rattachant à la présente enquête par toutes les autres mesures que la loi autorise à ces fins.
5. Que les divers ministères et départements du gouvernement canadien et la Commission des chemins de fer du Canada offrent aux commissaires et à toutes les personnes agissant sous leur autorité ou suivant leurs instructions l'aide et la coopération que les commissaires jugeront désirables pour les fins de la présente enquête.
6. Que les commissaires fassent rapport de leurs délibérations et conclusions dans le plus bref délai possible.
7. Qu'une commission soit décernée aux commissaires en conformité des présentes dispositions.

Le comité approuve les recommandations ci-dessus et les soumet à votre approbation.

(Signé) E. J. LEMAIRE,
Greffier du Conseil privé.

**LA COMMISSION ROYALE
CANADA**

GEORGE CINQ, par la grâce de Dieu, Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des mers, Défenseur de la Foi, Empereur des Indes.

A tous ceux à qui les présentes parviendront ou qu'icelles pourront concerner,—SALUT:

ATTENDU qu'en conformité des dispositions de la Partie I de la Loi des enquêtes, chapitre 99 des Statuts révisés du Canada, 1927, Son Excellence le Gouverneur général en son conseil, aux termes de l'arrêté C.P. 2910 du vingtième jour de novembre, en l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent trente et un, dont copie est aux présentes annexée, a autorisé la nomination de Nos Commissaires y et ci-après désignés aux fins de procéder à une étude complète du problème du transport au Canada, particulièrement en ce qui concerne les chemins de fer, les services de navigation et les moyens de communications connexes, ayant égard aux conditions présentes et tenant compte des besoins futurs du pays; et a conféré certains droits, pouvoirs et privilèges à Nossdits Commissaires que l'on trouvera plus amplement décrits en se reportant audit arrêté,

SACHEZ donc que par et de l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada Nous nommons, constituons et établissons par les présentes le très honorable lord Ashfield, de la cité de Londres, Angleterre; le très honorable Lyman Poore Duff, C.P., de la cité d'Ottawa, dans la province d'Ontario; sir Joseph Flavelle, Bart., de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario; Beaudry Leman, de la cité de Montréal, dans la province de Québec; ingénieur civil; Leonor Fresnel Loree, de la cité de New-York, dans les Etats-Unis d'Amérique, ingénieur civil; Walter Charles Murray, de la cité de Saskatoon, dans la province de Saskatchewan, docteur en droit; et John Clarence Webster, de Shédiac, dans la province du Nouveau-Brunswick, docteur en médecine; Nos Commissaires chargés de faire cette enquête.

Aux fins d'avoir la possession, l'exercice et la jouissance desdites fonctions, attributions et charges ainsi dévolues auxdits lord Ashfield, Lyman Poore Duff, Joseph W. Flavelle, Beaudry Leman, Leonor Fresnel Lorce, Walter Charles Murray et John Clarence Webster, de même que les droits, pouvoirs, privilèges et émoluments attachés auxdites fonctions, attributions et charges, en conformité des principes du droit et de la justice, durant bon plaisir.

Et Nous nommons de plus le très honorable Lyman Poore Duff, C.P., président de ladite Commission.

Et pour plus de certitude, mais non de manière à restreindre la portée générale de ce qui précède, Nous autorisons Nossdits commissaires à retenir les services de tous comptables, ingénieurs, conseillers techniques ou autres spécialistes, commis, sténographes et adjoints en cas de nécessité ou d'utilité de même que les services d'avocats pouvant les assister et leur être utile au cours de l'enquête.

Et Nous ordonnons par les présentes à Nossdits commissaires de rendre compte à Notre Gouverneur général en son conseil de leurs délibérations et conclusions dans le plus bref délai possible.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes lettres patentes et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada:

TÉMOIN: Notre très fidèle et bien-aimé cousin et conseiller, Vere Brabazon, comte de Bessborough, membre de Notre très honorable Conseil privé, Chevalier grand-croix de Notre Ordre très distingué de Saint-Michel et de Saint-Georges, autrefois capitaine dans Notre armée territoriale, Gouverneur général et Commandant en chef de Notre Dominion du Canada.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre cité d'Ottawa, ce vingtième jour de novembre, en l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent trente et un et de Notre Règne la vingt-deuxième.

Par ordre,

THOMAS MULVEY,

Sous-secrétaire d'Etat.

Rapport de la Commission Royale d'enquête sur les chemins de fer et les transports au Canada

INTRODUCTION

A Son Excellence le Gouverneur général en son conseil.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

1. Nous, les commissaires chargés d'étudier le problème des transports au Canada, avons l'honneur de vous rendre compte de l'enquête à laquelle nous nous sommes livrés au sujet des aspects pertinents de la question des transports, en exécution de nos attributions exposées au complet à l'arrêté en conseil n° 2910, du 20 novembre 1931. Vu la gravité de la situation ferroviaire, nous avons fait porter notre enquête surtout sur l'état des deux principaux réseaux ferrés, dont la crise commerciale a, en ces récentes années, aggravé les problèmes, déjà difficiles en temps normal. L'évolution rapide du transport automobile qui a déjà enlevé aux chemins de fer beaucoup de trafic à faible distance, des voyageurs comme des marchandises, est un autre élément d'importance grandissante. Nous avons examiné certains aspects de cette évolution, tout en restant dans le cercle de l'autorité constitutionnelle reconnue en l'espèce.

2. Au cours de nos recherches, nous avons tenu dix-huit séances qui ont occupé cinquante jours, et avons parcouru presque toutes les grandes voies des deux principaux réseaux ferrés. Les employés responsables des deux réseaux nous ont accompagnés dans tous nos déplacements. Nous avons donc l'avantage de pouvoir discuter constamment avec eux les questions se rattachant à l'enquête, et les problèmes de transport intéressant plus particulièrement les régions que nous traversons. Notre itinéraire comprenait les principaux centres des diverses provinces, l'île du Prince-Edouard exceptée, la seule province canadienne où le chemin de fer ne subit pas, pour ainsi dire, de concurrence. Quant à l'île du Prince-Edouard, le gouvernement provincial s'est dit prêt à transmettre par écrit toutes les observations qu'il croirait devoir faire sur la question des transports en général. A cette exception près, nous avons eu l'avantage de consulter directement avec chaque province. Le premier ministre de presque chaque province nous a fait part de toutes les considérations d'intérêt local ou particulier sur l'objet de notre enquête. On nous a ainsi transmis des exposés clairs et de grande valeur sur le programme de voirie et de transport automobile des provinces.

A toutes les capitales provinciales que nous avons visitées, ainsi qu'à Vancouver, Calgary, Montréal et Saint-Jean, nous avons aussi tenu des audiences publiques dûment annoncées auxquelles nous avons invité et se sont présentés des organismes publics, des associations ouvrières et de transport, ainsi que des particuliers. Nous avons annexé à notre rapport la liste des témoins entendus et des particuliers et des organismes qui nous ont transmis des observations.

CHAPITRE I

1. APERÇU DE L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS AU CANADA¹

3. On peut affirmer que le Canada achève en ce moment le premier siècle d'évolution de ses transports commerciaux. Un peu après 1830, on avait construit 6,000 milles de routes postales et stratégiques, parachevé les canaux Lachine, Rideau et Welland et commencé celui de Cornwall.

4. Ces canaux étaient la conséquence de l'application heureuse de la vapeur à la navigation. La locomotive à vapeur permit, en 1836, la construction du premier chemin de fer canadien. En général, ces premières routes et ces premiers chemins de fer desservaient la région avoisinant les cours d'eau de l'intérieur, et pour de nombreuses années ces modes de transport se livrèrent, pendant la saison de navigation, une âpre concurrence.

5. La lutte se poursuivit pendant de nombreuses années, mais les cours d'eau finirent par passer au second plan. Aujourd'hui, après un long règne incontesté, le chemin de fer, à son tour, voit sa sphère d'influence menacée par l'omniprésent véhicule à moteur; simultanément, l'essor de la navigation redonne à nos cours d'eau de l'intérieur de l'importance comme voies de commerce.

6. Au surplus, nous assistons aux débuts d'un remarquable essor de l'aviation commerciale, laquelle accélère l'exploitation d'un riche intérieur encore largement inexploré.

7. Depuis les débuts de la colonisation au Canada, les gouvernements dépendent de l'argent, accordent des subventions et concèdent des terres pour créer ou aider à créer des moyens de transport routier, fluvial et ferroviaire.

8. Les installations de navigation et la construction de canaux et leur entretien sont restés exclusivement à la charge du trésor public. Depuis 1904, l'usage de ces installations est étendu gratuitement au commerce maritime du monde entier. Cependant, on tire un certain revenu des locations, des loyers, et des droits d'amarrage et d'entreposage.

9. La promesse de constructions ferroviaires a formé partie intégrante, non seulement de l'Acte confédératif de 1867, mais aussi des conditions auxquelles l'île du Prince-Edouard et la Colombie-Britannique sont plus tard entrées dans la Confédération canadienne. Le pays a rempli son engagement envers l'île du Prince-Edouard en construisant, à ses frais, le chemin de fer Intercolonial, d'Halifax (Nouvelle-Ecosse) jusqu'au Saint-Laurent, à la Rivière-du-Loup, et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, et en créant un service de transbordement entre cette île et le continent.

10. L'engagement à l'effet de relier la Colombie-Britannique à l'est du Canada par un chemin de fer partant de l'océan Pacifique, a été rempli par la construction du chemin de fer Pacifique du Canada. N'ayant pu intéresser de particuliers à ce projet, le gouvernement entreprit lui-même les travaux. Plus tard, un syndicat qui devint dans la suite la compagnie du chemin de fer Pacifi-

¹ Des considérations de caractère largement politique ont tellement influé sur l'évolution des transports au Canada, et particulièrement des chemins de fer, qu'il importe de connaître le fond historique des transports canadiens pour se faire une idée suffisamment nette de la situation actuelle. Puisqu'il n'existe pas d'historique public du sujet à la fois complet et concis, nous traçons d'abord l'aperçu historique qui s'impose, nous réservant de traiter en appendice, de façon plus étendue et plus complète, l'évolution des transports canadiens pris dans leur ensemble.

que du Canada, s'entendit avec le gouvernement pour construire ce réseau transcontinental en dix ans, de 1880 à 1890. Le pays s'engageait à subventionner la compagnie par un don de vingt-cinq millions de dollars, vingt-cinq millions d'acres de terre, plus les voies déjà construites, ayant coûté plus de trente-sept millions de dollars.

11. La compagnie acheva l'entreprise en cinq ans au lieu de dix. Le gouvernement versa au Pacifique-Canadien \$10,189,521 pour 6,793,000 acres de terre que lui recéda la compagnie, et il se porta garant de \$15,000,000 d'obligations de la compagnie, pour permettre à celle-ci de se tirer passagèrement d'embarras. La compagnie acquitta à leur échéance les obligations garanties et le pays fut soulagé de la responsabilité de la garantie.

12. Dix-huit ans après le parachèvement du Pacifique-Canadien (en 1903), le gouvernement autorisa la construction du Transcontinental-National, de Winnipeg (Manitoba) à Moncton (Nouveau-Brunswick), comme partie du projet du Grand-Tronc-Pacifique. En 1911, le gouvernement entreprit aussi la construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

Les trois chemins de fer: l'Intercolonial (y compris le réseau de l'île du Prince-Edouard), le Transcontinental-National et le chemin de fer de la Baie d'Hudson, comprenant 4,650 milles de voie et construits uniquement aux frais du pays, ont été exploités par le gouvernement du Canada ou en son nom. Quoique l'Intercolonial, avant 1917, ait en certaines années fait face à ses frais d'exploitation, les trois réseaux n'ont rien produit en fait d'intérêt sur les capitaux engagés, lesquels, avec certains déficits d'exploitation, s'établissent aujourd'hui à \$512,000,000.

13. Quelques années après le parachèvement du Pacifique-Canadien, une société entreprit la construction d'une voie ferrée allant de Winnipeg dans une direction nord-ouest, avec Edmonton pour objectif, et à l'est jusqu'à Port-Arthur, en Ontario. Ce chemin de fer prit le nom de Canadien-Nord. Le Parlement, les législateurs et les municipalités lui accordèrent de fortes subventions en espèces, lui concédèrent de vastes étendues de terrain et lui donnèrent de fortes garanties. En 1901, le rail était posé jusqu'à l'ouest de Port-Arthur, et en 1905 jusqu'à l'est d'Edmonton, en Alberta.

14. En 1903, le Grand-Tronc-Pacifique, qui était exploité depuis plus de cinquante ans dans Québec et Ontario, et qui avait des voies directes d'Ontario jusqu'à Chicago, dans les Etats de Michigan et d'Illinois, résolut de prolonger ses voies canadiennes jusqu'à l'océan Pacifique. Il demanda au gouvernement fédéral une charte pour construire le Grand-Tronc-Pacifique de Winnipeg jusqu'à l'océan Pacifique et pour raccorder le Canada oriental à Winnipeg par voie des Etats-Unis, au moyen des réseaux de Chicago de la compagnie et en obtenant des droits de passage sur les réseaux américains jusqu'à la frontière du Manitoba.

15. Le gouvernement refusa la demande mais il fit une contre-proposition qui envisageait la construction du Grand-Tronc-Pacifique de Winnipeg à l'océan Pacifique, avec raccordement à l'Est par une voie de l'Etat (le Transcontinental-National) de Winnipeg à Moncton (Nouveau-Brunswick) par voie de Québec.

Si, en 1903, on avait contraint le Grand-Tronc, à l'est, et le Canadien-Nord, à l'ouest, à s'entendre pour former un deuxième transcontinental, le pays n'aurait pas eu à faire face à la situation gravement alarmante qui s'offre à lui en ce moment, tandis qu'une puissante société, possédant un transcontinental utile exploité par des particuliers, aurait, avec le Pacifique-Canadien et l'Intercolonial, suffi aux exigences présentes et futures du Canada en fait de transport.

16. La décision finale du Parlement aboutit à la construction de deux chemins de fer transcontinentaux, outre celui du Pacifique-Canadien, déjà construit:

Le premier, en autorisant la construction du Grand-Tronc-Pacifique, de l'ouest de Winnipeg jusqu'à l'océan Pacifique, que le gouvernement fédéral a encouragée par d'importantes garanties pécuniaires, avec la construction du chemin de fer Transcontinental-National, de l'est de Winnipeg jusqu'à Moncton, par voie de la ville de Québec, à titre d'entreprise publique à la charge du pays. A Moncton, la nouvelle voie devait se joindre à l'Intercolonial jusqu'à Halifax, et devait aussi donner accès au port de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick).

Le second, en autorisant le Canadien-Nord (auquel le gouvernement fédéral versa de fortes subventions et dont il se porta garant des obligations) à prolonger sa voie à l'ouest, d'Edmonton jusqu'à l'océan Pacifique, et de prolonger sa voie à l'est, de Port-Arthur jusque dans les provinces d'Ontario et de Québec.

Ainsi se créaient, tragiquement, avec l'autorisation du Parlement canadien, trois chemins de fer transcontinentaux (comprenant, avec les voies secondaires, plus de quatre mille milles de voies inutiles), alors que le Canada ne pouvait en faire vivre plus de deux.

17. La guerre de 1914 trouva les transcontinentaux inachevés dans de sérieux embarras pécuniaires. De 1914 à 1916, le gouvernement leur avança de fortes sommes et se porta garant de leurs obligations. En 1916, l'état des chemins de fer était devenu tel que le gouvernement chargea une commission royale de s'enquérir du problème des transports canadiens en général, en tenant compte particulièrement de l'état des trois transcontinentaux, de la question de leur réorganisation ou de la possibilité de leur acquisition par l'Etat.

18. La Commission royale remit son rapport en 1917. La majorité des commissaires recommandaient de confier à un nouvel organisme qui prendrait le nom de compagnie des chemins de fer du Dominion, la gestion du Canadien-Nord, du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, ainsi que des réseaux primitifs du gouvernement, à la charge de les exploiter "comme réseau unique sur une base d'affaires, sans intervention politique, pour le compte et au profit du peuple canadien".

19. Avant que le Parlement put se saisir de ces recommandations, les affaires du Canadien-Nord devinrent critiques. Ayant déjà fourni la plus grande partie du capital de la compagnie ou s'en étant porté garant, le gouvernement résolut d'acquérir le chemin de fer, comme le lui recommandait la Commission royale. A cette époque, le gouvernement possédait 40 p. 100 des actions ordinaires du Canadien-Nord, qu'il avait acquises soit par des subventions, soit en garantissant le paiement des obligations, et en novembre 1917, le Parlement adoptait une loi qui autorisait l'acquisition du reste des actions ordinaires. Des arbitres furent chargés d'établir la valeur de ces actions, mais le Parlement fixa une limite de \$10,000,000. Le pays ne versa que cette somme, quoique les arbitres accordèrent un peu plus.

20. Comme le lui recommandait aussi la Commission royale, le gouvernement refusa de libérer le Grand-Tronc de ses obligations du Grand-Tronc-Pacifique, et aux débuts de 1918 il entama des pourparlers en vue de l'acquisition de ces deux chemins de fer. Le gouvernement fédéral offrait de prendre à sa charge la totalité du passif et des engagements des deux compagnies et de verser à perpétuité au Grand-Tronc-Pacifique une somme annuelle égale aux dividendes moyens des dix dernières années.

Le Grand-Tronc refusa et les négociations se poursuivaient lorsqu'en mars 1919, le Grand-Tronc-Pacifique se trouva dans une impasse, et, sa compagnie mère, le Grand-Tronc, ne pouvant lui venir en aide, la commission du Canadien-nord, agissant pour le ministre des Chemins de fer à titre d'administratrice du Grand-Tronc-Pacifique, poursuivit l'exploitation du chemin de fer. La Commission du Canadien-nord exploitait alors les premiers chemins de fer de l'Etat désignés: "Chemins de fer Nationaux du Canada".

21. En octobre 1919, le gouvernement convint de se charger, à perpétuité, des dividendes sur certaines obligations et valeurs garanties du Grand-Tronc, et d'acquérir à un prix fixé par arbitrage, les actions privilégiées et ordinaires. L'arbitrage se termina en septembre 1921, et la majorité des arbitres décida que les actions privilégiées et ordinaires du Grand-Tronc n'avaient "aucune valeur".

22. Ces acquisitions eurent pour effet de charger le pays de la propriété et de l'exploitation de plus de 22,000 milles de voies ferrées, y compris le Transcontinental-National et l'Intercolonial. Les diverses lignes achetées depuis, surtout dans Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, jointes à la construction d'embranchements dans les provinces des Prairies et ailleurs, ont porté la longueur des chemins de fer du gouvernement à 23,880 milles.

23. En 1923, ces chemins de fer étatisés, de même que certaines compagnies filiales, furent ajoutés au réseau du National-Canadien, sous le contrôle et la direction d'un président et d'un conseil d'administration nommés par le Gouverneur général en son conseil.

24. Le Parlement a voté avec bonne grâce des crédits aux administrateurs du réseau national. Non seulement a-t-il fait droit généreusement aux demandes du conseil d'administration, mais la direction a de temps à autre recommandé, le gouvernement a approuvé, le Parlement a autorisé et ordonné la construction d'autres embranchements et l'achat de lignes plus ou moins en faillite.

25. Il en est résulté que le Pacifique-Canadien, le plus fort contribuable du Canada, a subi la concurrence de voies ferrées appartenant à l'État et exploitées par lui et soutenues par les ressources financières du pays. Cette compagnie a fait honneur à ses engagements envers le Parlement. Ses lignes ont beaucoup contribué à unir les provinces de l'ouest et celles de l'est. Les administrateurs de la compagnie ont mis en commun leur foi, leur courage et leur énergie indomptable pour prolonger ses lignes dans l'Ouest non colonisé. L'exploit de la compagnie lui a valu l'admiration des deux chemins de fer et du public et il a beaucoup contribué à faire connaître avantageusement le Canada dans trois continents. Son exploitation a été rémunératrice à ses actionnaires et cette entreprise est devenue un actif national dont la valeur et l'importance pour le Canada sont reconnues.

26. Ayant à subir la concurrence effrénée du chemin de fer étatisé, le Pacifique-Canadien a prétendu qu'afin de protéger son entreprise il lui fallait faire face à son concurrent par la construction d'embranchements dans les Prairies, et généralement par des services de trains et l'utilisation d'un matériel à la hauteur de ceux de son rival agressif.

27. Si le sens commun l'avait emporté, les employés supérieurs des deux réseaux se seraient entendus, en 1923, pour faire face aux exigences du transport au pays, et ils auraient refusé de favoriser ou de permettre la concurrence irrationnelle et ruineuse. La concurrence irrationnelle dans la construction des embranchements et dans des services d'une très grande variété, a suscité et accru les mauvaises conditions d'exploitation propres aux chemins de fer Nationaux du Canada, découlant de l'acquisition et de l'exploitation d'un Transcontinental inutile. Ces conditions, jointes à la rigueur inattendue d'une crise de longue durée et à la diminution du transport des marchandises et des voyageurs en ayant résulté pour les deux chemins de fer, ont imposé au public canadien, propriétaire du réseau National, des frais d'établissement et des pertes énormes et ont causé une grande inquiétude aux obligataires du Pacifique-Canadien.

28. Aucun gouvernement n'avait envisagé l'étatisation des chemins de fer sur une grande échelle en tant que politique nationale et ne l'avait soumise à l'adoption du peuple canadien. Mais lorsque, en 1917, le gouvernement refusa

de permettre au Pacifique-Canadien de négocier l'acquisition des actions majoritaires du Canadien-nord, il fut pour ainsi dire impossible d'éviter l'étatisation de tous les chemins de fer formant actuellement le réseau national du Canada. Elle amena naturellement l'achèvement des lignes appartenant jusqu'ici à des particuliers et exploitées par eux et leur fusionnement avec les lignes étatisées. Ainsi, grâce à un concours d'engagements contractuels et de mesures parlementaires, le pays fut lancé dans l'exploitation ferroviaire sur une grande échelle.

II. L'ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA, DE 1923 À 1931

29. Comme on a pu le constater d'après l'esquisse ci-dessus de leur essor, l'établissement du National-Canadien et du Pacifique-Canadien s'est fait dans des conditions tout à fait différentes. Il faut toujours se rappeler cette différence importante en comparant l'exploitation des deux compagnies.

30. Le Pacifique-Canadien s'est créé comme réseau simple et unifié. Les nouvelles voies sont venues compléter celles déjà construites.

31. D'un autre côté, le National-Canadien résulte, pour la plus grande partie, du raccordement de voies construites par des sociétés privées qui à de nombreux égards, se faisaient concurrence. Ce fut ainsi qu'on comprit dans le réseau unifié de longues voies faisant double emploi. Ceci est vrai non seulement des voies principales, mais aussi des embranchements. Bref, alors que les voies du Pacifique-Canadien sont complémentaires, le réseau du National-Canadien, créé dans des conditions différentes, a été désavantagé par une réunion de voies non complémentaires, et l'élimination de celles faisant double emploi est encore à faire.

32. 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 méritent les éloges adressés à l'administration.

33. Toutefois, les méthodes administratives du réseau ont été caractérisées par l'extravagance. Il lui a manqué le rigoureux contrôle des dépenses exorbitantes, inhérent aux sociétés privées par suite de leurs ressources financières limitées. Les gouvernements ont fait droit aux demandes de la direction et les divers Parlements lui ont voté libéralement, sinon avec profusion, des crédits.

34. L'administration du réseau a dépensé librement et favorisé les projets d'expansion et d'extension d'une manière incompatible avec la prudence administrative. L'administration ne s'est pas aperçu que ce pays, doté du plus grand réseau ferré eu égard à sa population, ne pouvait faire face à d'autres dépenses d'établissement et d'entretien pour des embranchements inutiles, des services de luxe, des hôtels sans nécessité, des vaisseaux appelés à faire la concurrence aux autres lignes de navigation et à être mis peu après au rancart; et, généralement, pour des exploitations coûteuses de chemins de fer soumis à la concurrence et que les besoins du pays ne justifiaient aucunement.

35. Le pays s'attendait généralement à ce que l'entreprise étatisée fournît à tous le service ferroviaire requis, et rien n'indique que les députés aient limité appréciablement les estimations ferroviaires qui leur ont été soumises.

III. LE FINANCEMENT DU NATIONAL-CANADIEN

36. Les dépenses en espèces du gouvernement fédéral et la garantie des valeurs des lignes composant actuellement le réseau du National-Canadien s'élevaient, au 31 décembre 1931, à \$2,536,665,089. Cette somme comprend les

déboursés pour les lignes de l'est du National-Canadien et le chemin de fer de la Baie d'Hudson, entreprise du gouvernement exploitée par l'administration du National-Canadien au nom du gouvernement.

(a) *Déboursés en espèces:*

Capitaux engagés dans les chemins de fer de l'Etat.....	\$ 390,751,676
Déficits des chemins de fer de l'Etat (au 31 décembre 1922) ..	52,900,955
Fonds de roulement des chemins de fer de l'Etat.....	15,748,922
Subventions en espèces aux chemins de fer.....	44,055,120
Prêts en espèces au réseau du National-Canadien (les déficits d'exploitation compris)	639,414,489
Déficits des lignes de l'est (à l'exclusion du rabais de 20 p. 100 sur les tarifs des marchandises dans les provinces mari- times)	26,081,222
Acquisition des actions du Canadien-Nord.....	10,000,000
Autres paiements	22,508,815
	\$1,201,461,199

(b) *Crédit: Obligations impayées—*

Garanties des valeurs de chemins de fer.....	\$ 970,562,290
Valeurs non garanties (nominalement) des chemins de fer Nationaux du Canada.....	305,894,917
Obligations des chemins de fer du Nord de l'Alberta.....	10,000,000
	\$1,286,457,207
Total des chemins de fer formant actuellement le réseau du National-Canadien	2,487,918,406
Chemin de fer de la Baie d'Hudson et ses têtes-de-ligne.....	48,746,683
	\$2,536,665,089

37. On remarquera que le trésor fédéral a dépensé pour ces propriétés ferroviaires étatisées ou leur a fourni un billion deux cent un millions de dollars (\$1,201,000,000, à l'exclusion du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

38. Le trésor a imputé aux chemins de fer Nationaux du Canada l'intérêt simple sur ses prêts en espèces mais il ne l'a pas reçu de ceux-ci. Rien ne permet de croire que le capital sera jamais remboursé, ou qu'il acquerra dans l'avenir une valeur réalisable.

39. Le trésor fédéral est également responsable du paiement de l'intérêt garanti sur \$970,562,290 d'obligations, aussi bien que du principal à son échéance. En outre, en pourvoyant aux déficits et au remboursement, il se rend responsable du paiement de l'intérêt et du principal de \$315,894,917 d'obligations entre les mains du public, lesquelles, bien que n'étant pas garanties d'une manière déterminée, constituent de fait une valeur passive pour le gouvernement, ces obligations étant garanties par hypothèque sur les lignes nécessaires au réseau National.

40. En l'absence de recettes nettes suffisantes à couvrir les frais d'intérêt (s'élevant en 1931 à environ \$56,000,000) sur les valeurs dans les mains du public, le pays doit continuer à avancer les fonds nécessaires au paiement de l'intérêt non acquis. Le pays doit également avancer les fonds nécessaires pour faire face à toutes les échéances d'obligations et à toutes les dépenses d'établissement pour les additions, les améliorations et l'achat de matériel nouveau.

IV. RECETTES COMPARÉES

41. L'état comparé des recettes des deux grands réseaux transcontinentaux pendant neuf ans (1923 à 1931 inclusivement) s'établit ainsi qu'il suit:

	National-Canadien	Pacifique-Canadien
Milles de voie ferrée.....	23,880	16,886
RECETTES		
Transport des:		
Marchandises.....	\$ 1,174,051,687	\$ 1,278,281,397
Voyageurs.....	321,530,922	303,421,444
Matières postales.....	33,158,717	34,177,966
Messageries.....	124,337,077	97,887,917
Autres services comprenant le télégraphe, l'entreposage, marchandises et bagages, droits de stationnement, aiguillage, etc.....	144,715,491	172,034,966
Recettes totales d'exploitation.....	\$ 2,337,793,894	\$ 1,885,803,690
DÉDUCTION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION		
Entretien de la voie et des constructions.....	\$ 433,085,344	\$ 279,021,976
Entretien du matériel roulant.....	449,367,762	319,010,624
Frais divers de transport, de sollicitation d'affaires, publication et dépôt des tarifs, etc.....	66,025,579	54,375,038
Frais de transport, comprenant salaires des équipes de trains, combustible des locomotives, services aux gares, etc.....	1,023,650,171	745,349,913
Opérations diverses, comprenant le service des wagons-restaurants, des élévateurs à grain, etc.....	21,913,637	32,996,863
Frais généraux, comprenant les salaires et dépenses des employés et commis, etc., frais de contentieux, etc.....	73,162,366	43,170,152
Moins crédit provenant de cette partie des dépenses faites pour fins d'amélioration, tels les trains transportant des matériaux, etc.....	10,622,812	705,838
Dépenses totales d'exploitation.....	\$ 2,056,582,047	\$ 1,473,218,728
Surplus d'exploitation.....	\$ 281,211,847	\$ 412,584,962
DÉPENSES DÉDUITES DU SURPLUS D'EXPLOITATION		
Taxes.....	45,426,397	47,980,820
Recettes non recouvrables rayées.....	444,313	Déb. 293
Loyers de matériel roulant emprunté, moins les loyers perçus.....	Déb. 23,794,451	Créd. 15,443,971
Loyers payés, moins loyers perçus sur des propriétés utilisées en commun avec d'autres chemins de fer.....	Créd. 576,417	271,936
Dépenses totales à déduire du surplus d'exploitation.....	\$ 70,241,578	\$ 32,265,206
Recettes nettes d'exploitation du chemin de fer.....	210,970,269	380,319,756
Ajouter: Recettes nettes provenant de propriétés ne faisant pas partie du système de transport, mais s'y rattachant, les télégraphes, les hôtels, les navires, etc., ainsi que les ajustements atteignant les recettes de cette période; et les pensions du Pacifique-Canadien (celles des ch. de fer Nat. du Canada sont comprises dans les dépenses générales).....	\$ 8,759,749	\$ 54,698,993
Somme disponible pour le service des intérêts et des dividendes.....	\$ 219,730,018	\$ 435,018,749
Intérêts versés sur les obligations détenues par le public.....	\$ 387,782,775	\$ 122,138,771
Escompte sur obligations non acquittées.....	\$ 14,389,776	
Déficit.....	\$ 182,442,533	
Surplus disponible pour les dividendes.....		\$ 312,879,978

V. L'ÉTAT FINANCIER DES DEUX RÉSEAUX

42. Les recettes nettes disponibles pour le service des intérêts et des dividendes constituent l'élément vital de la vie économique d'un chemin de fer. Pour ce qui est de nos deux réseaux canadiens, nous avons noté une diminution marquée des recettes nettes après 1928. Pour en donner une idée exacte, on donne ci-après les chiffres pour la période de neuf ans, de 1923 à 1931 inclusive-

ment. Ils indiquent dans des colonnes distinctes les recettes nettes d'exploitation des chemins de fer après le paiement des taxes, les recettes nettes recevables après le paiement des frais de location de matériel, des accords conjoints etc., et, enfin, les charges d'intérêts.

Le Pacifique-Canadien s'est trouvé en 1923 et pendant les quelques années qui ont suivi, dans une situation très solide sous ce rapport, comme l'indique l'état suivant:

Année	Recettes d'exploitation du chemin de fer	Recettes nettes	Intérêts
1923.....	\$ 34,377,815	\$ 45,394,457	\$ 10,950,933
1924.....	33,947,358	43,378,187	11,502,733
1925.....	40,466,752	47,832,609	11,912,414
1926.....	46,481,423	52,670,173	12,321,890
1927.....	42,195,457	48,008,141	13,107,790
1928.....	55,527,884	61,864,295	13,007,722
1929.....	47,454,900	55,573,280	13,800,618
1930.....	37,935,359	52,467,008	16,769,154
1931.....	26,216,901	30,267,126	18,765,517

Pendant ces années, on a payé sur les actions privilégiées et ordinaires des dividendes s'élevant à \$278,941,381, et l'on a pu ajouter \$36,375,124 au fonds de réserve. On a compris cependant dans ces chiffres les recettes spéciales provenant des paquebots, des terres, des mines et autres placements, s'élevant à \$65,382,600. Ce ne fut qu'en 1931 que la diminution des recettes nettes, venant s'ajouter à l'augmentation des intérêts dus sur la dette consolidée, commença à causer de l'inquiétude, puisque l'écart nécessaire pour les dividendes devenait insuffisant.

43. Dans le cas des chemins de fer Nationaux du Canada, la diminution des recettes nettes, à partir de 1928 où elles étaient le plus élevées, fut encore plus sensible, comme l'indique l'état suivant:

Année	Recettes ou déficit d'exploitation du chemin de fer	Recettes nettes ou déficit	Intérêts dus au public
1923.....	\$ 17,082,972	\$ 13,501,649	\$ 35,041,380
1924.....	13,236,871	14,772,328	38,361,704
1925.....	28,746,699	30,443,853	40,438,235
1926.....	42,215,214	41,586,242	39,197,233
1927.....	36,712,344	36,325,419	40,526,096
1928.....	49,557,977	44,449,780	41,810,879
1929.....	36,370,098	32,095,275	45,503,979
1930.....	16,045,379	15,730,227	51,316,121
1931.....	(Déficit) 4,626,419	(Déficit) 5,282,650	55,587,145

On observera dans le tableau ci-dessus que l'accroissement des charges d'intérêts à déduire des recettes a beaucoup réduit les recettes nettes du National-Canadien, lorsqu'on voit le contraire dans le cas du Pacifique-Canadien, qui possède d'autres sources de revenus susceptibles d'augmenter ses recettes nettes. On remarquera aussi que la diminution des recettes nettes du Pacifique-Canadien, de 1928 à 1931, ne fut que de \$31,597,169, lorsque le National-Canadien accusait une diminution de \$49,732,430. Par contre, les charges d'intérêts augmentaient de \$5,757,795 dans cette même période pour le Pacifique-Canadien, et celles du National-Canadien de \$13,776,266.

Pour les neuf ans, de la période 1923 à 1931, la diminution des recettes s'établit à \$15,127,331 pour le Pacifique-Canadien et à \$18,784,299 pour le National-Canadien. Pour le premier, les intérêts augmentaient au cours de cette période de \$10,950,933 à \$18,765,517, et pour ce dernier l'augmentation était de

\$35,041,380 à \$55,587,145. Cette dernière somme représente les intérêts dus au public par le seul National-Canadien et ne comprend pas les avances faites par le gouvernement et sur lesquelles les intérêts pour l'année 1931 se chiffraient à une autre somme de \$32,643,624. En 1923, les intérêts sur les prêts et avances du gouvernement s'établissaient à \$30,157,943. Depuis la réorganisation, on a constaté une confiance croissante dans les emprunts des chemins de fer portant la garantie du gouvernement, et une diminution des prêts en espèces tirés du trésor public.

Les pertes du réseau National au cours de la période 1923-1931 se chiffrent ainsi qu'il suit:

Excédent de l'intérêt dû au public sur les recettes nettes	\$ 168,052,757
Intérêts sur les prêts du gouvernement	288,010,438
	\$ 456,063,195

Pour en arriver à cette somme, on ne tient aucun compte, comme c'est la pratique établie, des intérêts de la mise de fonds initiale versée aux chemins de fer du gouvernement canadien (comme l'Intercolonial et le National-Transcontinental), et l'on n'a pas non plus de fonds de réserve pour dépréciation, sauf pour les lignes exploitées aux Etats-Unis.

VI. MÉTHODES DE COMPTABILITÉ

44. Après les tableaux ci-dessus indiquant les résultats d'exploitation, et avec l'étude comparée des dépenses imputables sur le capital qui va suivre, il importe de mentionner certaines différences dans les méthodes de comptabilité des deux compagnies.

La méthode de comptabilité relative au matériel nouveau diffère. Le National-Canadien impute le coût entier du nouveau matériel sur le compte des placements, tandis que le Pacifique-Canadien répartit ce coût, partie sur un fonds de réserve tiré des recettes d'exploitation, partie sur son compte de placement. Les deux compagnies imputent sur le compte courant d'exploitation les dépenses d'entretien comprenant les grosses réparations et la mise au rancart du matériel. Depuis 1930, le Pacifique-Canadien comme le National-Canadien imputent sur le compte de placements le coût entier du nouveau matériel.

45. Les deux compagnies ne constituent pas pour leurs lignes situées en territoire canadien de fonds de réserve pour la dépréciation; non plus que pour les lignes télégraphiques, les hôtels, les navires, ni pour le matériel roulant ou les autres propriétés des compagnies filiales.

Aux Etats-Unis, les deux chemins de fer, comme le prescrit la *Interstate Commerce Commission*, ont adopté cette coutume de constituer une caisse spéciale pour la dépréciation du matériel.

46. Le National-Canadien a adopté pour sa comptabilité et la rédaction de son rapport annuel la classification des comptes prescrite par la *Interstate Commerce Commission*, sauf en ce qui a trait au fonds de dépréciation. En semblable matière, le Pacifique-Canadien ne se conforme pas à la classification établie par la *Interstate Commerce Commission*, bien que l'on affirme que pour le Pacifique-Canadien cette classification soit presque la même, et qu'on n'y remarque pas d'importantes variantes dans la répartition ordinaire de ses comptes. Mais pour les lignes télégraphiques, les messageries, les paquebots et les pensions, le Pacifique-Canadien a adopté une méthode, et les chemins de fer Nationaux en suivent une autre.

47. Les deux compagnies sont tenues, dans leur rapport annuel au Bureau fédéral de la statistique, de suivre une classification uniforme des comptes de chemins de fer, telle qu'élaborée par le Bureau. La formule de rapport, bien que semblable en général à celle prescrite par la *Interstate Commerce Commission*, ne fait pas mention d'un fonds de réserve pour la dépréciation.

48. Dans notre analyse des comptes du National-Canadien, nous avons dû refondre les chiffres d'exploitation depuis 1927 pour inclure les lignes de l'est dans les chiffres du réseau.

La Loi de 1927 relative aux taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, telle qu'appliquée dans les comptes du National-Canadien, exclut toutes les opérations de la compagnie, à l'est de Lévis, des chiffres concernant le réseau, et stipule la production d'un rapport distinct de l'exploitation.

Une telle séparation des comptes n'amène aucun bon résultat, et cette méthode actuelle de présenter deux déficits distincts est la source d'une grande confusion.

La Commission est d'avis que l'on devrait appliquer aux chemins de fer Nationaux du Canada la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, tout comme on le fait pour les autres compagnies de chemins de fer desservant le territoire décrit dans cette loi, et qu'on devrait adopter des mesures destinées à faire inclure dans les comptes du réseau les comptes d'exploitation des lignes de l'est appartenant aux chemins de fer Nationaux: ainsi le déficit dans les recettes de cette dernière compagnie comprendrait tout.

CHAPITRE II

DÉPENSES IMPUTABLES SUR LE CAPITAL

49. On observera, d'après le tableau suivant des dépenses imputables sur le capital, qu'on a, au cours de la période de neuf ans, de 1923 à 1931 inclusivement, augmenté de \$805,122,311 le compte des placements des deux réseaux. Cette somme comprend la construction et l'acquisition des embranchements, l'aménagement des têtes de lignes, les additions et les améliorations à la voie ferrée, les améliorations au matériel roulant, ainsi que les services fluviaux et de cabotage, les hôtels, les télégraphes, et, dans le cas du Pacifique-Canadien, les paquebots océaniques. Cette somme se partage ainsi: \$456,345,456 pour le National-Canadien, et \$348,776,855 pour le Pacifique-Canadien.

I. DÉPENSES IMPUTABLES SUR LE CAPITAL, 1923 À 1931

	National-Canadien	Pacifique-Canadien
	\$	\$
I. Lignes nouvelles construites ou acquises:		
a. Au Canada.....	89,908,940	70,414,666
b. Aux États-Unis.....	2,127,940	
	92,036,880	
2. Aménagement de la tête de ligne à Montréal (chap. 12, 1929).....	14,636,877	
3. Additions et améliorations à la voie ferrée—		
Canada.....	108,745,244	79,605,428
Lignes des États-Unis.....	33,766,047	
Vermont Central.....	7,431,807	
Chemins de fer exploités séparément.....		4,630,304
Total des additions et améliorations à la voie ferrée.....	149,943,098	84,235,732
4. Matériel roulant—		
Canada.....	120,873,277	65,964,010
Lignes des États-Unis.....	7,319,141	
Vermont Central.....	4,802,403	
	132,994,821	
5a. Services des rivières et des lacs—		
Canada.....	2,639,143	178,254
Lignes des États-Unis.....	1,960,151	
	4,599,294	
b. Lignes télégraphiques—		
Canada.....	1,831,291	
Lignes des États-Unis.....	545,868	
	2,377,159	
Total pour les voies ferrées et les services de navigation intérieure.....	396,588,129	220,792,662
Placements dans les chemins de fer possédés en commun par les deux réseaux.....	17,935,558	16,559,800
Services de cabotage.....	7,201,117	6,339,304
Hôtels.....	22,153,824	46,887,999
Télégraphes commerciaux.....	5,960,760	6,187,007
Placements dans d'autres compagnies.....	6,506,068	1,738,747
Total.....	456,345,456	298,505,519
Paquebots océaniques.....		50,271,336
	456,345,456	348,776,855

II. FRAIS DE CONSTRUCTION DES EMBRANCHEMENTS

50. Les sommes dépensées pour les embranchements constituent le point d'appui de cette énorme dépense. Au cours de neuf ans, les deux compagnies ont dépensé \$162,451,546 pour la construction et l'acquisition d'embranchements d'une longueur de 5,018.60 milles. Un politique de saine coopération eut évité

une forte proportion de ces dépenses, probablement le tiers. Ces nouveaux embranchements équivalent à un chemin de fer s'étendant d'Halifax à Vancouver, et de là jusqu'à la frontière du Manitoba.

On peut établir ainsi qu'il suit les dépenses relatives aux embranchements:

	Construction	Acquisition	Total
National-Canadien.....	\$ 73,256,570	\$ 18,780,309	\$ 92,036,879
Pacifique-Canadien.....	65,067,288	5,347,378	70,414,666
Total.....	\$ 138,323,858	\$ 24,127,687	\$ 162,451,545

LONGUEUR EN MILLES

National-Canadien.....	1,895.33	649.87	2,545.20
Pacifique-Canadien.....	2,265.9	207.5	2,473.40
Total.....	4,161.23	857.37	5,018.60

51. Dans l'état ci-dessus, on ne tient pas compte de l'achat en commun, en 1929, par les deux réseaux, pour \$30,000,000, des chemins de fer du nord de l'Alberta, d'une longueur de 915 milles.

52. On répartit ainsi qu'il suit, par province, les déboursés pour construction d'embranchements:

Nouvelle-Ecosse.....	\$ 3,755,699
Ile du Prince-Edouard.....	367,708
Québec.....	9,056,753
Ontario.....	3,413,313
Manitoba.....	9,862,746
Saskatchewan.....	30,803,441
Alberta.....	8,658,296
Colombie-Britannique.....	5,210,854
	\$ 71,128,630
Michigan (E.-U.A.).....	2,127,940
Total.....	\$ 73,256,570

53. Les déboursés du Pacifique-Canadien, de 1923 à 1931, pour des embranchements, s'établissent ainsi qu'il suit:

Québec.....	\$ 3,971,062
Ontario.....	633,486
Manitoba.....	72,225
Saskatchewan.....	38,694,673
Alberta.....	18,135,401
Colombie-Britannique.....	3,560,441
Total.....	\$ 65,067,288

III. FRAIS DE CONSTRUCTION DES EMBRANCHEMENTS

	National-Canadien		Pacifique-Canadien	
	Milles	Coût moyen par mille	Milles	Coût moyen par mille
Lignes en construction le 1er janvier 1923, et mises en exploitation de 1923 à 1931.....	319.21	\$ 40,214	324.1	\$ 35,470
Lignes construites depuis le 1er janvier 1923 et mises en exploitation de 1923 à 1931.....	1,077.42	48,396	1,516.4	31,760
Lignes en voie de construction au 31 décembre 1931.....	498.70	51,640	425.4	30,220
Total.....	1,895.33	\$ 47,872	2,265.9	\$ 32,000

L'excédent des frais de construction du National-Canadien, 1,895.33 milles, à \$15,867 par mille, s'établit à..... \$ 30,073.20

54. On remarquera que le coût moyen par mille accuse pour le National-Canadien une progression ascendante, au cours de cette période, de \$40,214 à \$51,640, tandis qu'ils décroissent pour le Pacifique-Canadien de \$35,470 à \$30,229. Les frais de construction des divers embranchements oscillent non seulement pour les deux réseaux mais aussi pour les embranchements du même réseau; cependant on a construit la plupart de ces lignes dans les mêmes régions et pour des fins semblables. De cet excédent des frais de construction résulte l'addition d'une charge annuelle d'intérêt de presque \$800 par mille.

IV. PROGRAMMES DE CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS

55. Au cours des dix dernières années, la construction ferroviaire au Canada a consisté presque exclusivement d'embranchements et les deux compagnies ont suivi presque le même programme. Vos commissaires ont demandé aux représentants des deux réseaux les motifs de la construction ou de l'acquisition de ces nouvelles voies. Leurs raisons ne nous convainquent pas de l'opportunité et de la sagesse de leur programme.

56. On nous a soutenu, de la part du Pacifique-Canadien, que cette compagnie avait été forcée de prévoir la construction d'embranchements, dont le public aurait fort bien pu se passer pour le moment, et qu'il lui avait fallu, devant la menace d'invasion du National-Canadien, mettre en plan des lignes protectrices.

57. Le National-Canadien a soutenu ne pouvoir s'arrêter dans la construction d'embranchements sans priver le réseau de ses chances de progrès. Son rival pouvait pénétrer dans des territoires stratégiques contigus aux siens, et tout en admettant avoir construit des lignes dont le besoin ne se faisait pas immédiatement sentir, il défendait sa conduite en disant que cette construction se justifiait à la longue par l'ouverture à la colonisation et l'immigration de nouveaux territoires et par le maintien de sa position relative, vis-à-vis l'entreprise rivale de transport.

58. Bref, il est évident qu'il y a eu rivalité intense entre les deux réseaux dans les nouveaux territoires, particulièrement en Saskatchewan et en Alberta. Au programme de construction d'une compagnie on répondait par un autre égal ou même plus grand. L'aménagement de ce territoire n'a pas répondu aux espérances, et les deux chemins de fer ont maintenant des voies supplémentaires et un fardeau croissant de charges fixes sur le capital.

59. Il serait oiseux à ce moment d'attribuer à qui que ce soit le blâme de cette construction d'embranchements, mais on peut conclure définitivement aux effets désastreux de cette concurrence, et il est urgent d'adopter des mesures qui rendraient impossible pour l'avenir la manifestation de cette rivalité par le prolongement des voies ferrées qui distinguent la période 1923 à 1931.

V. ACHAT D'EMBRANCHEMENTS

60. Le gouvernement acquérait, en 1914, le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard. Il était nécessaire de se l'assurer pour établir un raccordement avec le bateau transbordeur de l'île du Prince-Edouard. En 1916, on adjoignait aux chemins de fer du gouvernement, le chemin de fer Québec et Saguenay. Entre 1918 et 1920, le gouvernement acquérait encore neuf autres petits chemins de fer, ce qui formait une addition de onze petits chemins de fer aux lignes du gouvernement. En 1929, les chemins de fer Nationaux du Canada achetaient encore six autres petits chemins de fer dans l'est du Canada. Le coût total de ces acquisitions, en plus des sommes déboursées pour améliorations et remaniements, s'établit à près de \$35,000,000.

CHEMINS DE FER ACQUIS PAR LE GOUVERNEMENT

Avant 1918—			
Prix.....	\$	3,759,313	
Améliorations.....		5,800,373	
			\$ 9,559,66
De 1918 à 1920—			
Prix.....	\$	3,809,472	
Améliorations.....		2,832,187	
			6,641,66
Total.....	\$		<u>16,201,32</u>

CHEMINS DE FER ACQUIS PAR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

	Milles	Coût par mil	
Ch. de fer Inverness.....	60-79		
Prix.....		\$ 375,000	
Améliorations.....		243,396	
			\$ 618,396 \$ 10,17
Kent Northern.....	26-75		
Prix.....		60,000	
Améliorations.....		71,498	
			131,498 4,91
Ch. de fer de la Gaspésie.....	202-38		
Prix.....		3,500,000	
Améliorations.....		487,581	
			3,987,581 19,70
Ch. de fer Québec au Lac Saint-Jean.....	158-27		
Prix.....		6,000,000	
			6,000,000 37,91
Quebec, Montreal and Southern.....	191-02		
Prix.....		5,920,361	
Améliorations.....		844,271	
			6,764,632 35,41
Lignes électriques de Montréal.....	10-68		
Prix.....		1,278,202	
			1,278,202 119,68
Total.....	640-89		18,730,309
Grand total.....		\$	<u>34,981,654</u>

61. En expliquant les achats de 1929, les représentants des chemins de fer Nationaux du Canada ont affirmé que la direction du National-Canadien avait recommandé "techniquement" ces acquisitions, mais, dans quelques cas, on a avoué qu'au point de vue strictement ferroviaire elles n'étaient pas avantageuses. Tous ces chemins de fer, cependant, se trouvaient situés dans des territoires déjà desservis par les chemins de fer du gouvernement canadien et étaient des compléments logiques du réseau. On a aussi avancé que sur ces courtes lignes appartenant à des particuliers, le service était dans la plupart des cas peu satisfaisant ce qui avait fait naître chez le public une forte opinion destinée à convaincre le gouvernement de la nécessité de ces achats. Cette agitation devait amener ce résultat, bien qu'on admît que l'état de ces chemins de fer et leur puissance de gain fussent de nature à devenir un fardeau pour le réseau. La recommandation des administrateurs se comprend dans ces circonstances, mais la Commission est d'avis qu'il eût été préférable pour le gouvernement de prendre à sa charge ce fardeau, et d'éviter ainsi aux chemins de fer le fardeau de déboursés imputables sur le capital et de dépenses d'exploitation découlant de l'achat de chemins de fer inspiré par le bien public.

62. De 1923 à 1931, le Pacifique-Canadien a aussi acheté quatre courtes lignes, dont deux dans l'ouest et deux dans l'est du Canada. Le prix de ces achats s'établit ainsi:

	Milles		Coût par mille
Ch. de fer Algoma Eastern.....	81.6	\$ 3,462,500	\$ 40,215
Ch. de fer Hereford.....	22.5	46,378	2,061
Lacombe and Northwesterly Jackson-Breton.....	72.0	1,773,700	24,635
Manitoba Great Northern.....	26.9	64,800	2,409
Total.....	207.5	\$ 5,347,378	

VI. HÔTELS

63. Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien possèdent vingt hôtels et douze stations de villégiature, et sont pécuniairement intéressés dans de nombreux autres hôtels et endroits de villégiature. Dans le cas du National-Canadien, ces hôtels et stations de villégiature font partie du chemin de fer, mais pour le Pacifique-Canadien, ils forment des entités distinctes.

64. Le 31 décembre 1931, les placements du National-Canadien dans les hôtels se chiffraient à \$31,828,234, et ceux du Pacifique-Canadien, à \$71,148,772, soit un total de \$102,977,006.

65. Les états suivants indiquent les placements dans les hôtels, au 31 décembre 1922 et au 31 décembre 1931. On remarquera que le National-Canadien a, pendant cette période, augmenté de 229 p. 100 ses placements dans les hôtels, tandis que le Pacifique-Canadien a augmenté les siens de 193 p. 100.

ÉTAT DES PLACEMENTS DANS LES HÔTELS—NATIONAL-CANADIEN

	Au 31 décembre		Augmentation durant cette période
	1922	1931	
	\$	\$	\$
Charlottetown, Charlottetown, I.P.-E.....		853,351	853,351
Pictou Lodge, Pictou, N.-E.....		200,554	200,554
Nova Scotian, Halifax, N.-E.....		2,440,928	2,440,928
Château Laurier, Ottawa, Ont.....	2,608,636	8,639,247	6,030,611
Highland Inn et camps, Algonquin Park, Ont.....	179,515	173,334	6,181 (Dec.)
Minaki Lodge, Minaki, Ont.....		1,090,668	1,090,668
Nipigon Lodge, Lac Nipigon, Ont.....	24,086	37,639	13,553
Prince Arthur, Port Arthur, Ont.....	1,098,090	1,177,349	79,259
Prince Edward, Brandon, Man.....	499,472	523,080	23,608
Fort Garry, Winnipeg, Man.....	2,754,004	2,886,818	132,814
Grand Beach, Lac Winnipeg, Man.....	300,025	418,722	118,697
Macdonald, Edmonton, Alta.....	2,155,414	2,226,060	70,646
Jasper Park Lodge, Jasper, Alta.....	55,168	2,576,744	2,521,576
EN VOIE DE CONSTRUCTION			
Vancouver, Vancouver, C.-B.....		5,958,812	5,958,812
Bessborough, Saskatoon, Sask.....		2,624,928	2,624,928
Total.....	9,674,410	31,828,234	22,153,824

ÉTAT DES PLACEMENTS DANS LES HÔTELS—PACIFIQUE-CANADIEN

	Au 31 décembre		Augmentation durant cette période
	1922	1931	
	\$	\$	\$
Algonquin, Saint-Andrews, N.-B.....	1,257,780	1,424,033	166,253
Banff Spring, Banff, Alberta.....	2,741,763	8,844,372	6,102,609
Château Lac Louise, Alberta.....	1,645,934	3,413,804	1,767,870
Château Frontenac, Québec.....	4,085,216	8,871,703	4,786,487
Cornwallis Inn, Kentville, N.-E.....		744,559	744,559
Empress, Victoria, C.-B.....	1,592,017	5,512,396	3,920,379
Palliser, Calgary, Alberta.....	2,790,984	4,615,502	1,824,518
Pines, Digby, N.-E.....		940,081	940,081
Place Viger, Montréal, P.Q.....	918,079	951,486	33,407
Royal Alexandra, Winnipeg, Man.....	2,857,759	3,213,745	355,986
Royal York, Toronto, Ont.....		16,482,313	16,482,313
Saskatchewan, Regina, Sask.....		2,559,918	2,559,918
Vancouver, Vancouver, C.-B.....	5,052,079	6,337,412	1,285,333
Crystal Garden, Victoria, C.-B.....	284,322	284,322	
Camps et villégiatures.....	69,417	605,736	536,319
Londres, Angleterre.....		5,478,058	5,478,058
Divers.....	965,423	869,332	96,091 (Dec.)
Total.....	24,260,773	71,148,772	46,887,999
Grand total.....	33,935,183	102,977,006	69,041,823

66. Le bilan de ces hôtels, que l'on verra ci-après, ne contient aucune somme pour le service des intérêts sur les placements ni pour la dépréciation. On verra que les hôtels du National-Canadien accusent pour les neuf ans une perte nette d'exploitation de \$2,130,924, qui serait bien plus sensible si l'on tenait compte de l'intérêt dû sur les placements et si l'on fixait une somme suffisante pour la dépréciation. Le bilan des hôtels du Pacifique-Canadien montre un surplus d'exploitation de \$7,468,827, mais ici encore, si l'on tenait compte des intérêts sur les placements et d'une somme suffisante pour la dépréciation, ce profit deviendrait une forte perte.

HÔTELS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

	Recettes	Dépenses y compris les taxes	Perte d'exploita- tion
	\$	\$	\$
1923.....	1,790,969	1,953,689	162,720
1924.....	1,795,279	2,093,218	297,939
1925.....	2,005,935	2,082,301	76,366
1926.....	2,301,547	2,340,316	38,769
1927.....	2,586,024	2,599,146	13,122
1928.....	2,583,990	2,719,046	135,056
1929.....	2,989,013	4,077,587	1,088,574
1930.....	3,166,972	3,292,040	125,068
1931.....	2,951,630	3,144,940	193,310
	22,171,359	24,302,283	2,130,924

HÔTELS DU PACIFIQUE-CANADIEN

	Recettes	Dépenses y compris les taxes	Surplus d'exploita- tion
	\$	\$	\$
1923.....	4,910,068	4,302,891	607,177
1924.....	5,100,341	4,556,110	544,231
1925.....	5,805,931	4,949,532	856,399
1926.....	6,135,343	5,139,341	996,002
1927.....	6,663,998	5,846,420	817,568
1928.....	7,354,118	6,385,018	969,100
1929.....	10,120,642	8,471,618	1,649,024
1930.....	9,646,557	8,926,931	719,626
1931.....	7,375,841	7,066,141	309,700
	63,112,829	55,644,002	7,468,827

NOTE.—Le Pacifique-Canadien exclut les placements dans des hôtels et des villégiatures où il ne possède pas la prépondérance des actions.

67. L'analyse des placements dans les hôtels nous indique les mêmes résultats découlant de la rivalité qui prévaut entre les deux réseaux dans la sphère plus grande de leurs opérations, et nous conduit aux mêmes constatations—Le National-Canadien augmente ses placements malgré ses pertes croissantes, et le Pacifique-Canadien les augmente encore plus que son rival, sans obtenir un résultat proportionné à ses placements.

68. Le National-Canadien comme le Pacifique-Canadien se sont laissés guider par l'idée que ces hôtels, bien que non profitables par eux-mêmes, pourraient devenir nécessaires dans un domaine plus étendu s'ils apportaient le stimulant nécessaire au trafic touristique.

69. Le Pacifique-Canadien a affirmé n'avoir jamais construit d'hôtel dans une ville où son rival en comptait déjà un. On ne peut en dire autant du National-Canadien, mais en toute justice pour ce dernier, on lui doit de mentionner que son hôtel de Winnipeg ne fut construit qu'en rapport avec l'aventure du Grand-Tronc-Pacifique, et qu'il dût l'acheter en même temps que ce chemin de fer.

70. On compte deux hôtels modernes à Halifax, où un seul suffit aux besoins du public. Le Pacifique-Canadien s'est intéressé jusqu'à concurrence de \$350,000 dans l'hôtel lord Nelson, et le National-Canadien a engagé \$2,440,928 des deniers publics dans un hôtel terminus qui devait coûter la moitié de cette somme.

71. On est aussi à doubler à Vancouver, sur une grande échelle, les hôtels. Cette Commission a tenu là ses réunions à l'ombre d'un immense hôtel que construit le National-Canadien. Au 31 décembre dernier, on y avait déjà dépensé \$5,958,812, et il faudra encore une somme de \$4,750,000 pour l'achever. Le Pacifique-Canadien y compte actuellement un hôtel de première classe, en face de celui-ci, pour lequel il a dépensé \$6,337,412.

72. Que ce soit pour réaliser un programme ou pour des raisons qui ont pu paraître convaincantes, il reste admis qu'on a dépensé pour des hôtels, de très fortes sommes injustifiables à tous points de vue, et l'on aurait pu éviter ces placements si la direction des deux réseaux eût été imbue de l'esprit de coopération. C'est là un déplorable exemple de gaspillage de deniers publics et privés, dépenses qui posent sur nos deux réseaux un fardeau financier lourd et permanent.

VII. SERVICE DE CABOTAGE

73. Lors de leur établissement en 1923, les chemins de fer Nationaux du Canada avaient un service de vapeurs sur la côte du Pacifique, entre Vancouver et Prince-Rupert, et faisaient en plus le service de l'Alaska durant l'été. Le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique avait établi ce service quand il prolongea ses voies jusqu'à Prince-Rupert. Pendant un certain temps, il maintint également un service de vapeurs entre Vancouver, Victoria et Seattle appelé généralement *Tri-City Service*, un service déjà établi par le Pacifique-Canadien. Le service entre ces trois villes fut abandonné par le Grand-Tronc-Pacifique lorsqu'il se trouva dans le marasme financier. Conséquemment, le Pacifique-Canadien resta seul à fournir un service entre Vancouver, Victoria et Seattle, avec une belle flotte de vapeurs qui donna satisfaction.

74. Jusqu'en 1929, les vapeurs des chemins de fer Nationaux du Canada sur le littoral occidental qui faisaient, tel qu'exposé, le service entre Vancouver et Prince-Rupert, comprenait quatre navires représentant une mise de \$1,480,000. Les recettes nettes d'exploitation avaient toujours été négligeables et on accusa même un déficit d'exploitation une année. Les recettes n'ont jamais suffi à donner un rendement quelconque sur le capital engagé.

75. Malgré cela, les chemins de fer Nationaux du Canada décidèrent de prolonger et d'améliorer leurs services de cabotage, et leur budget de 1929 renfermait une somme de \$5,235,000 destinée à l'achat de quatre navires devant servir sur le littoral du Pacifique. On donnait pour raisons que le mouvement, en particulier le mouvement touristique sur le parcours Vancouver-Prince-Rupert-Alaska s'accroissait, que les vapeurs affectés à ce service étaient vieux, et qu'il arrivait parfois qu'on éprouvait quelque difficulté à accommoder tout le mouvement qui se présentait. On avait affirmé également que le *Prince Rupert*, un des vapeurs faisant partie de la flotte primitive, avait subi des avaries au cours d'un accident et qu'il avait fallu refuser passagers et marchandises pendant qu'il était hors de service. On approuva les crédits et on commanda les navires.

76. Le coût de construction des navires dépassa les prévisions de \$1,500,000. L'ambition d'avoir des navires plus luxueux et capables de filer à une plus vive allure que ceux de son concurrent, le Pacifique-Canadien, explique non seulement cette augmentation, mais aussi le fait que le coût approximatif de chaque navire excéda de \$900,000 en chiffres ronds le coût moyen des navires du Pacifique-Canadien. Les tableaux suivants indiquent les déboursés ou compte de chaque compagnie et de chaque navire pendant la période de 1923 à 1931:

NATIONAL-CANADIEN		PACIFIQUE-CANADIEN	
		<i>Côte du Pacifique</i>	
		\$	
Prince Henry.....	\$ 2,160,347	Princesse Elizabeth.....	1,128,944
" David.....	2,140,868	" Joan.....	1,127,324
" Robert.....	2,193,375	" Kathleen.....	1,280,866
" Charles.....	285,541	" Louise.....	1,400,000
" Rupert.....	10,465	" Marguerite.....	1,258,889
" George.....	10,497	" Elaine.....	639,539
" John.....	5,053	" Nora.....	633,559
" William.....	170,491	Autre.....	1,260,756
Autre.....	490,833	Désaffectés..... (Cr.)	3,567,313
Désaffectés..... (Cr.)	266,353		
		<i>Baie de Fundy</i>	
		Princesse Hélène.....	1,176,738
Total.....	<u>7,201,117</u>		<u>6,339,302</u>

77. Deux des quatre navires neufs dont le coût s'établissait à \$4,300,000 furent affectés au service *Tri-City* entre Vancouver, Victoria et Seattle, en concurrence avec les vapeurs du Pacifique-Canadien faisant ce service.

Des améliorations aux docks s'imposèrent pour accommoder les nouveaux navires et l'on dépensa \$775,000 en chiffres ronds à cette fin. Un incendie balaya le dock à Vancouver pendant que les travaux étaient en voie d'exécution, et il fallut le reconstruire à un coût additionnel de \$228,000, ce qui porta à plus de \$1,000,000 le chiffre total des dépenses au compte des améliorations apportées aux docks. Les immobilisations en navires et en améliorations aux docks augmentèrent de \$1,469,000 en 1928 à \$8,176,582 à la fin de 1930.

78. Le service dit *Tri-City* du National-Canadian fut inauguré en août 1930 et discontinué en septembre 1931. Les opérations sur le côté du Pacifique prises dans leur ensemble portèrent le déficit annuel du réseau National, de ce chef, de \$98,248 qu'il était en 1928 à \$673,218 en 1930. Ces chiffres comprennent les frais d'intérêt mais ne tiennent pas compte de la dépréciation. Les recettes nettes du Pacifique-Canadien au chapitre des services de la côte du Pacifique ont fléchi de \$1,521,000 en 1929 à \$731,600 en 1930.

79. Il est impossible de croire que cette duplication des services de cabotage était dans l'intérêt public. Si la National-Canadien eut remporté quelque succès eût été surtout au détriment du Pacifique-Canadien.

Le fait de ne pas avoir de service de vapeurs sous sa régie plaçait le National-Canadien dans une situation quelque peu désavantageuse, mais on aurait pu y remédier si les administrations des deux réseaux eussent consenti à en venir à une entente pratique. Voici un autre cas où avec un peu de coopération on aurait pu prévenir des placements malheureux et éviter les lourdes pertes que subirent les deux réseaux.

VIII. AUGMENTATION DE L'ACTIF ET DU PASSIF

80. Du 1er janvier 1923 au 31 décembre 1931, le National-Canadien augmenta son actif de \$452,325,052 et son passif de \$922,430,755. Les détails relatifs à l'augmentation de l'actif suivent:

COMPTES DE L'ACTIF FIXE

Placement au compte des propriétés (y compris le matériel roulant).....	\$ 390,314,679
Hôtels.....	22,153,824
Océaniques et vapeurs de cabotage.....	7,201,117
Avances aux compagnies sous régie et aux compagnies filiales, et primes d'assurance.....	45,767,052
Fonds d'amortissement.....	15,078,743
	<hr/>
	\$ 480,515,415
Moins la diminution des placements (non au compte du capital) actif courant et différé et comptes débiteurs non ajustés.....	28,190,363
	<hr/>
	\$ 452,325,052

L'augmentation du passif consiste en augmentations du montant des:

COMPTES DU PASSIF FIXE

Dette consolidée payable au public.....	\$ 471,954,063
Prêts du gouvernement.....	132,468,521
Compte des crédits parlementaires aux Chemins de fer du gouvernement canadien.....	5,729,299
Déficits des lignes de l'est des chemins de fer Nationaux du Canada assumés par le gouvernement.....	26,861,713
Intérêt sur les prêts du gouvernement, accrus et impayés.....	287,663,169
	<hr/>
	\$ 924,676,765
Moins la réduction des affectations à la réserve et le passif exigible.....	2,246,010
	<hr/>
	\$ 922,430,755

La différence entre l'augmentation de l'actif et l'augmentation du passif s'explique par le déficit accru du réseau, y compris l'intérêt impayé sur les prêts du gouvernement, ainsi que les déficits des lignes de l'est.

81. Durant les neuf années en question, le Pacifique-Canadien a augmenté son actif de \$253,447,438, et son passif de \$266,819,039. Les détails relatifs à l'augmentation de l'actif suivent:

COMPTE DE L'ACTIF FIXE

Placement au compte des propriétés, y compris le matériel roulant, les vapeurs affectés au service des lacs et rivières.....	\$ 215,571,038
Hôtels.....	46,887,999
Océaniques et vapeurs de cabotage.....	56,610,641
Valeurs acquises.....	48,982,529
Avances aux compagnies en régie et primes d'assurance (réduction).....	982,217
	<u>\$ 367,069,990</u>

COMPTES COURANTS, COMPTES DIFFÉRÉS ET
COMPTES DE RÉSERVE

Moins la diminution au compte des placements et ressources disponibles et comptes courants.....	\$ 113,622,552
	<u>\$ 253,447,438</u>

L'augmentation du passif consiste en augmentations du montant des:

COMPTES DU PASSIF FIXE

Capital-actions ordinaires.....	\$ 75,000,000
Capital-actions privilégiées.....	56,575,000
Augmentation de la dette consolidée.....	151,824,772
Augmentation de la prime sur le capital-actions moins l'escompte sur les obligations et les billets.....	22,276,695
	<u>\$ 305,676,467</u>

COMPTES COURANTS, ETC.

Moins la réduction des réserves, les crédits et les comptes courants.....	\$ 38,857,428
	<u>\$ 266,819,039</u>

La différence entre l'augmentation de l'actif et l'augmentation du passif s'explique par une réduction nette de \$13,371,601 aux comptes des surplus.

82. Du 1er janvier 1923 au 31 décembre 1931 le National-Canadien a augmenté son capital-actions et sa dette ainsi qu'il suit:

Capital-actions ordinaires.....	\$ 650
Dette payable au public.....	471,954,063
Prêts du gouvernement.....	132,468,521
	<u>\$ 604,423,234</u>

Le total susdit ne comprend pas les avances du gouvernement fédéral aux chemins de fer du gouvernement canadien, à savoir, l'Intercolonial et le Transcontinental-National, et les déficits des lignes de l'est, que le gouvernement fédéral solde en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Ce total ne comprend pas, non plus, l'intérêt couru sur les prêts du gouvernement au National-Canadien, qui se chiffrent à \$287,663,169 pour la période en question. Ces articles forment un grand total de \$924,677,415.

Durant la même période, le Pacifique-Canadien a augmenté sa capitalisation ainsi qu'il suit:

Actions ordinaires.....	\$ 75,000,000
Actions privilégiées.....	56,575,000
Dette consolidée.....	151,824,772
	<u>\$ 283,399,772</u>

Au chapitre des actions privilégiées et de la dette consolidée, \$39,101,055 de l'augmentation se rapportent à la construction d'océaniques et à l'acquisition de 50 p. 100 des intérêts de la ligne canadienne australasienne.

83. Les bilans condensés des deux réseaux au 31 décembre 1931 suivent:

IX. RÉSEAU NATIONAL (Y COMPRIS LES LIGNES DE L'EST)

ACTIF

PLACEMENTS—	
Placements en propriétés, chemins de fer, etc.....	\$ 2,201,426,376
Fonds d'amortissement et dépôts spéciaux.....	24,662,823
Valeurs acquises (coût).....	2,301,088
Placements dans les compagnies filiales.....	28,094,692
	<u>\$ 2,256,484,979</u>
ACTIF DE ROULEMENT.....	\$ 95,475,587
<i>Comptes débiteurs non ajustés—</i>	
Divers.....	\$ 5,633,063
Escompte sur capital-actions et dette consolidée.....	16,499,032
	<u>\$ 22,132,095</u>
	<u>\$ 2,374,092,661</u>

PASSIF

Capital-actions.....	\$ 270,231,564
Subventions du gouvernement.....	17,153,638
Dette à longue échéance (publique).....	1,276,457,207
<i>Compte du Dominion du Canada—</i>	
Chemins de fer du gouvernement canadien.....	405,209,240
Prêts du Dominion.....	604,406,239
Intérêts courus sur les emprunts.....	354,173,113
Déficits des lignes de l'est, indépendamment de la réduction de 20 p. 100 dans les tarifs.....	29,680,572
	<u>\$ 1,393,469,164</u>
Passif exigible, etc.....	78,618,523
Crédits non ajustés, divers.....	5,615,482
Réserves et dépréciations accrues.....	27,202,799
<i>Compte des profits et pertes—</i>	
Réseau.....	\$ 664,975,144
Lignes de l'est.....	29,680,572
	<u>694,655,716 (Déf.)</u>
	<u>\$ 2,374,092,661</u>

NOTE.—Le déficit au compte des profits et pertes comprend les intérêts courus impayés sur les prêts du gouvernement, qui s'établissent à \$356,991,972.

X. PACIFIQUE-CANADIEN

ACTIF

PLACEMENTS—	
Placements en propriétés, chemins de fer, etc.....	\$ 868,448,443
Vapeurs.....	116,397,891
Valeurs acquises (coût).....	177,154,695
Avances aux compagnies filiales.....	9,723,546
	<u>\$ 1,171,724,575</u>
AUTRES PLACEMENTS ET RESSOURCES DISPONIBLES—	
Payements différés, terres et sites urbains.....	\$ 52,877,075
Placements divers (coût).....	33,191,050
Terres et propriétés.....	59,216,054
	<u>\$ 145,284,179</u>
ACTIF DE ROULEMENT.....	\$ 63,879,834
	<u>\$ 1,380,888,588</u>

PASSIF

Capital-actions.....	\$ 472,256,921
Dette à longue échéance.....	450,374,638
Passif exigible, etc.....	39,090,869
Réserves et crédits.....	40,989,709
Prime sur le capital-actions, etc.....	67,276,695
Surplus.....	310,899,756
	<u>\$ 1,380,888,588</u>

XI: CAPITALISATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

84. On a fait des représentations relativement au régime de capitalisation du National-Canadien. Ce problème se présente sous plusieurs aspects. Un de ceux-ci a trait au grand nombre de compagnies dont il faut maintenir l'existence corporative. Un autre aspect du problème se rapporte aux multiples émissions d'obligations et hypothèques qui portent des taux d'intérêt différents et sont échues à des périodes différentes et qui renferment des clauses de toutes sortes. On a déclaré que le National-Canadien comprend 251 émissions d'obligations et hypothèques différentes; que les obligations détenues par le public comportent 80 différentes émissions de certificats qu'il y a 139 compagnies dont il faut maintenir l'existence corporative; et qu'il faut préparer chaque année 42 comptes de recettes et 90 bilans distincts.

85. La dette totale du réseau au compte du capital est un autre aspect du problème. Le 31 décembre 1931, la dette à longue échéance du National-Canadien payable au public (dette consolidée non échue) s'établissait à \$1,276,457,207. Les mises relatives aux premiers chemins de fer de l'État, les prêts du gouvernement fédéral aux chemins de fer privés faisant aujourd'hui partie du réseau, les prêts aux chemins de fer Nationaux du Canada pour solder les déficits annuels, l'intérêt couru sur ces emprunts et non payé, et les déficits des lignes de l'est, forment une somme globale de \$1,393,469,164. Le total de ces deux sommes s'établit à \$2,669,926,371.

86. Etant donné les charges excessives au compte du capital par rapport à la puissance de gain du réseau, on a suggéré de les réduire à un montant qui correspondrait mieux à la puissance de gain du chemin de fer. Les recettes nettes d'exploitation du National-Canadien (c'est-à-dire le montant disponible pour payer l'intérêt et les dividendes) pendant la période de 1923 à 1931 inclusivement, se sont établies en moyenne à \$24,414,447 par année. Il y aurait lieu de remanier ce chiffre si l'on pourvoyait à la dépréciation d'une manière adéquate. En regard du chiffre de ces recettes il faudrait évidemment biffer une bonne partie des charges au compte du capital. Et la Commission, tout en étant d'avis qu'il convient de reconnaître franchement qu'une très forte proportion des mises dans les chemins de fer inclus dans le réseau du National-Canadien constituent une perte et qu'on devrait réduire très sensiblement ses charges au compte du capital, ne croit pas l'heure propice pour aborder cette question importante.

87. La Commission estime que le conseil de régie auquel on recommande de confier la direction et l'administration du réseau devrait s'occuper sans retard de cette question et d'une autre déjà mentionnée, le régime financier actuel très compliqué du National-Canadien.

XII. CROISSANCE DU FARDEAU DES IMPÔTS

88. Les sommes puisées par les chemins de fer Nationaux du Canada dans le trésor fédéral ont fait surgir un problème financier qui, ajouté aux autres demandes, a fait augmenter considérablement les emprunts effectués par le gouvernement fédéral et les impôts exigés par lui.

89. A l'époque où le Canada s'engagea dans la Grande guerre, la dette fédérale s'établissait à \$336,000,000 et la charge annuelle de ce chef se chiffrait à environ \$20,000,000. Les déboursés au compte de la guerre ont ajouté environ \$1,700,000,000 à la dette du Dominion. Bien que dans la période de l'après-guerre il y eut des années où l'on réduisit la dette, la dette nette a accusé dans l'ensemble une augmentation. On y a ajouté la somme de \$83,847,977 durant l'année 1930-1931, et \$119,500,000 durant l'année 1931-1932.

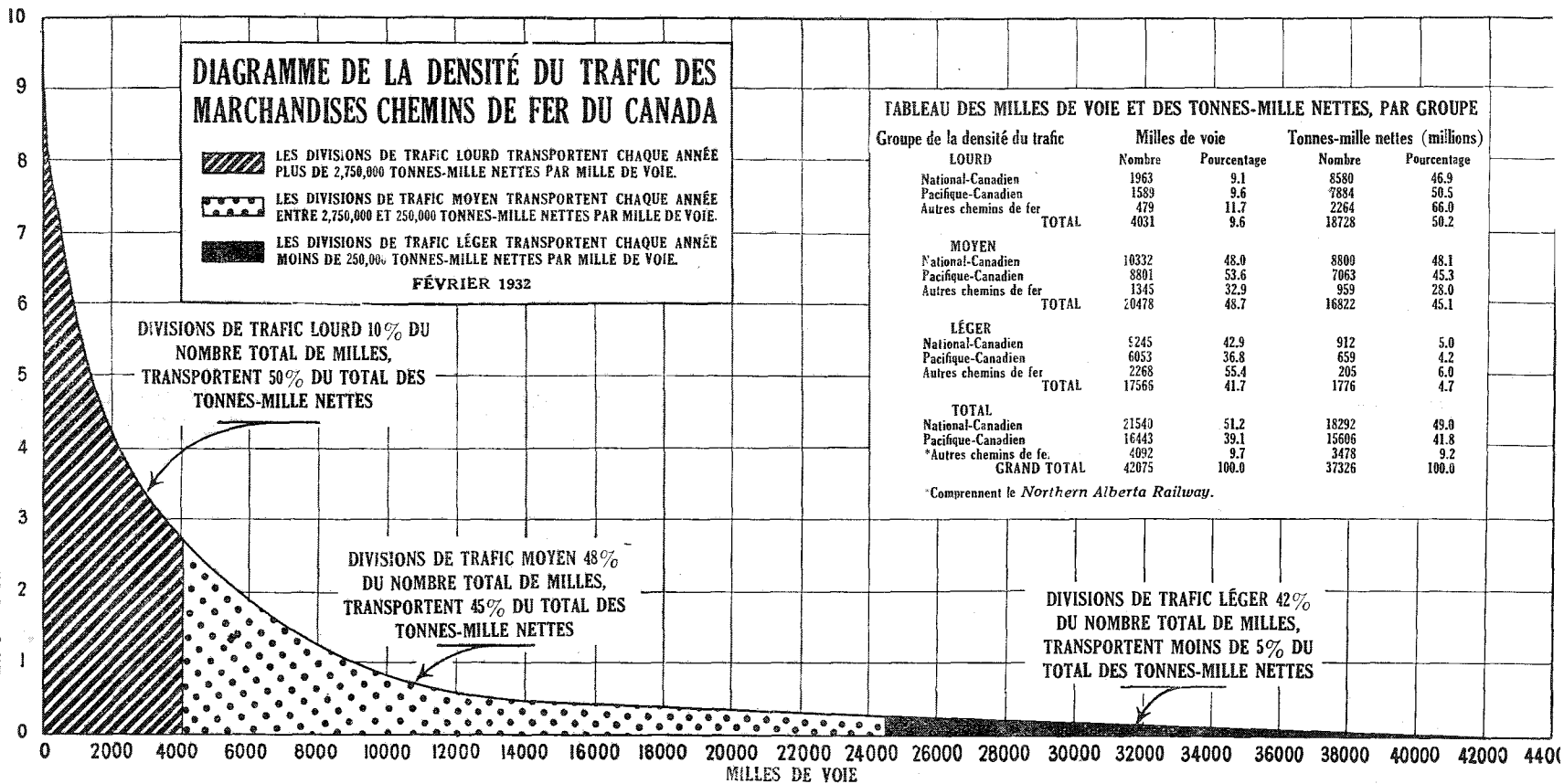
90. Les charges additionnelles imputables à la dette entière figurent dans les crédits officiels de la présente année financière 1932-1933, et l'on constate que l'intérêt de la dette fédérale et l'intérêt sur les comptes d'épargne des Postes, ajoutés à \$3,500,000 destinés au fonds d'amortissement, exigent un paiement de \$137,400,000. A cette somme il faut ajouter une charge imputable à la guerre au chapitre des pensions et des réclamations spéciales d'invalidité qui se chiffre à \$5,000,000 par mois, ou \$60,000,000 par année. Il convient de comparer ces deux articles des charges fixes de l'année 1932-1933 qui forment un total de \$197,400,000 aux \$20,000,000 de l'année 1913.

91. Aussi, en examinant le problème des chemins de fer qui a taxé si lourdement le trésor fédéral depuis 1917, importe-t-il de se demander comment le pays fera face à ces frais fixes et annuels si ce régime persiste.

92. Il convient de se rappeler qu'une énorme augmentation des dettes provinciales et municipales, d'un bout à l'autre du Canada coïncide avec cette grande augmentation de la dette à la charge du trésor fédéral. Les gouvernements ont emprunté et dépensé, dépensé et emprunté et ainsi ils ont augmenté le chiffre de leurs dettes à tel point que l'on ressent vivement le fardeau des impôts.

93. Dans l'intervalle, les crédits internationaux ont fléchi de façon désastreuse et l'on éprouve de la difficulté à remédier immédiatement à une situation aiguë au moyen d'emprunts nouveaux de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis.

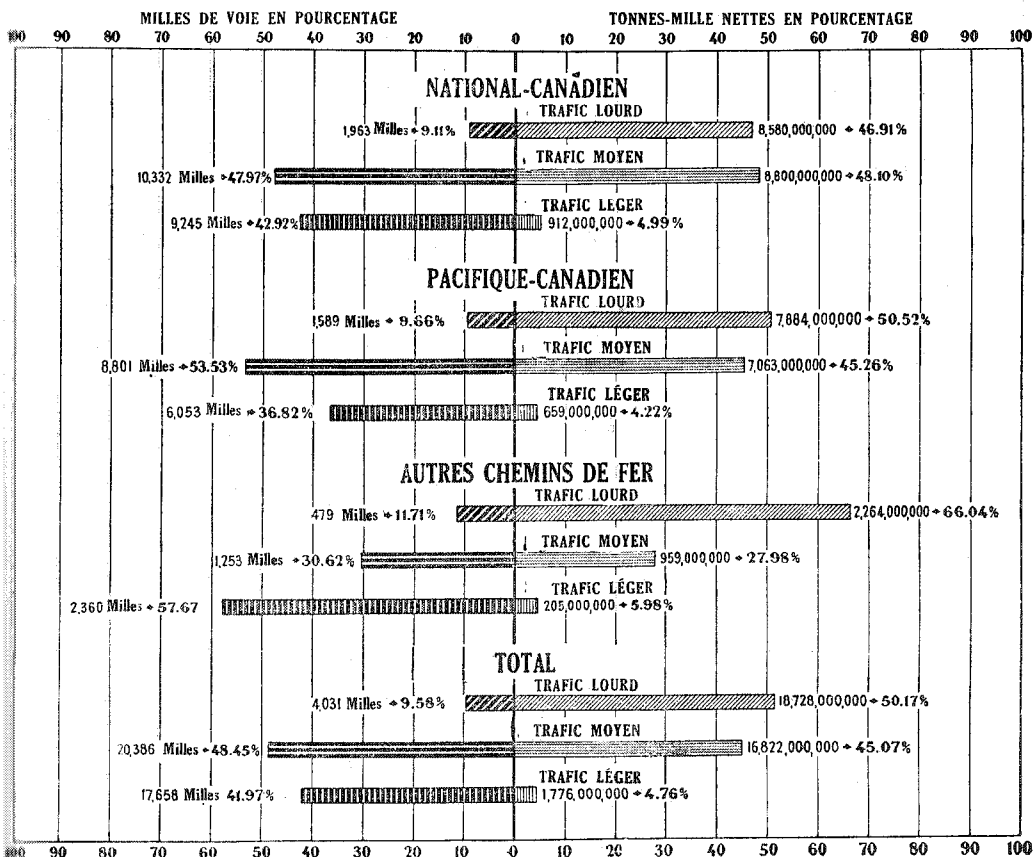
94. Ainsi donc, en étudiant les solutions du présent problème ferroviaire qui ont été proposées, il faut tenir compte de la situation financière existante et des bas prix actuels de toutes les denrées agricoles et des autres produits essentiels. Nous devons nous rappeler aussi que la crise économique universelle est intimement liée au chômage d'un nombre d'hommes et de femmes sans précédent jusqu'ici, à la contraction des revenus d'affaires par suite d'une diminution sensible des profits, ou de pertes réelles dans les entreprises industrielles et les opérations commerciales en général,—comportant la réduction ou la suppression de dividendes sur les valeurs de placement et, dans certains cas, un véritable fléchissement de la valeur des capitaux engagés.



TRAFIC DES MARCHANDISES — CHEMINS DE FER DU CANADA

Milles de voie et tonnes-mille nettes

TOTAL DE TOUTES LES ZONES



Les divisions de trafic lourd transportent chaque année plus de 2,750,000 tonnes-mille nettes par mille de voie.

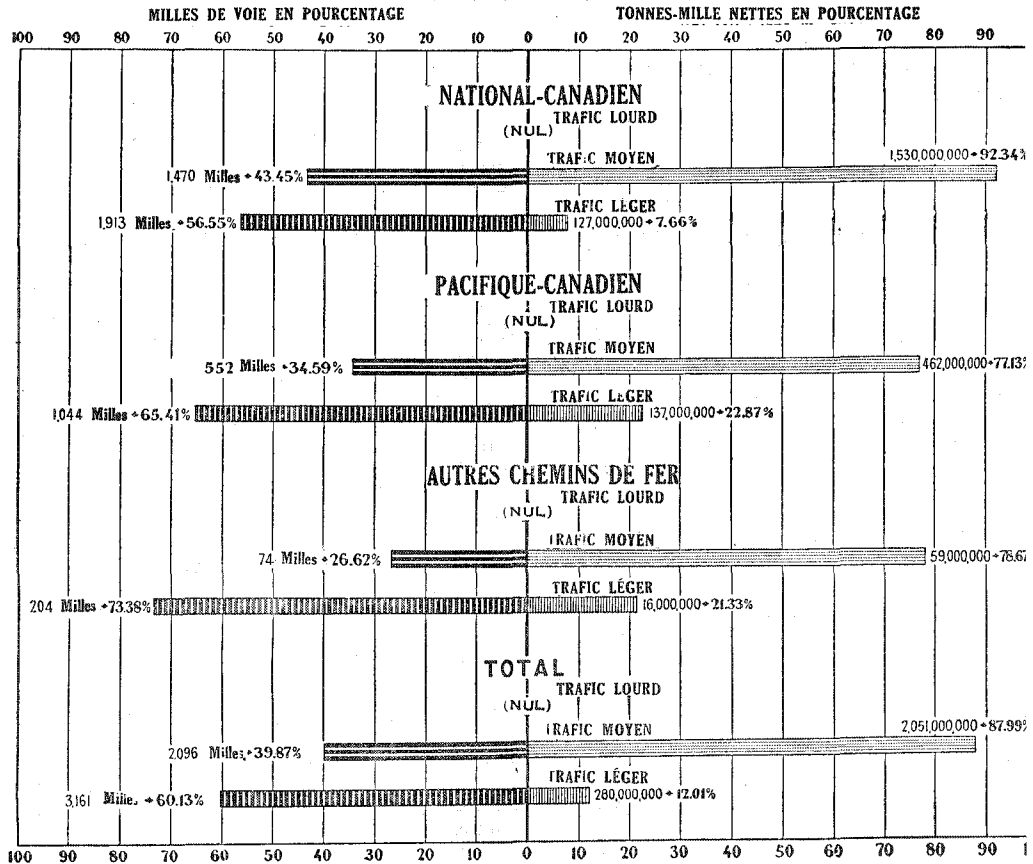
Les divisions de trafic moyen transportent chaque année entre 2,750,000 et 250,000 tonnes-mille nettes par mille de voie.

Les divisions de trafic léger transportent chaque année moins de 250,000 tonnes-mille nettes par mille de voie.

TRAFIC DES MARCHANDISES — CHEMINS DE FER DU CANADA

Milles de voie et tonnes-mille nettes

ZONE 1 — Océan Atlantique à Lévis



Les divisions de trafic lourd transportent chaque année plus de 2,750,000 tonnes-mille nettes par mille de voie.

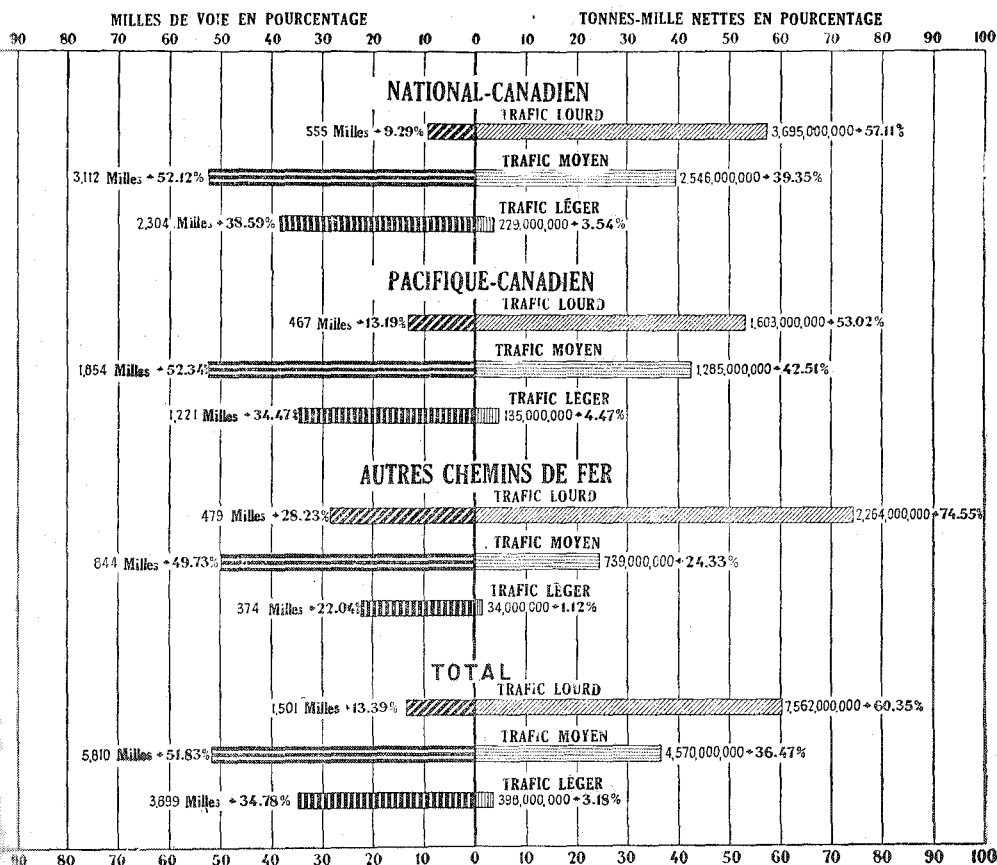
Les divisions de trafic moyen transportent chaque année entre 2,750,000 et 250,000 tonnes-mille nettes par mille de voie.

Les divisions de trafic léger transportent chaque année moins de 250,000 tonnes-mille nettes par mille de voie.

TRAFIC DES MARCHANDISES — CHEMINS DE FER DU CANADA

Milles de voie et tonnes-mille nettes

ZONE 2—QUÉBEC À DÉTROIT ET SUDBURY



Les divisions de trafic lourd transportent chaque année plus de 2,750,000 tonnes-mille nettes par mille de voie.

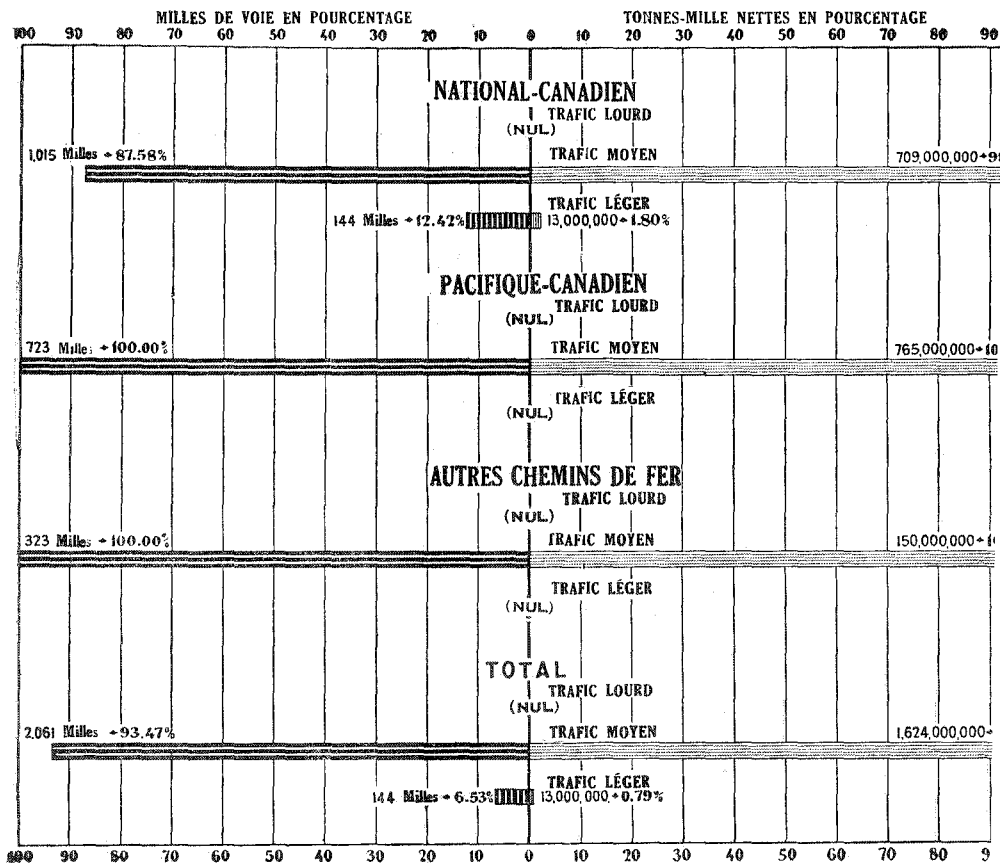
Les divisions de trafic moyen transportent chaque année entre 2,750,000 et 250,000 tonnes-mille nettes par mille de voie.

Les divisions de trafic léger transportent chaque année moins de 250,000 tonnes-mille nettes par mille de voie.

TRAFIC DES MARCHANDISES — CHEMINS DE FER DU CANADA

Milles de voie et tonnes-mille nettes

ZONE 3 — DÉTROIT ET SUDBURY À PORT-ARTHUR



Les divisions de trafic lourd transportent chaque année plus de 2,750,00 tonnes-mille nettes par mille de voie.

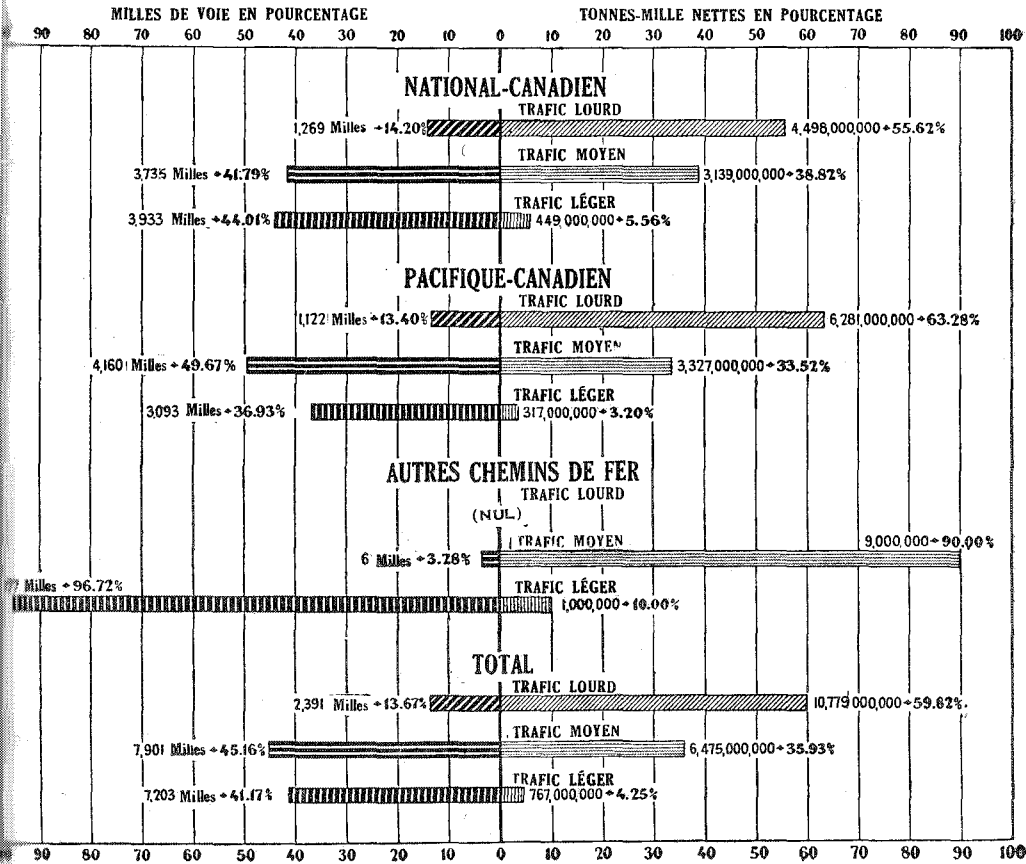
Les divisions de trafic moyen transportent chaque année entre 2,750,000 (250,000 tonnes-mille nettes par mille de voie.

Les divisions de trafic léger transportent chaque année moins de 250,00 tonnes-mille nettes par mille de voie.

TRAFIC DES MARCHANDISES — CHEMINS DE FER DU CANADA

Milles de voie et tonnes-mille nettes

ZONE 4 — PORT-ARTHUR À CALGARY ET EDMONTON



Les divisions de trafic lourd transportent chaque année plus de 2,750,000 tonnes-mille nettes par mille de voie.

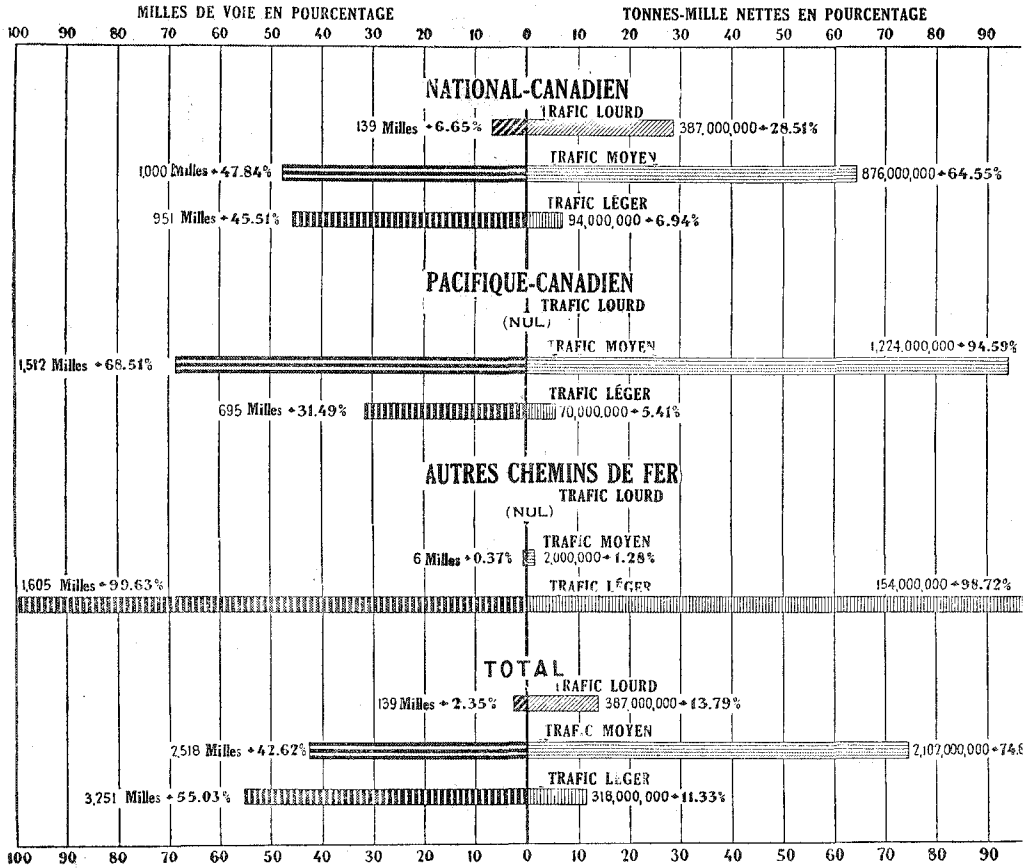
Les divisions de trafic moyen transportent chaque année entre 2,750,000 et 250,000 tonnes-milles nettes par mille de voie.

Les divisions de trafic léger transportent chaque année moins de 250,000 tonnes-milles nettes par mille de voie.

TRAFIC DES MARCHANDISES — CHEMINS DE FER DU CANADA

Milles de voie et tonnes-mille nettes

ZONE 5 — CALGARY ET EDMONTON À L'OcéAN PACIFIQUE



Les divisions de trafic lourd transportent chaque année plus de 2,750,000 tonnes-mille nettes par mille de voie.

Les divisions de trafic moyen transportent chaque année entre 2,750,000 et 250,000 tonnes-mille nettes par mille de voie.

Les divisions de trafic léger transportent chaque année moins de 250,000 tonnes-mille nettes par mille de voie.

CHAPITRE III.

LE CHAMP D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

95. De tous les pays de l'univers, le Canada compte la plus faible population par mille de chemin de fer. La population des Etats-Unis par mille de chemin de fer est plus que le double de celle du Dominion.

I. LONGUEUR DES VOIES FERRÉES

96. Le 31 décembre 1930, le nombre de milles en voie ferrée au Canada s'établissait ainsi qu'il suit:

Grandes voies principales.....	42,075
Autres voies principales	2,690
Voies industrielles, voies de parcs et voies d'évitement	11,877
Total	56,642

L'augmentation sur l'année précédente s'établit à 774 milles. De plus, 713 milles de voies, principalement dans les provinces des prairies, étaient en construction.

97. La longueur en milles des chemins de fer à vapeur par province, la population et les milles de chemin de fer par tête, en 1930 (la dernière année concernant laquelle on peut se procurer des données complètes) suivent:

Longueur en milles des chemins de fer à vapeur	Grandes voies principales	Population	Population par mille de chemin de fer
Ile du Prince-Edouard.....	286	85,800	300.0
Nouvelle-Ecosse	1,418	553,900	390.6
Nouveau-Brunswick.....	1,934	423,400	218.9
Québec.....	4,891	2,734,600	559.1
Ontario.....	10,938	3,313,000	302.9
Manitoba.....	4,420	671,500	151.9
Saskatchewan.....	8,166	882,000	108.0
Alberta.....	5,607	680,000	117.7
Colombie-Britannique.....	4,021	597,000	148.4
Yukon.....	58	3,700	63.8
Territoires du Nord-Ouest.....	9,600
Aux Etats-Unis.....	336
Total.....	42,075	9,934,500	236.1

98. Le tableau comparatif suivant de la longueur des voies des principaux réseaux, par province, en 1930, ne manque pas d'intérêt:

Provinces	N.C.	P.C.	Total
Ile du Prince-Edouard.....	286.05	286.05
Nouvelle-Ecosse	1,007.67	288.36	1,296.03
Nouveau-Brunswick.....	1,259.63	625.50	1,885.13
Québec.....	2,918.81	1,657.53	4,576.34
Ontario.....	6,000.54	3,286.40	9,286.94
Manitoba.....	2,471.34	1,765.20	4,236.54
Saskatchewan.....	4,185.65	3,979.90	8,165.55
Alberta.....	2,179.93	2,554.40	4,734.33
Colombie-Britannique.....	1,403.80	1,937.10	3,340.90
Etats-Unis.....	71.88	262.50	334.38
Total.....	21,785.30	16,356.89	38,142.19

99. Chacun des deux réseaux contrôle certaines lignes importantes aux Etats-Unis, et il faut tenir compte de ce nombre de milles additionnels de voie ferrée en présentant un exposé complet du régime d'exploitation de chaque réseau.

RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

GRANDES VOIES PRINCIPALES LE 31 DÉCEMBRE 1931

<i>Lignes au Canada</i> — (à l'exclusion des lignes de l'est	18,639	13
Lignes de l'est.....	3,342	37
Toutes les lignes au Canada.....		21,981 50
<i>Lignes aux Etats-Unis</i> —		
National-Canadien (Rouses-Point, etc.).....	72	39
Atlantic and St. Lawrence (Portland, Me).....	172	21
Duluth, Winnipeg and Pacific.....	176	37
Central Vermont Railway Inc.....	456	69
Grand Trunk Western Railway.....	1,021	45
Toutes les lignes aux Etats-Unis.....		1,899-11
Grand total		23,880-61

RÉSEAU DU PACIFIQUE CANADIEN

GRANDES VOIES PRINCIPALES LE 31 DÉCEMBRE 1931

Lignes au Canada	16,567-30	
Lignes aux Etats-Unis	319-20	
Total du Pacifique-Canadien.....		16,886-50
<i>Lignes régies aux Etats-Unis</i> —		
Minnapolis, St. Paul and Sault Ste. Marie Railway	4,249-00	
Duluth, South Shore and Atlantic, Mineral Range and Spokane International.....	811-40	
		5,160-40
Grand total.....		22,046-90

II. DENSITÉS DU TRAFIC

100. Un excédent de voie ferrée joint à une faible densité de trafic a contribué grandement à créer le problème que cette Commission étudie. Nous constatons que le volume du trafic des réseaux canadiens se répartit ainsi qu'il suit: 12 p. 100 sur les lignes à l'est de Lévis, 60 p. 100 dans Québec et Ontario, 4½ p. 100 au nord des Grands Lacs (Jonction de Sudbury à Fort-William et Port-Arthur et Jonction Superior) environ 20 p. 100 dans les provinces des Prairies, et 3 4/10 p. 100 dans la Colombie-Britannique.

Suivant les chiffres en tonnes-mille pour les cinq zones susdites:

	Pourcentage
Lignes à l'est de Lévis	6.73
Ontario et Québec	29.71
Au nord des Grands Lacs	8.30
(Jonction de Sudbury à Fort-William et Port-Arthur et Jonction Superior)	
Provinces des Prairies	46.55
Colombie-Britannique	8.71
100.00	

Le fort pourcentage des provinces des Prairies est imputable à leur éloignement des débouchés océaniques. Le transport de la récolte de grain occasionne une grosse circulation de wagons vides et est d'un caractère très saisonnier. La plus grande partie du trafic se produit pendant une période moyenne d'environ soixante jours.

101. Le tableau suivant des chargements de wagons met en relief la conséquence de ces difficultés:

CHARGEMENTS DE WAGONS (c'est-à-dire wagons chargés et déchargés)

	Pourcentage
Lignes à l'est de Lévis	5.31
Ontario et Québec	24.24
Au nord des Grands Lacs	4.62
(Jonction de Sudbury à Fort-William et Port-Arthur et Jonction Superior)	
Provinces des Prairies	56.75
Colombie-Britannique	9.08
	100.00

102. Le commissaire Loree, qui a élaboré les données des tableaux précédents, a aussi fourni des diagrammes portant sur la densité du trafic des marchandises et indiquant les lignes où le trafic est lourd, moyen et léger. La première catégorie comprend les lignes transportant annuellement au delà de 2,750,000 tonnes-mille nettes par mille de voie; la seconde, les lignes transportant moins de 2,750,000 et plus de 250,000 tonnes-mille nettes par année; la troisième, les lignes transportant annuellement moins de 250,000 tonnes-mille nettes par mille de voie. Aux Etats-Unis, on se demande, à la lumière des résultats économiques, s'il n'y a pas lieu de supprimer toutes les voies ferrées de la troisième catégorie. Au Canada, 42 p. 100 du nombre total de milles de voie ferrée transportent moins de 5 p. 100 du total de tonnes-mille nettes et ainsi se rangent dans la troisième catégorie. Les lignes à trafic moyen représentent 48 p. 100 de la longueur totale des chemins de fer et transportent 45 p. 100 du trafic en tonnes-mille nettes, tandis que le trafic lourd, qui est restreint aux autres 10 p. 100 de la longueur des chemins de fer, représente 50 p. 100 du total des tonnes-mille nettes. Les divisions du trafic léger représentent 42 p. 100, ou 17,658 des 42,075 milles de chemins de fer du Dominion. S'il était possible d'abandonner l'exploitation irrationnelle au point de vue économique de cette partie de nos chemins de fer, le reste, par où s'effectue maintenant le transport de 95 p. 100 des tonnes-mille nettes, représenterait environ 58 p. 100 de la longueur actuelle de nos réseaux ferrés.

III. DUPLICATION DE VOIES FERRÉES

103. La duplication des chemins de fer au Canada se divise en deux catégories générales:

- (a) Les lignes construites par divers particuliers et qui, a-t-on constaté après qu'elles furent soumises à une régie et à une exploitation communes, faisaient dans une grande mesure double emploi;
- (b) Les parties des deux principaux réseaux qui se font une concurrence directe, et qui en raison d'une rivalité imprudente et d'un manque de coopération furent construites séparément, quand une construction et une exploitation communes, ou une entente relative aux droits de passage sur les lignes déjà construites, eussent répondu à tous les besoins et prévenu un fort gaspillage de deniers publics et de capitaux privés. Les lignes qui font double emploi au point de vue des services qu'elles rendent, bien qu'elles ne parcourent pas le même territoire, se rattachent à ce groupe.

104. Ces problèmes embrassent à la fois les embranchements et les grandes artères. Depuis l'inspection du réseau National, en 1923, on a pu éliminer une certaine proportion des voies faisant double emploi comprises dans les lignes du groupe (a). Le besoin de rails et de matériel pour répondre aux exigences de la guerre a indiqué la possibilité d'agir en ce sens en 1917, alors qu'on a enlevé les rails sur l'une ou l'autre des lignes du Canadien-Nord et du Grand-Tronc-Pacifique, qui se côtoyaient pour ainsi dire, entre Edmonton et Red Pass Junction, dans les montagnes Rocheuses. Par suite des besoins nés de la guerre, ces

deux lignes furent unifiées sur un parcours de 213 milles. On enleva plus tard 144 milles de rails du Canadien-Nord entre Napanee et Toronto, région que le Grand-Tronc fut le premier à desservir et qu'ont envahie ensuite le Canadien-Nord et le *Canadian Pacific Lake Shore*. Il reste encore beaucoup de duplication de ce genre.

105. Les duplications les plus marquantes de la catégorie (b) comprennent des voies principales d'une grande étendue et des services établis depuis longtemps.

IV. ABANDON PROPOSÉ DE CERTAINES VOIES

106. Au cours de la discussion quant aux remèdes possibles, le Pacifique-Canadien nous proposa un plan comportant l'abandon de plusieurs milliers de milles de voie ferrée. Dans chaque cas on indiquait une autre route. Le plan prévoit l'abandon par les deux réseaux, dans toutes les parties du Canada, de plusieurs petits tronçons que l'on pourrait remplacer par des droits de circulation sur l'un ou l'autre des réseaux.

107. Vu l'importance de ce plan pour résoudre le problème du transport en général, la Commission a signalé aux réseaux cet aspect de notre enquête. Le National-Canadien analysa les considérations d'intérêt local et général concernant les abandons suggérés appuyant sur les points suivants:

- Mérites relatifs au point de vue exploitation des autres lignes comme routes directes.
- Capacité de roulement pour le trafic des lignes directes restantes.
- Ressources naturelles tributaires de la section dont l'abandon est suggéré.
- Etendue des régions colonisées tributaires de la section.
- Production de richesses tributaires de la section.
- Economie pour le chemin de fer résultant de l'abandon.
- Coût des autres moyens de transport par les grandes routes lorsque la chose est possible.
- Coût des compensations offertes aux industries et aux colons pour la rupture des communications.

108. A la suite de cette analyse le National-Canadien émet l'opinion que l'abandon de voies ferrées au Canada devrait se limiter à l'élimination des lignes doubles qui se côtoient, et que l'abandon général des lignes et des routes directes dans les territoires déjà desservis constituerait une fausse économie. Bien qu'à son avis les abandons en masse amélioreraient très peu les finances des réseaux canadiens, il concède que certaines économies pourraient être effectuées en concentrant tout le trafic d'entier parcours sur la ligne la mieux située et celle qui peut être exploitée avec le plus d'économie.

109. Le Pacifique-Canadien affirme que si nous devons régler nos facilités de transport sur les justes besoins d'une nation de moins de onze millions d'âmes, il faudra abandonner certaines lignes et il ne reste plus qu'à choisir celles qui peuvent être sacrifiées tout en imposant le minimum d'inconfort au commerce et le moins d'embarras aux individus. Lorsqu'une section de chemin de fer est exploitée depuis un bon nombre d'années, même si cette ligne traverse un pays presque désert, on ne saurait l'abandonner sans créer des embarras à quelques-uns. D'après son expérience les individus et les industries ont toujours été portés à s'établir en des endroits éloignés des marchés, s'attendant ensuite à voir les chemins de fer et les tarifs de chemins de fer suppléer à leur désavantage géographique. Apparemment, chaque nouvelle ligne de chemin de fer semblait porter un défi aux gens aventureux et a ordinairement conduit à la multiplication insensée des usines industrielles et bien souvent à la culture de terres de qualité inférieure.

V. L'ÉLÉMENT DE CONCURRENCE

110. Il y a eu concurrence (a) entre les chemins de fer eux-mêmes, (b) entre les chemins de fer et les voies navigables pendant la saison de navigation, et (c) entre les chemins de fer et les grandes routes. Chacune de ces trois formes de concurrence a été subventionnée par le trésor public, la première sous forme de concessions de terres et de subventions en espèces, la deuxième sous forme de crédits pour améliorations et le libre usage des voies d'eau, et la troisième par la création de grands réseaux routiers dont le pavage a coûté très cher.

111. Le Pacifique-Canadien affirme que de 1920 à 1930, il y a eu une concurrence de plus en plus âpre entre les deux réseaux et que le degré et l'intensité de cette concurrence n'étaient pas justifiés par le trafic courant ni par les recettes. Reconnaissant que les deux compagnies avaient coopéré en vue de réduire les frais d'exploitation dans tous les cas où une action commune était désirable et possible, le Pacifique-Canadien était cependant d'avis qu'il y avait une limite à respecter en fait de coopération entre les deux réseaux et que cette dernière n'était possible qu'en tant qu'ils demeureront distincts et indépendants.

112. Le président du National-Canadien a dit bien franchement que, depuis l'unification du National-Canadien sous sa présente forme, ils avaient procédé, lui et le Pacifique-Canadien "de la manière commune à tous les chemins de fer" à se faire concurrence mutuellement. Il avait fallu la crise qui débuta à l'automne de 1929, pour indiquer une voie plus prudente. Il expliqua que la rivalité en construction entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien était sans doute due au manque d'une autorité centrale pour mettre un frein à ces tendances et suggéra que l'heure était venue d'établir un régime pour déterminer ces questions si les chemins de fer devaient se maintenir comme des entités distinctes.

113. C'est cette concurrence traditionnelle qui a engagé les chemins de fer dans des dépenses considérables, tant pour les immobilisations que pour l'exploitation, pour le matériel et les services de voyageurs—un service ferroviaire dont le caractère profitable donne lieu à des opinions diverses,—et cela à une époque où le volume du trafic des voyageurs déclinait sérieusement. Non seulement pendant cette période existait-il une concurrence à l'intérieur entre les deux chemins de fer mais il s'en manifestait une au dehors d'un caractère révolutionnaire, c'est-à-dire du côté du trafic routier. On aurait dû envisager celle-ci comme ayant assez d'importance pour amener ces lignes à coopérer et à faire cesser le maintien et l'extension de ces doubles services de luxe pour les voyageurs, avec incidemment l'apparente nécessité de créer des entreprises subordonnées telles que la construction d'hôtels et de navires de cabotage. Non seulement il y avait duplication dans l'exploitation des trains de voyageurs, mais les horaires des trains étaient presque identiques, lorsqu'un service échelonné aurait mieux servi les intérêts du public. Ces pratiques coûteuses s'étendaient à la livraison de billets à domicile, à la multiplication des bureaux de vente de billets de ville, aux activités dans le domaine de la radio, aux annonces coûteuses et à l'établissement d'un service de voyageurs tout à fait au delà des besoins du pays.

114. Cette concurrence eût-elle existé entre des compagnies privées, chacune comptant sur ses propres ressources pour prélever le capital et payer la facture, il est probable que les années d'adversité les auraient rendues plus sages. Mais l'une de ces compagnies rivales puisait ses fonds dans le trésor public et les conséquences de ces erreurs et de ces extravagances doivent être supportées par les contribuables, et, sous ce rapport, nous ne devons pas perdre de vue le fait que le Pacifique-Canadien, la principale compagnie rivale du National-Canadien, était en même temps le plus grand contribuable du pays. Le mal de cette concurrence malheureuse ne s'arrête pas là. Acculé jusqu'au pied du mur par le

réseau National subventionné par l'Etat, le Pacifique-Canadien s'est cru obligé, pour défendre ses propres intérêts, de relever le défi. Maintenant, dans l'intérêt des deux chemins de fer et des contribuables du Canada, il faut faire cesser cette concurrence agressive et désordonnée et, bien qu'il faille protéger convenablement le Pacifique-Canadien contre les activités du National-Canadien toujours appuyées sur la caisse nationale, il est impossible de ne pas attribuer à la compagnie privée sa part de responsabilité dans cette rivalité insensée.

VI. DIMINUTION DU TRAFIC DES VOYAGEURS

115. La diminution du trafic des voyageurs entre 1923 et 1931 et la chute très sensible du nombre de voyageurs transportés même entre 1930 et 1931 (environ 42 p. 100) sont indiquées au tableau suivant:

	1923	1930	1931
National-Canadien.....	23,683,781	17,003,131	12,890,419
Pacifique-Canadien.....	14,529,907	12,446,339	9,442,230
Total.....	38,213,688	29,449,470	22,332,649

116. En prenant 1923 comme chiffre indice, l'état suivant du nombre de milles parcourus par les trains de voyageurs indique que le Pacifique-Canadien a effectué le plus de réductions dans les services de trains pour remédier aux conditions changeantes:

Année	Canadien-National chiffre-indice		Pacifique-Canadien chiffre-indice	
1923.....	24,093,146	100.00	20,806,470	100.00
1931.....	23,718,018	98.44	19,692,785	94.65
Diminution.....	375,128	1.56	1,113,685	5.35

117. On voit la marche, pendant la période de 1923 à 1931, des recettes provenant des trains de voyageurs dans l'état suivant:

NATIONAL-CANADIEN

Année	Total	Chiffre- indice	Par train- mille	Chiffre- indice
	\$		\$ cts.	
1923.....	61,011,467	100.00	2 53	100.00
1931.....	40,330,764	66.10	1 70	67.19
Diminution.....	20,680,703	33.90	0.83	32.81

PACIFIQUE-CANADIEN

Année	Total	Chiffre- indice	Par train- mille	Chiffre- indice
	\$		\$ cts.	
1923.....	59,717,657	100.00	2 87	100.00
1931.....	37,154,422	62.22	1 89	65.85
Diminution.....	22,563,235	37.78	0.98	34.15

NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN ENSEMBLE

Année	\$	
1923.....	120,729,124	100.00
1931.....	77,485,186	64.18
Diminution.....	43,243,938	35.82

118. Les tableaux ci-dessus font voir que le nombre de milles parcourus par les trains de voyageurs du Pacifique-Canadien a été de 19,692,785 en 1931, soit 5.35 p. 100 de moins qu'en 1923, tandis que le nombre sur le National-Canadien a été de 23,718,018 milles, soit une diminution de 1.56 p. 100 seulement. N'eût été cette concurrence intense, on aurait pu effectuer des réductions plus importantes dans les services de trains pour remédier à la diminution des recettes provenant des services des trains de voyageurs qui, pour les deux chemins de fer réunis, était de 35.82 p. 100 pendant cette période. Cela aurait été surtout possible au cours des années récentes. L'étude des statistiques couvrant toute la période fait voir que le Pacifique-Canadien a commencé à réduire la circulation de ses trains en 1929, tandis que le National-Canadien, la même année, l'augmenta au point de dépasser le point culminant atteint en 1928. Les recettes brutes étant envisagées suivant une base de comparaison, on constate qu'en 1931 le National-Canadien, avec 120 p. 100 de la circulation du Pacifique-Canadien, n'encaissa que 109 p. 100 des recettes provenant des voyageurs. Cela vient à l'appui de l'opinion que le National-Canadien a maintenu un service de voyageurs hors de proportion avec les besoins du trafic.

VII. PASSES ET TRANSPORT GRATUIT

119. Les passes et le transport gratuit se rattachent aux recettes des voyageurs. On ne peut accorder de tarifs réduits et de transport gratuit au Canada qu'en conformité des dispositions de la Loi des chemins de fer qui restreint ces privilèges aux employés et ouvriers des chemins de fer et aux membres de leurs familles; aux membres des assemblées législatives provinciales, dans les limites des diverses provinces; à la famille des sénateurs et des députés, et à tous les fonctionnaires et employés de la Commission des chemins de fer que la commission peut désigner, "ou à toute autre personne à la discrétion de la Commission". Dans l'exercice des pouvoirs discrétionnaires ainsi conférés, certains employés du gouvernement fédéral bénéficient aussi de places gratuites. La Loi autorise encore les chemins de fer à accorder le transport gratuit au Gouverneur général, à son personnel et aux familles des membres de ce dernier ainsi qu'aux sénateurs et aux députés sur présentation de leur carte de député.

120. Au cours de l'année 1930, les deux compagnies de chemins de fer ont émis les passes suivantes:

	National-Canadien	Pacifique-Canadien	Les deux lignes
Passes annuelles de long service aux employés.....	77,212	62,683	139,895
Autres passes annuelles.....	16,858	21,351	38,209
Passes (un voyage) accordées aux personnes à la charge des sénateurs, députés et employés de l'Etat et à la presse.....	6,011	5,067	11,078
Autres passes (un voyage) accordées surtout aux employés de chemin de fer et aux personnes à leur charge.....	288,639	266,659	555,298

121. En 1930, les chemins de fer Nationaux du Canada avaient 94,334 employés ou 106,219 en comptant les services connexes tels que les messageries, le télégraphe, les hôtels et les filiales, tandis que le Pacifique-Canadien en avait 61,607 employés directement sur le chemin de fer et 9,111 autres assignés à des services connexes, soit un total de 70,718 pour cette compagnie, ou un

total global de 176,937. On nous apprend que les passes (un voyage) accordées aux employés de chemins de fer et aux personnes à leur charge furent surtout émises pour des employés dans l'exercice de leur fonctions.

122. On a demandé aux chemins de fer de fournir des détails supplémentaires relativement aux passes pour un voyage. L'une des deux compagnies n'a pu fournir ces renseignements, mais ceux obtenus de l'autre compagnie donnent une assez bonne idée de la coutume générale au Canada. Il en découle que les 294,640 passes émises par une compagnie de chemin de fer en 1930 se répartissent comme il suit:

Familles des sénateurs canadiens	512
Familles des députés	2,323
Employés de l'Etat et leurs familles	1,063
Fonctionnaires des Etats-Unis, immigration et douane	53
Représentants de la presse	2,060
Cas de charité	10
Fonctionnaires et employés du chemin de fer et leurs familles	246,845
Fonctionnaires et employés d'autres chemins de fer et compagnies de navigation et leurs familles	41,784

123. Nous avons pris des renseignements au sujet de la coutume suivie en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis relativement aux passes et avons constaté qu'en tenant compte des voyages entrepris pour les affaires de la compagnie, l'émission de passes aux employés de chemins de fer et à leurs familles, au Canada, ne fait pas exception à la coutume suivie aux Etats-Unis et est moins généreuse qu'en Grande-Bretagne. D'un autre côté, la coutume au Canada et aux Etats-Unis, relativement aux passes annuelles accordées aux employés pour longs services, met en relief une grande libéralité sans pareille en Grande-Bretagne.

124. Au Royaume-Uni, le député qui désire aller dans sa circonscription électorale ou en revenir, demande au comptable de la Chambre des communes anglaise un mandat qui, de fait, ordonne à la compagnie de chemin de fer d'émettre un billet conformément à la réquisition contenue dans le mandat. Le député présente ce mandat à la gare et on lui remet un billet gratuit, la compagnie de chemin de fer débitant le comptable de la Chambre des communes à la fin de chaque mois de tous billets ainsi émis aux députés. Le prix de ces billets est le même que pour le public. On suit la même procédure relativement aux membres du personnel des divers départements. Aux Etats-Unis, les membres du Sénat et les représentants du Congrès ne voyagent pas gratuitement sur les chemins de fer, ni les journalistes.

125. Nous sommes d'avis que dans les cas où la loi impose aux chemins de fer l'obligation de transporter gratuitement les députés fédéraux ou provinciaux et les personnes à leur charge, ou les fonctionnaires et les personnes à leur charge, l'Etat devrait assumer le coût des services rendus. On conseille encore d'examiner à nouveau les pouvoirs discrétionnaires dont la Commission des chemins de fer est présentement investie par la loi relativement à la question du transport gratuit. L'*Interstate Commerce Commission* des Etats-Unis ne possède pas de tels pouvoirs discrétionnaires.

VIII. L'EFFICACITÉ DE L'EXPLOITATION

126. Pendant la période à l'étude, le National-Canadien n'a pas manqué du matériel ni de la force motrice nécessaires à une exploitation efficace. Le National-Canadien était exceptionnellement bien muni de locomotives, ayant au cours de cette période de neuf ans, acquis 509 locomotives contre les 173 acquises par le Pacifique-Canadien, tandis que la moyenne du pouvoir de traction par locomotive a augmenté de 32,800 livres, en 1922, à 39,200 livres, en 1931, soit 16.4 p. 100 dans le cas du réseau National, comparativement à l'augmen-

tation de 31,349 livres à 35,338 livres, soit 12·9 p. 100, dans le cas du Pacifique-Canadien. En 1922, le National-Canadien avait 12·7 p. 100 de wagons pour les voyageurs de plus que le Pacifique-Canadien, tandis qu'en 1931 il en avait 18·1 p. 100 de plus. En 1922, le National-Canadien avait 34·4 p. 100 de wagons à marchandises de plus que le Pacifique-Canadien, et 40·9 p. 100 de plus en 1931. Le parcours moyen (grandes voies principales) du réseau National-Canadien fut de 39·6 p. 100 plus élevé que celui du Pacifique-Canadien. Le coefficient des wagons à marchandises possédés par le réseau du National-Canadien correspond donc de bien près à la différence de millage des deux réseaux. Généralement parlant, le National-Canadien est amplement pourvu de matériel.

127. Les recettes et dépenses d'exploitation pour les années 1922 et 1931, en contraste avec l'année culminante, 1928, sont les suivantes:

NATIONAL-CANADIEN

Année	Recettes	Dépenses
	\$	\$
1922.....	235,736,397	232,115,971
1928.....	304,591,268	249,731,695
1931.....	193,975,132	193,574,834

PACIFIQUE-CANADIEN

Année	Recettes	Dépenses
	\$	\$
1922.....	205,640,649	164,725,299
1928.....	251,567,043	189,602,528
1931.....	154,963,411	124,448,912

128. En utilisant 1922 comme chiffre indice, les rapports entre les recettes et les dépenses pour ces mêmes années s'établissent ainsi qu'il suit:

Année	National-Canadien		Pacifique-Canadien	
	Recettes	Dépenses	Recettes	Dépenses
1922.....	100·0	100·0	100·0	100·0
1928.....	129·2	107·6	122·3	115·1
1931.....	82·3	83·4	75·4	75·5

Les diminutions dans les recettes des deux réseaux ont été suivies d'une diminution correspondante dans les frais d'exploitation et les rapports entre les recettes et les dépenses n'ont pas été modifiés.

129. Les pourcentages des recettes des deux chemins de fer pendant la période de neuf ans, de sources diverses, sont ainsi qu'il suit:

	National-Canadien	Pacifique-Canadien
	Pour cent. 73.32	Pour cent. 67.79
<i>Provenant du service des marchandises.....</i>		
<i>Provenant du service des voyageurs—</i>		
Voyageurs.....	13.75	16.09
Postes.....	1.42	1.81
Messageries.....	5.32	5.19
Autres.....	6.19	9.12
	100.00	100.00

130. La classification du tonnage des marchandises par denrée, basée sur la moyenne des deux réseaux, pendant les années 1923 à 1931 inclusivement, indique que pour le mouvement des denrées agricoles le Pacifique-Canadien occupait le premier rang, tandis que le National-Canadien gardait la tête pour le mouvement des produits miniers, forestiers et industriels:

	National-Canadien	Pacifique-Canadien
	Pour cent. du total	
Blé et autres céréales.....	13.56	22.78
Farine et autres produits de minoterie.....	3.35	5.49
Autres produits agricoles.....	3.09	3.12
	20.00	31.39
Total des produits de l'industrie animale.....	2.54	2.47
Charbon et minéral.....	22.57	17.50
Sable, gravier et pierre.....	9.90	6.74
Autres produits miniers.....	1.75	3.21
	34.22	27.45
Total des produits forestiers.....	16.50	13.57
Total des produits manufacturés et divers.....	26.74	25.12
Grand total.....	100.00	100.00

131. Les tonnes-mille recettes du réseau National ont été, en 1931, de 14,192,123,395, soit 31.5 p. 100 de plus que celles du Pacifique-Canadien, qui étaient de 10,793,152,571. Le chiffre net de tonnes-mille par mille de voie (marchandises, services rémunérateurs et non rémunérateurs), l'unité exprimant ordinairement la densité du trafic, était en 1931 de 672,593 pour le National-Canadien, contre 729,023 pour le Pacifique-Canadien. Sous ce rapport, la situation du National-Canadien a été grandement améliorée par la contribution du *Grand Trunk Western*, une section du réseau, sur laquelle le chiffre net de tonnes-mille par mille de voie était de 1,402,377.

132. Le National Canadien (lignes canadiennes) n'a pas autant de train-milles par mille de voie que le Pacifique-Canadien, ce qui fait que le réseau National absorbe une plus forte proportion des frais fixes pour un certain volume donné de trafic. Le National-Canadien n'a pu atteindre les chargements par wagons que le Pacifique a obtenus, ce qui est évidemment un désavantage au point de vue des frais d'exploitation. On doit tenir compte de la chute du tonnage lorsque l'on considère la question des chargements de wagons.

133. Ce qui est grandement au crédit du National-Canadien, c'est le chiffre des économies qu'il a pu réaliser pendant cette période au point de vue de la consommation du charbon. On peut en juger par le tableau suivant:

CONSUMMATION DE CHARBON—NOMBRE DE LIVRES PAR 1,000 TONNES-MILLE BRUTES

	1923	1931
National-Canadien.....	146.0	117.0
Pacifique-Canadien.....	130.0	113.8

L'état comparatif ci-dessus donne une idée des rampes moins fortes qui existent sur les chemins de fer Nationaux du Canada.

134. Les comptes de charbon pour locomotives des deux réseaux ont baissé de \$58,242,655, en 1923, à \$29,433,816, en 1931, les deux compagnies respectivement ayant réduit cette dépense de moitié. La diminution dans le prix du charbon a été plutôt faible mais il y a eu réduction considérable du côté du tonnage. L'état suivant fait voir le rapport qui existe entre le coût du combustible et le coût général de l'exploitation ferroviaire:

Coefficient d'exploitation	National-Canadien		Pacifique-Canadien	
	1923	1931	1923	1931
	Pour cent	Pour cent	Pour cent	Pour cent
Combustible pour locomotives.....	13.12	8.55	12.09	8.69
Autres frais d'exploitation.....	78.66	91.16	68.91	71.62
Total.....	91.78	99.71	81.00	80.31

Il ressort du tableau ci-dessus que le coefficient du combustible du National-Canadien a décliné de 13.12 à 8.55, mais que d'un autre côté le coefficient des autres dépenses d'exploitation a augmenté de 78.66 à 91.16. Par conséquent, si, d'une part, il y a eu économie relativement à la consommation du combustible, il y a eu, d'autre part, une augmentation du rapport entre les dépenses totales d'exploitation et les recettes représentant 7.93 p. 100.

135. En cherchant une "unité de mesure" pour calculer les résultats obtenus par les chemins de fer Nationaux du Canada dans l'exploitation de leurs lignes, la coutume a été de se baser sur les résultats du Pacifique-Canadien. On ne doit pas, cependant, considérer ce barème comme étant d'une exactitude absolue. Les frais d'exploitation diffèrent nécessairement selon la différence dans l'étendue des propriétés, les fins proposées ainsi que le modèle et le type des constructions, la condition physique générale, la différence dans le caractère et le volume du trafic, la moyenne du roulage des marchandises et les chargements par trains ou par wagons. Cependant, si nous devons accepter le niveau des frais d'exploitation du Pacifique comme devant servir à déterminer à un degré raisonnable ce que devraient être les frais d'exploitation du réseau National, alors il ressort des renseignements des experts chargés de comparer les données statistiques respectives des deux réseaux que, sous certains rapports, les frais d'exploitation du National-Canadien sont plus élevés qu'ils ne devraient l'être. Ceci semble s'appliquer au chapitre des dépenses de surveillance ainsi qu'à celui des services de gare et de parcs. Les frais du National dépassaient ceux du Pacifique-Canadien de 63.5 p. 100 pour les services de surveillance; de 38.2 p. 100 pour les services de gares et de 69.7 p. 100 pour les services de parcs, tandis que le millage des trains et wagons sur les lignes du National n'était que de 22.8 p. 100 et 34.9 p. 100 respectivement plus élevé que celui du Pacifique.

136. Les déboursés énormes du National-Canadien pour l'amélioration de ses propriétés, les plus nombreuses additions à son matériel roulant, les avantages d'une force tractive plus considérable, et des dépenses plus libérales pour l'entretien de ses propriétés, auraient dû assurer une amélioration sensible dans le rendement des lignes exploitées. La question de savoir si l'amélioration obtenue est proportionnée aux dépenses encourues est sujette à controverse.

IX. COEFFICIENTS D'EXPLOITATION

137. Le coefficient d'exploitation d'un chemin de fer (c'est-à-dire la proportion des frais d'exploitation comparés à celle des recettes d'exploitation) est généralement censé indiquer le rendement et l'efficacité administrative de l'entreprise. Dans des conditions qui peuvent se comparer, l'augmentation de ce coefficient dénoterait un rendement inférieur de l'exploitation ferroviaire tandis que la diminution indiquerait un plus grand rendement.

138. En comparant les résultats obtenus sur les deux réseaux, en prenant pour base les coefficients d'exploitation, il est nécessaire, avant d'en venir à une conclusion, de tenir compte des facteurs qui peuvent avoir exercé leur influence sur les résultats obtenus par l'un ou l'autre des réseaux et de s'assurer, autant que possible, que les chiffres utilisés dans les calculs peuvent convenablement servir à la comparaison. Afin de fournir une base équitable de comparaison, la Commission a chargé un comptable indépendant de chemins de fer de procéder à une analyse et à une comparaison détaillée des comptes d'exploitation du National et du Pacifique. Les résultats de cette comparaison paraissent au tableau suivant:

COEFFICIENTS D'EXPLOITATION

Année	National-Canadien	Pacifique-Canadien
	%	%
1923.....	91.8	81.0
1924.....	92.5	80.5
1925.....	86.7	77.3
1926.....	82.5	75.8
1927.....	84.9	78.5
1928.....	82.0	75.4
1929.....	85.6	77.3
1930.....	91.4	78.4
1931.....	99.8	80.3

139. Sans doute, certains facteurs existent qui influent défavorablement sur les affaires du National, en comparaison avec le Pacifique. Les employés du National exploitent deux grands chemins de fer dont la construction avait été entreprise par des compagnies rivales. En conséquence, nous constatons une duplication de voies, d'ateliers et d'installations, situation que la coordination progressive des dix dernières années n'a pas encore corrigée entièrement. Il y a encore à considérer le volume du trafic plus léger et la moyenne des parcours plus courts entraînant à leur tour des dépenses de têtes de lignes et des parcs plus considérables dans le cas du National.

140. Le Pacifique a été construit et a progressé comme entité distincte, évitant par là plusieurs des désavantages constatés pour le National.

141. Tout en tenant compte des considérations formulées par le National quant aux conditions défavorables de son exploitation, l'analyse et la comparaison des comptes des deux compagnies ne justifient pas, selon nous, les différences très marquées dans les coefficients d'exploitation des deux réseaux.

X. PRESSION POLITIQUE ET PUBLIQUE

142. L'administration des affaires du National a subi dans le passé une pression politique et publique. Cependant, il importe de distinguer entre l'intervention politique injustifiable et l'influence des directives d'intérêt public. A cette dernière catégorie appartiennent un bon nombre des principaux projets de transport au Canada, tels que l'Intercolonial et le Pacifique, dont la construction a été entreprise à la suite d'arrangements politiques définis, basés sur des considérations d'une grande portée nationale. D'autres, comme le Grand-Tronc, à un moindre degré, et le Canadien-Nord et le Grand-Tronc-Pacifique dans une plus forte mesure, représentent un compromis entre les ambitions des promoteurs particuliers et les efforts de l'Etat pour faire servir ces ambitions à l'avantage de la nation. Bien que certains de ces projets aient été l'objet de controverses politiques animées, ils ont été approuvés par le suffrage populaire aux élections générales successives et ont été acceptés comme ayant le caractère d'une politique nationale.

143. La majorité des recommandations de la Commission royale sur les chemins de fer et le transport, de 1917, avaient pour but d'établir des sauvegardes contre les interventions politiques qui sont naturellement à craindre dans la conduite d'une entreprise publique de l'étendue et du caractère des chemins de fer Nationaux du Canada. Mais le gouvernement de l'époque refusa de suivre le plan d'organisation recommandé par la Commission qui, en substance, visait à confier l'administration à un conseil de régie permanent se perpétuant automatiquement.

144. Au lieu de cela on a adopté le plan contenu dans la Loi des chemins de fer Nationaux du Canada. Cette Loi autorise la nomination par arrêté du conseil d'un conseil d'administration ne comprenant pas plus de dix-sept membres et restant en fonction d'année en année. C'est le gouvernement qui nomme, avec l'approbation du conseil, le président de ce dernier et de la compagnie.

145. Dans les circonstances, les fonctions des administrateurs ont revêtu, dans la pratique, un caractère consultatif. Il semble qu'ils approuvaient officiellement, en général, les programmes de dépenses qu'ils croyaient relever surtout du président et du gouvernement. Cela laissait le chemin de fer à la merci des influences politiques et de la pression exercée par le public, les groupes, les associations d'hommes d'affaires et les syndicats ouvriers.

146. Les employés supérieurs de la compagnie nous ont assurés qu'il n'y avait pas eu, ou bien peu, d'intervention politique directe, par les ministres et députés, dans les questions de détail concernant l'exploitation du réseau. C'est dans la haute direction que les considérations politiques ont conduit à des immobilisations malavisées et inutiles, dont le résultat a été de créer une atmosphère qui fit perdre de vue les principes ordinaires d'exploitation commerciale.

147. Au cours de l'enquête, le président du National-Canadien présenta à la Commission un exposé modéré dans lequel il exprimait les vues suivantes:

"L'un des désavantages inhérents à toute entreprise d'Etat, telle que les chemins de fer Nationaux du Canada, est le problème des interventions politiques—et l'on pourrait ajouter, de la pression exercée par le public. En faisant cette déclaration, je veux qu'il soit bien compris que je n'ai pas l'intention de critiquer un parti ou un gouvernement quelconques, soit pour le présent, soit pour le passé. Je répète simplement une vérité fondamentale et un fait universellement reconnu.

"Les chefs de tous les partis et le peuple du Canada sont unanimes dans leur désir de placer les chemins de fer Nationaux du Canada à l'abri des interventions politiques. Mais les faits sont là pour prouver que malgré ces désirs et ces vœux, le problème présente des difficultés qui échappent à nos chefs politiques, quel que soit leur patriotisme, quelle que soit leur largeur d'esprit. Après tout, sous toute forme de gouvernement populaire, on doit reconnaître comme un axiome généralement accepté que la fonction d'un gouvernement n'est la politique, et peu importe que nous l'aimions ou ne l'aimions pas, un gouvernement quelconque ne peut pas se débarrasser de l'élément politique dans ses activités."

148. Le président du Pacifique semblait se préoccuper plus des activités de ce qu'il appelait les administrateurs "à mentalité politique" du National que de la pression politique directe pour des fins déterminées. Il s'exprima comme suit:

"Nous parlons beaucoup d'intervention politique qui est nuisible à l'exploitation du chemin de fer et nous savons que cela, en général, est vrai. Mais quand nous nous exprimons ainsi, nous semblons penser que la seule influence politique est celle exercée par le gouvernement, un ministre ou un député. A mon avis, l'intervention la plus pernicieuse a son origine dans l'attitude politique des hommes associés aux institutions de l'Etat. Il est possible qu'ils n'en aient pas connaissance, mais ils acquièrent une mentalité politique; leurs directives et leurs actions sont entachées de politique et comme cette conduite représente l'attitude de la corporation, à mon point de vue, cela est plus sérieux que l'intervention isolée d'un député qui cherche à faire placer un de ses amis.

"Il y a plusieurs années, les réseaux privés ne pouvaient pas toujours se soustraire à la pression politique. Aujourd'hui, ce n'est plus de même, car nous pouvons écarter une pression de nature. Mais la mentalité créée à l'intérieur d'un organisme du seul fait qu'il appartient au public et non pas à des particuliers est chose grave.

"Nous avons signalé l'impossibilité de prévoir l'attitude du gouvernement à l'égard d'un chemin de fer quelconque et je crois que nous ne pouvons prévoir, d'une année à l'autre, le programme ferroviaire d'un gouvernement quelconque. Tant qu'il est propriétaire du chemin de fer et exerce un certain degré de contrôle dans son administration et tant qu'il avance les fonds nécessaires, nous ne pouvons pas échapper à ce danger."

149. L'année 1929 offre probablement un exemple frappant de ce que peut faire la pression politique et publique.

150. Voici les crédits du National-Canadien autorisés par le Parlement durant l'année financière 1929-30:

Budget des chemins de fer Nationaux du Canada de 1929.....	\$ 53,750,000
Chemins de fer Nationaux (lignes de l'est) déficit de 1929 et 20 p. 100 de réduction des tarifs.....	\$ 6,808,172
Construction du bac transbordeur de l'île du Prince-Edouard	2,500,000
Construction d'embranchements (1929-1932).....	30,136,325
Terminus de Montréal (construction).....	50,000,000
Acquisition de chemins de fer.....	31,247,500
Emission pour nouveau matériel.....	18,000,000
	<u>\$192,441,997</u>

De plus, les programmes de construction ont été poursuivis en conformité d'une législation antérieure, les crédits non utilisés étant pour la

Construction d'embranchements.....	\$ 9,482,021
Construction du terminus de Toronto.....	3,583,863
	<u>\$ 13,065,884</u>
Total des dépenses autorisées.....	<u>\$205,507,881</u>

151. Pendant la même année, les déboursés en espèces effectués sous le régime de ces autorisations se sont élevés à \$113,859,777, le solde de \$91,748,104 étant imputable aux années subséquentes à l'avancement des travaux de construction ou à l'échéance des obligations émises pour l'achat des chemins de fer.

Le tableau ci-dessus ne tient pas compte d'une autre loi pourvoyant au remboursement de \$18,000,000 de valeurs échues ni des \$6,396,000 votés pour le chemin de fer de la Baie d'Hudson et la construction du terminus au cours de la même année.

152. L'augmentation nette de la dette consolidée du National-Canadien en 1929 atteint \$144,670,459 tandis que la moyenne de l'augmentation annuelle au cours des six dernières années a été de \$28,897,648.

153. L'intérêt annuel sur la dette consolidée au public qui, à la fin de l'année 1928, était de \$41,810,880, a augmenté jusqu'à \$55,587,145 à la fin de 1931, ce qui est dû largement au programme d'expansion inauguré en 1929.

154. Si nous envisageons la libéralité avec laquelle on s'est lancé dans la construction et l'acquisition d'embranchements ainsi que les dépenses en construction d'hôtels et la duplication des services de chemin de fer et de navigation, il est impossible de ne pas conclure que le conseil d'administration et la régie des chemins de fer Nationaux du Canada étaient susceptibles de se laisser influencer par la pression politique et publique qu'ils auraient dû éviter dans l'intérêt public.

CHAPITRE IV.

LES CAUSES DE L'EMBARRAS FERROVIAIRE

155. Avant d'aborder les solutions au problème des transports, nous allons indiquer brièvement les causes de la situation actuelle. Quoique le désaccord règne sur l'importance relative de ces différentes causes, nul ne peut nier l'effet d'ensemble qu'elles ont produit sur les chemins de fer, ni la nécessité d'un effort sérieux en vue d'améliorer la situation, dans l'intérêt des chemins de fer comme des contribuables du Canada. Voici les principales de ces causes:

1. L'expansion des réseaux au delà des besoins immédiats du pays.
2. Une concurrence vive et effrénée entre deux entreprises ferroviaires transcontinentales, concurrence d'autant plus désastreuse que l'une des concurrentes appartient au public et est soutenue par le trésor du Dominion.
3. Les réactions de la crise mondiale du commerce, qui a commencé en 1929 et a augmenté d'intensité d'une année à l'autre.
4. La concurrence d'autres modes de transport, notamment le transport routier.
5. Le manque de souplesse des tarifs de transport et de la routine générale des chemins de fer, qui empêche de prendre des décisions promptes pour parer à la baisse des recettes et pour lutter efficacement contre la concurrence des autres modes de transport.
6. Les contrats passés avec les syndicats ouvriers, lesquels établissent une échelle de salaires et des coutumes ouvrières rigides.
7. Les désavantages particuliers du National-Canadien provenant des causes suivantes:
 - (a) Acceptation, par le gouvernement, des dettes des réseaux insolubles pour des raisons de crédit national.
 - (b) Fortes dépenses de capitaux pour améliorer l'état matériel des chemins de fer acquis.
 - (c) Pressions politiques et locales sur la direction dues au fait de l'autorité directe du gouvernement.

Dans les chapitres précédents, nous avons analysé trois de ces causes: la concurrence vive et effrénée, les pressions politiques et locales sur la direction du National-Canadien et le fardeau d'une dette excessive au compte du capital. Nous n'avons rien à ajouter sur ces points.

I. MILLAGE EXCESSIF

156. Au début du rapport, nous avons insisté sur le millage excessif des réseaux canadiens. Nous avons également abordé la multiplication des embranchements entre 1924 et 1930. Nous avons fait remarquer que la population par mille de chemin de fer à vapeur, aux Etats-Unis, fait plus que doubler celle du Dominion, et que les autorités compétentes, aux Etats-Unis, admettent le millage excessif du rail dans leur pays. Nous avons parlé de la faible densité du trafic sur la plus grande partie des chemins de fer canadiens. Les cartes de densité du trafic jointes au rapport illustrent le fait d'une manière graphique. Pour assurer une exploitation rationnelle, les deux chemins de fer devraient entreprendre immédiatement l'examen attentif de toutes les lignes à trafic léger, pour voir quelles sont celles qu'ils doivent conserver et celles qu'ils doivent abandonner. Là où l'on optera pour l'abandon, on devrait suspendre promptement les opérations et

récupérer le matériel tout de suite ou plus tard. On devrait songer à n'exploiter que pendant une partie de l'année une grande portion de nos réseaux. Il faut réduire radicalement non seulement le service sur ces lignes à trafic léger, mais aussi le millage, si l'on veut que les chemins de fer recouvrent leur sécurité économique.

II. LA CRISE COMMERCIALE

157. Dans la mesure où l'état des réseaux canadiens résulte de la crise mondiale du commerce, en général ils partagent tout simplement le sort de presque toutes les industries et presque tous les réseaux des autres pays. Aux Etats-Unis d'Amérique, la baisse des recettes ferroviaires n'a pas paru avant 1930, mais à la fin de 1931, la recette nette des réseaux de la classe I avait baissé de \$1,395,348,-471 à \$662,314,465 (au delà de la moitié), ce qui dépasse la baisse subie par le Pacifique-Canadien. Si celui-ci a moins souffert que les chemins américains, c'est sans doute parce qu'il a pris les devants en pratiquant dans ses frais d'exploitation et ses services, des réductions radicales qui ont eu leur plein effet en 1931. Il n'appartient pas à la présente Commission d'indiquer les mesures à prendre pour faire renaître le commerce. Aussi nous contenterons-nous de faire remarquer qu'une augmentation des recettes sur 1931, ne fut-ce que de 20 p. 100, ce qui serait encore inférieur aux recettes brutes de 1925, améliorerait sensiblement la situation ferroviaire au Canada. L'expérience acquise dans l'exploitation à frais réduits des deux ou trois dernières années ne devrait pas se perdre, mais se manifester sous la forme d'une plus forte recette nette.

III. LA CONCURRENCE DES AUTRES MODES DE TRANSPORT

(a) LE TRANSPORT ROUTIER

158. Depuis dix ans, le transport routier conteste la suprématie du chemin de fer dans le domaine du transport des voyageurs et des marchandises. Le nombre des automobiles particulières au Canada a passé de 515,178 en 1923 à 1,024,385 en 1931, augmentation de presque du double. Pendant la même période, le nombre des autobus a sans aucun doute augmenté considérablement. Il n'existe pas de statistiques pour les années antérieures à 1927, mais le nombre des autobus était de 1,636 en 1931, soit une augmentation de 61 p. 100 sur 1927. Les camions automobiles appartenant soit à des particuliers, soit à des entreprises de transport, sont actuellement au nombre de 165,855. C'est une augmentation de 214 p. 100 sur 1923. Le nombre total des véhicules à moteur (à l'exclusion des motocyclettes) a augmenté, pendant la période que nous passons en revue (1923 à 1931), de 576,668 à 1,197,188, soit plus de 100 p. 100. Cet essor a modifié de façon durable les habitudes de voyage de la population et, à bien des égards, a transformé la vie économique et sociale du pays. Il a donné au public en général des facilités de transport dont il n'avait jamais joui auparavant, et au commerce comme à l'industrie des facilités d'une valeur considérable et durable.

159. Mais si le véhicule à moteur a beaucoup stimulé l'habitude des voyages, il a soustrait au chemin de fer un volume considérable de trafic. C'est l'automobile particulière qui a surtout détourné vers la grande route le gros du trafic des voyageurs. Par suite, le transport des voyageurs à faible distance par chemin de fer s'est réduit à peu de chose et celui des voyageurs à longue distance se trouve menacé. La réduction du trafic des chemins de fer au profit de l'autobus n'est pas encore excessivement importante, mais l'emploi de ce mode de transport augmente et, dans les districts les plus peuplés, son effet sur les chemins de fer est déjà considérable. Dans le transport des marchandises, le camion automobile, surtout le camion du particulier, a enlevé un important trafic aux chemins de fer.

160. Pour rendre justice au véhicule routier, il faut admettre que ce détournement du trafic des chemins de fer au profit des routes est souvent dû au fait que le transport routier est plus satisfaisant, tant par sa commodité que par son bon marché. Mais dans la mesure où ce détournement est dû à un prix plus avantageux, du fait que les véhicules routiers ne portent pas leur juste part du coût des grandes routes dont ils se servent, ou au fait qu'ils sont exempts de règlements analogues à ceux qui régissent les autres modes de transport, ce détournement pourrait bien être nuisible aux meilleurs intérêts du pays.

161. Avec le prolongement des routes à surface dure et l'accroissement des parcours d'hiver, on doit s'attendre à un plus grand usage des véhicules à moteur et à une plus grande réduction du trafic ferroviaire. En recherchant une solution permanente du problème ferroviaire au Canada, on ne saurait négliger ce mode de transport commode et relativement nouveau, ni ses contre-coups sur les chemins de fer. Pour établir avec justice les conditions où la concurrence peut s'exercer entre ces deux modes de transport, il faut tenir compte, non seulement des intérêts légitimes des réseaux ferrés, mais aussi de l'intérêt du public, du commerce et de l'industrie en général. Non seulement la concurrence déloyale entre les chemins de fer est nettement nuisible au bien commun, mais cette concurrence déloyale et dérégulée entre les chemins de fer et les exploitants de la route est aussi dommageable et aboutit à la duplication des efforts et au gaspillage.

162. Nous annexons au présent rapport des statistiques du transport routier au Canada, des renseignements sur les tarifs, les règlements édictés par les gouvernements provinciaux et un sommaire des opinions exprimées par divers spécialistes en matière de transport routier et par les exploitants de la route.

163. On admet généralement qu'il faut réglementer les transports routiers et égaliser les conditions du transport routier et ferroviaire. On reconnaît particulièrement cette nécessité lorsqu'on songe aux règlements imposés aux chemins de fer et à l'absence, pour ainsi dire, d'une réglementation pour les exploitants de la route, surtout en ce qui concerne le transport des marchandises, comme aussi au fait que, d'habitude, on établissait les tarifs ferroviaires de marchandises en supposant que le transport était le monopole de la voie ferrée. C'est d'après cette supposition que les tarifs ont été fixés à un niveau comparativement élevé (eu égard aux frais réels d'exploitation) pour le transport en petite vitesse des colis à faible distance et pour les messageries, et à un niveau plus bas et moins rémunérateur pour le transport des marchandises pesantes et encombrantes qui font d'ordinaire un long trajet.

164. Si les chemins de fer perdent, au bénéfice du transport routier, une grande partie de leur trafic rémunérateur à faible distance, le remaniement de toute la tarification des marchandises s'impose peut-être, en vue d'augmenter les tarifs du transport à longue distance des marchandises lourdes.

165. Il importe que le pays ait le libre usage des modes de transport les moins coûteux et, partant, que l'on n'impose pas de restrictions injustes à l'exploitant de la route. Les chemins de fer eux-mêmes devraient pouvoir créer et exploiter des services de véhicules routiers, subordonnés aux restrictions imposées aux autres exploitants de la route. D'autre part, au Canada, où il faut transporter en tout temps de l'année de grosses quantités de marchandises sur de grandes distances, le transport par chemin de fer importe au bien-être économique du pays. Parce qu'ils sont essentiels et que leurs tarifs supposent des conditions qui équivalent presque à un monopole, les chemins de fer ont besoin, pour fonctionner de façon rationnelle, d'une certaine protection contre la concurrence du transport routier à longue distance et d'une certaine égalisation des conditions du trafic à faible distance.

166. Toute réglementation visant à restreindre le transport routier n'aboutira que dans une faible mesure au partage des services entre les routes et les chemins de fer. Ce partage du travail, l'action arbitraire des gouvernements ne sera pas la meilleure manière de l'obtenir. Ce sont plutôt les efforts des entrepreneurs de transport qui pourront le réaliser. En se relâchant un peu de leur concurrence et en s'appliquant à coordonner leurs services, ils créeront un système de transport bien ordonné. Dans un pareil système, le transport routier jouera le vrai rôle qui lui appartient: celui d'auxiliaire et de complément du chemin de fer.

167. D'après la Constitution du pays, la réglementation du transport routier relève exclusivement des provinces. Quoique le gouvernement fédéral ne soit pas limité par la constitution en matière fiscale, en pratique, les taxes sur les véhicules routiers ne sont imposées que par les provinces. Devant ce fait, il ne conviendrait pas de faire des recommandations précises concernant la réglementation et l'imposition du transport routier. Toutefois, les gouvernements fédéral et provinciaux devraient examiner en commun la question en vue de mettre les transports routier et ferroviaire sur un pied d'égalité et d'assurer l'uniformité dans tout le Dominion. Une enquête commune par les gouvernements fédéral et provinciaux devrait aboutir à une entente sur les principes généraux de la réglementation et l'imposition des véhicules à moteur utilisant les routes publiques. L'application et l'adaptation périodique des principes de transport routier convenus pourraient être confiées à un comité consultatif comprenant des représentants provinciaux et fédéraux.

168. Voici, à notre avis, quels sont les principes généraux d'après lesquels il conviendrait de réglementer les services de transport routier de voyageurs et les voituriers, publics ou à l'entreprise:

- (i) Publication des tarifs.
- (ii) Dans ces tarifs, les voituriers publics devraient accepter de transporter ce qu'on leur offre, sans distinguer entre les clients ni entre les marchandises.
- (iii) Les exploitants devraient être assurés contre tous les risques, y compris les risques des tiers.
- (iv) Les exploitants devraient tenir une comptabilité d'après un système prescrit et rendre compte uniformément à l'autorité publique compétente.
- (v) On devrait exiger un minimum de conditions de travail, y compris les salaires et la durée du travail.
- (vi) Pour la sécurité du public, on devrait exiger de tous les chauffeurs un minimum d'aptitude.
- (vii) On devrait se préoccuper de préserver le revêtement des routes et, à cette fin, limiter les dimensions et le poids des voitures, suivant le type et la nature de la route.

169. En outre, nous estimons qu'à toute enquête commune sur cette question, il conviendrait d'examiner attentivement l'institution dans tout le pays, (abstraction faite des licences qui existent déjà pour des fins de revenu), d'un système uniforme de licences pour les automobiles transportant des voyageurs et des marchandises, servant soit au transport public ou à l'entreprise, soit à transporter exclusivement les marchandises de leur propriétaire. Sous ce régime, on ne devrait, à notre avis, accorder la licence qu'aux entreprises de transport public ordinaire de marchandises capables d'établir, à la satisfaction des autorités, que le service rendu ou à établir est dans l'intérêt public.

170. La licence des véhicules à moteur faisant le transport routier, y compris la taxe sur l'essence, devrait constituer une bonne proportion des frais de construction et d'entretien des grandes routes. Une juste proportion, à notre avis,

équivaldrait aux deux tiers du coût total des grandes routes dans les régions urbaines, et augmenterait dans les régions moins peuplées. Quant à la répartition entre les différentes catégories de véhicules, nous estimons que les taxes devraient peser plus lourdement sur le gros trafic à longue distance.

(b) L'AVIATION

171. L'aviation est l'un des phénomènes de notre siècle et à mesure que la science aéronautique progressera, l'avion jouera un rôle de plus en plus important comme moyen de transport. Il en sera ainsi particulièrement dans notre pays où tout concourt à favoriser les transports aériens: configuration et géographie du pays, éparpillement de la population et des centres de population.

172. On a déjà fait d'importants progrès dans ce nouveau moyen de transport et il faut en savoir gré à qui de droit. L'aéroplane est déjà accepté comme moyen normal de transport à travers de vastes étendues du Canada septentrional. Il a permis de créer, jusqu'aux extrêmes limites du Dominion, des services rapides et comparativement sûrs qui n'ont pas nécessité les énormes capitaux qu'exigent les routes et les chemins de fer.

173. Remplie de promesses, l'aviation est encore dans son enfance, et il nous semble encore trop tôt pour faire des recommandations précises sur le transport aérien. Le gouvernement fédéral devrait, cependant, se tenir bien au courant des progrès présents et futurs de l'aviation. Il est encourageant d'observer que les deux principaux chemins de fer ont reconnu l'importance de ce nouveau mode de voyage, et le fait qu'ils ont engagé des capitaux dans une des plus grandes entreprises d'aviation du Dominion pourrait bien être le point de départ d'une véritable coordination des deux modes de transport.

(c) LES COURS D'EAU

174. Pendant huit mois de l'année, les facilités offertes par les réseaux ferrés du Canada ont leur pendant, sur à peu près un tiers de leur parcours, dans un système de transport fluvial qui, créé à grands frais par le gouvernement, fournit aux expéditeurs de marchandises encombrantes à destination lointaine, un service à des prix que les chemins de fer ne peuvent offrir. Pendant la saison de navigation, notre voie fluviale accapare non seulement presque tout le trafic du grain d'exportation à destination de l'est, depuis la tête des Lacs jusqu'aux ports d'aval des lacs, mais aussi une forte partie du trafic intérieur des régions orientales et centrales en fait de charbon, de minéral de fer et de ciment.

175. L'apparente anomalie d'un système de transport fluvial subordonné à des canaux, exploité en grand, tantôt en liaison avec le transport moderne par rail, tantôt à la place de ce dernier, s'explique par le fait qu'au point de vue de l'étendue, de la sécurité, de la diligence et de la capacité, sans parler des sources de trafic, la voie fluviale des Grands lacs et du Saint-Laurent n'a pas sa pareille parmi les voies de navigation fluviale. Soixante et dix milles de canalisation ont suffi pour établir une voie navigable ininterrompue de Montréal à la tête du lac Supérieur, sur douze cents milles de lacs et de rivières. En réalité, ces grandes pièces d'eau où la navigation a l'ampleur et la liberté du transport océanique ne se comparent pas aux étroites voies fluviales que les chemins de fer ont si bien supplantées dès leur avènement.

176. Les sources de trafic sont aussi amples que la voie même. Arrosant le bassin central, la voie des Grands Lacs et du Saint-Laurent constitue non seulement un réseau intérieur d'une longueur unique, mais aussi un débouché, le seul grand débouché fluvial, vers le littoral de l'Atlantique septentrional, de la contrée agricole la plus vaste et la plus riche du Canada et des Etats-Unis.

177. Le centre du mouvement commercial qui emprunte la voie navigable des Grands lacs se trouve aux écluses canadiennes et américaines du Sault-Sainte-Marie. On ne se rend pas toujours compte que, en saison normale, le trafic par la rivière Sainte-Marie, entre les lacs Supérieur et Huron, excède le trafic des canaux réunis de Panama, de Suez, de Kiel et de Manchester. En 1929, le trafic a atteint 92,616,808 tonnes au Sault-Sainte-Marie (écluses canadiennes et américaines), contre 30,663,006 à Panama, 33,466,014 à Suez, 21,613,088 à Kiel, et 6,558,598 à Manchester, soit un total de 92,300,000 pour les quatre canaux d'eau salée, ou un tonnage un peu moindre que celui de la voie d'eau douce observé au cœur de notre voie fluviale internationale.

178. Depuis la crise commerciale de 1929, la diminution du tonnage empruntant le double canal du Sault-Sainte-Marie marque d'une manière saisissante le trafic réduit du minéral et du grain empruntant les Grands Lacs. En 1930, ce trafic, qui avait atteint quatre-vingt-douze millions de tonnes en 1929, baissa à 72,897,895 tonnes, et pendant la saison navigable de 1931, il baissa à 44,606,325 tonnes, soit de plus de moitié.

179. Ces eaux sont sillonnées par de nombreux navires mesurant plus de 600 pieds de longueur et 60 à 70 pieds de largeur, dont plusieurs prennent une cargaison de 17,000 tonnes, soit 566,666 boisseaux de grain. L'achèvement du nouveau canal maritime Welland a permis à ces gros cargos des lacs d'amont de descendre au lac Ontario et dans les eaux d'amont du Saint-Laurent, et il ne reste plus que cent milles de fleuve à canaliser pour moderniser complètement la voie des Grands Lacs et du Saint-Laurent, depuis l'océan jusqu'au cœur du continent nord-américain.

180. En 1931, année bien inférieure à la moyenne, le trafic qui a emprunté les canaux canadiens de cette route a totalisé 16,189,074 tonnes. Sont comptées deux fois dans ce chiffre certaines cargaisons ayant emprunté deux canaux ou plus. Ce transport s'est effectué par 27,651 navires.

Les catégories de marchandises transportées ont été ainsi qu'il suit:

Produits agricoles	7,757,307
Produits animaux	15,830
Produits manufacturés	2,976,780
Produits forestiers	748,419
Produits miniers	4,690,738
Total	<u>16,189,074</u>

181. Les deux tiers des produits agricoles étaient du grain, surtout du blé. 146,016,991 boisseaux de blé canadien sont passés par les écluses canadiennes ou américaines du Sault-Sainte-Marie pendant la saison de 1931, contre 312,425,869 boisseaux en 1928.

182. L'ampleur de cette voie fluviale vers l'Atlantique ne doit pas faire oublier l'importance, pour le Canada, du canal de Panama, non seulement comme moyen d'augmenter l'exportation de grain par le port de Vancouver, mais aussi comme moyen d'accroître en général le commerce d'exportation de la Colombie-Britannique. Il ne faut pas oublier non plus l'effet, sur le transport canadien en général, de l'emploi du canal de Panama comme deuxième voie de transport transcontinentale canadienne. Au cours de l'année terminée le 30 juin 1930, les cargos intercostaux canadiens se sont servis de ce canal pour transporter 180,000 tonnes vers l'ouest et 190,000 tonnes vers l'est.

183. En ce qui concerne le mouvement du grain et des marchandises encombrantes, le transport par chemin de fer s'est adapté dans une large mesure à la situation créée par la concurrence de la grande voie fluviale. Les chemins de fer transportent en destination ou à partir de la tête des lacs et des ports d'aval des lacs. Le mouvement du grain surtout dépend du transport fluvial à bon marché,

et même le sort des chemins de fer de l'Ouest dépend de la possibilité pour le cultivateur de blé de transporter à bon marché son produit aux ports océaniques. La voie fluviale joue un rôle nécessaire dans ce transport vers le littoral de l'est. Si les producteurs de l'Ouest canadien doivent continuer à cultiver pour l'exportation, alors la majeure partie du grain et des marchandises encombrantes voyageant de l'ouest à l'est doit continuer à emprunter la voie fluviale.

184. Si le grain vient à passer en forte quantité par la baie d'Hudson, il en restera encore un fort tonnage qui cherchera à s'écouler par les ports de l'est et de l'ouest, et il est peu probable que le volume du trafic de l'ouest à l'est s'écarte beaucoup des chiffres actuels. L'accroissement de la production, en général, a fait pendant au mouvement du grain vers la côte du Pacifique, et il est plus que probable que le phénomène se répétera lorsqu'on ouvrira le port de Churchill au commerce d'exportation du grain.

185. A première vue, il semblerait que la construction de canaux dont l'usage est gratuit pour les frêteurs fût une forme de subvention publique à un mode de transport rival. Mais, du moins en ce qui concerne le trafic du grain en vrac et des marchandises pesantes, les chemins de fer ne s'en plaignent pas. L'imposition d'un droit de passage n'aiderait pas aux chemins de fer et leur nuirait probablement, car elle tendrait à décourager le producteur. Le Pacifique-Canadien a depuis plusieurs années, sur les lacs, des bateaux qui transportent les voyageurs et les colis, et le National-Canadien s'est entendu pour le même objet avec l'une des grandes entreprises de transport sur les Lacs.

186. Les progrès futurs de la voie du Saint-Laurent et des lacs d'aval, laquelle permettra de transporter des colis directement de Montréal à la tête des Lacs sans transbordement, enlèvera peut-être encore du trafic à la voie ferrée transcontinentale, mais dans le transport des colis il y a une question de temps, et le chemin de fer devrait pouvoir disputer une grosse part de ce trafic à son concurrent moins rapide.

187. Le fret maritime continuera à être un facteur d'une grande importance dans l'alimentation du transport, qu'il s'agisse de la voie fluviale ou de la voie intercostale passant par le canal de Panama, mais le trafic par rail s'est pour une bonne part adapté aux conditions existantes et il ne semble pas probable que les développements en cours ou en projet relativement à la route de la Baie d'Hudson ou au creusement des canaux du Saint-Laurent et des Grands lacs nuisent sérieusement aux chemins de fer. La concurrence du trafic maritime n'entre pas pour beaucoup dans les difficultés actuelles des chemins de fer.

IV. TARIFS DES MARCHANDISES

188. Si nous nous sommes abstenus de faire des recommandations, nous reconnaissons que la question des tarifs est intimement liée à celle des transports. La situation actuelle est difficile et compliquée. Plusieurs témoins compétents nous ont représenté que toute augmentation des tarifs imposerait un nouveau désavantage au manufacturier et au producteur canadiens à une époque où ils peuvent le moins se charger de nouveaux fardeaux, et que les tarifs plus élevés pourraient avoir pour effet de réduire le trafic au point de n'apporter aucun soulagement aux chemins de fer.

189. Il semble que, dans le moment, tout remaniement des tarifs serait inopportun, mais avant de quitter ce point, nous croyons devoir exprimer l'opinion que, même dans des circonstances plus propices, la situation financière des chemins de fer peut exiger une enquête spéciale sur toute la question des tarifs, dans son sens le plus large, afin de déterminer si les tarifs existants sont justes et équitables,

tant pour les chemins de fer que pour leurs clients. En déterminant ce qui est juste et équitable pour les chemins de fer, on devra tenir compte, entre autres choses, de ce qu'il en coûte pour fournir ces services, y compris la rémunération des capitaux engagés.

V. CONTRATS AVEC LA MAIN-D'ŒUVRE

190. Les salaires et les conditions du travail de la plupart des ouvriers des deux réseaux s'établissent au moyen de contrats avec les syndicats ouvriers intéressés. La plupart de ces ouvriers appartiennent à des syndicats qui comprennent non seulement des cheminots canadiens mais aussi des américains. Soit à cause de cette affiliation, soit pour d'autres raisons, il est de fait que les salaires et les conditions de travail des cheminots des deux pays sont à peu près les mêmes. Dans ces derniers mois, les salaires des employés et des ouvriers des deux réseaux ont subi certaines réductions qui ont allégé le fardeau des réseaux, et il est satisfaisant de noter que ces changements se sont effectués sans aucun trouble.

191. Si les bonnes relations se maintiennent entre la direction et les ouvriers et les employés des deux réseaux, et si l'on reconnaît franchement la gravité de la situation financière, on pourra améliorer grandement la situation des réseaux, sans causer de misère aux employés et aux ouvriers.

VI. DÉSAVANTAGES PARTICULIERS AU NATIONAL-CANADIEN

(a) CAPITALISATION ET FRAIS GÉNÉRAUX EXCESSIFS

192. Sous le fardeau très lourd de ses dettes de capitaux et de ses frais fixes, le National-Canadien n'a obtenu que d'assez maigres résultats. Comme nous avons déjà traité cette question au chapitre III, nous n'avons pas besoin d'y revenir.

(b) DÉSAVANTAGES MATÉRIELS DU RÉSEAU NATIONAL

193. De 1917 à 1922, les compagnies formant partie du National-Canadien ont dépensé \$222,547,181 au compte du capital pour terminer et améliorer les lignes qui leur appartenaient. Lorsque la nouvelle administration prit charge des lignes réunies, en 1923, il fallut de nouveaux capitaux pour mettre le réseau en état d'obtenir une part convenable du trafic. La tâche de mettre le chemin de fer et le matériel en état de bon fonctionnement fut entreprise avec enthousiasme, et le Parlement vota généreusement les sommes requises.

194. On obtint ainsi un réseau apte à fournir un service de haute valeur, avec un personnel loyal et enthousiaste d'employés et d'ouvriers, mais il en coûtait cher. Pendant les neuf ans qui ont suivi, comme on le verra par les chiffres du paragraphe 49 du rapport, on a dépensé \$304,551,249 pour améliorer la voie, pour du matériel roulant, des services sur les lacs et les rivières, et le terminus de Montréal, sans compter les embranchements. Il fallut prélever le capital nécessaire à ces fins en augmentant la dette du réseau. Pendant cette période, les frais fixes augmentèrent de quelque \$20,000,000. L'apport de tant de capitaux nouveaux, qui portaient intérêt à partir du moment où ils étaient dépensés eût suffi, sans la crise, à mettre le réseau dans l'embarras.

CHAPITRE V.

PROPOSITIONS ET REMÈDES

195. Nous avons soigneusement considéré la documentation volumineuse et instructive qu'on a placée devant nous à propos de cette question, qui est de grande importance pour le peuple canadien, et avant d'en arriver à nos conclusions et de faire nos recommandations, nous nous sommes efforcés de ne pas tenir compte de la solution qui s'imposerait en d'autres circonstances et dans d'autres pays, et de ne baser notre jugement que sur le meilleur intérêt du peuple canadien.

196. Nous avons déjà fait des recommandations précises au sujet du transport routier, mais le problème que la Commission a à envisager, c'est de soulager le Canada du lourd fardeau résultant de la situation ferroviaire. Pour en arriver là, il faut des mesures d'économie radicales et nous avons suggéré des plans à cette fin.

I. PLANS

197. On a suggéré le fusionnement des deux réseaux afin, non seulement d'atteindre le maximum de l'économie, mais aussi d'utiliser plus rationnellement les deux réseaux. Cela soulève la question de savoir si l'on doit étatiser ou conserver le régime de la propriété privée. Quelle que soit la valeur du projet, ce n'est pas le temps de faire une étude sérieuse de ce remède. La nationalisation complète n'est pas plus possible que la propriété exclusivement particulière.

En établissant un monopole d'une telle ampleur et d'une telle importance, on confierait à ceux qui en auraient l'administration des pouvoirs qui, s'ils n'étaient pas bien exercés, porteraient préjudice aux intérêts généraux du Dominion.

198. On a également suggéré de louer le National-Canadien au Pacifique-Canadien soit à perpétuité, soit pendant assez de temps pour permettre d'effectuer des économies sensibles.

Un bail à perpétuité présente certaines difficultés. Quelles qu'en soient les sauvegardes, il aboutirait à l'établissement d'un monopole.

199. Il y a deux autres raisons qui militent contre la concession d'un bail perpétuel: d'abord, si la population du Canada venait à s'accroître beaucoup, le volume du trafic augmenterait et le parcours du chemin de fer s'étendrait considérablement. L'administration d'un si grand réseau, devenant trop lourde, exigerait un certain fractionnement. La seconde raison, c'est une hésitation naturelle et légitime à lier définitivement les générations futures et même la présente à une politique adoptée sous la pression de circonstances difficiles, politique qui pourrait ne pas s'adapter très bien à un nouvel ensemble de conditions malaisées à prévoir.

200. On admet qu'un bail à court terme (quinze ans, par exemple) ne permettrait pas d'atteindre la pleine mesure d'économie qui pourrait résulter du fusionnement, ni d'abandonner en bloc les lignes qui font double service, mais on prétend que ce plan aurait pour résultat:

- (a) Une amélioration sensible de la situation actuelle et une responsabilité précisée et unique;
- (b) Une précieuse occasion de vérifier les avantages de l'exploitation unifiée afin que le peuple puisse décider plus tard, lorsque la pression des difficultés financières aura cessé, quelle est la politique la mieux adaptée aux conditions sociales et économiques du Canada;

- (c) l'allégement très désirable des prélèvements sur les ressources du gouvernement auxquels on a recours non seulement pour combler les déficits d'exploitation du National, mais aussi pour les dépenses de capitaux, prélèvements qui ont pour effet soit de charger le contribuable d'un fardeau trop lourd, soit de limiter les dépenses pour d'autres améliorations importantes et nécessaires;
- (d) Que si, comme condition d'un bail à court terme, on développait un système de partage des bénéfices, cela introduirait dans l'exploitation unifiée des deux réseaux, un élément d'intérêt financier qui favoriserait l'efficacité de l'administration.
- (e) Que la soustraction du réseau à l'ingérence politique s'effectuerait sans obliger le gouvernement à limiter lui-même l'exercice de son propre pouvoir.

On a allégué contre ce projet que, d'après ce plan, les réseaux tendraient à fusionner, et qu'à la fin du bail, il serait extrêmement difficile de rétablir les chemins de fer comme entités distinctes.

201. Ces plans et d'autres n'ont pas rempli les conditions qui, à notre avis, sont nécessaires à la solution pratique du problème des réseaux canadiens. Cette solution doit avoir pour effet:

- (i) De corriger les défauts qu'ont manifestés les opérations du passé.
- (ii) D'établir un mécanisme de coopération entre les deux chemins de fer afin d'améliorer la situation financière.

202. Pour éviter les malentendus, nous exprimons ci-après quelques considérations que nous avons présentes à l'esprit:

- (i) Maintenir l'identité des deux réseaux.
- (ii) Affranchir la direction du National des interventions politiques et des pressions de groupes.
- (iii) Établir un mécanisme de coopération entre les deux réseaux pour supprimer les doubles services et facilités et éviter le gaspillage.
- (iv) Economiser suffisamment pour réduire le fardeau du National à des proportions convenables et mettre fin à la prodigalité de l'exploitation.
- (v) Protéger adéquatement l'entreprise privée contre toute action arbitraire de l'entreprise publique susceptible de porter préjudice à la compagnie privée.

En résumé, le plan dont nous recommandons respectueusement l'adoption est le suivant:

II. LES RÉGISSEURS

203. Le Gouverneur en son conseil nommerait trois régisseurs qu'il revêtirait de tous les pouvoirs du conseil d'administration actuel du National-Canadien, tant à l'égard de la compagnie mère que de toutes les filiales, et de tous les pouvoirs nécessaires pour administrer la propriété et exploiter le réseau dans toutes ses parties.

Les sénateurs, les députés et ceux occupant ou ayant, dans les cinq dernières années, occupé une charge ou un emploi public au fédéral comme ou provincial, seraient exclus du poste de régisseur.

Les vacances parmi les régisseurs seraient remplies sur une liste de huit dressée par les régisseurs en fonctions.

204. Un des régisseurs serait nommé président pour sept ans, à sa nomination. Afin que le mandat des autres régisseurs ne prenne pas fin simultanément, ni en même temps que celui du président, la durée de leurs fonctions serait fixée à moins de sept ans, à leur nomination par arrêté du conseil. Tous les régisseurs seraient

réguliers. Tous devraient être des hommes d'affaires d'une capacité et d'une habileté reconnues. Le président surtout devrait posséder des qualités exceptionnelles au point de vue financier, administratif et exécutif. Il ne devrait y avoir aucune possibilité de doute sur l'intégrité et la capacité des titulaires. Le président consacrerait tout son temps à ses fonctions. Tous les régisseurs seraient suffisamment rétribués. Le président en particulier toucherait un traitement proportionné à ses lourdes responsabilités et aux aptitudes spéciales qu'il sera censé posséder.

Les décisions se prendraient à la majorité des régisseurs, mais la majorité ne compterait que si le président en est.

III. LES BESOINS BUDGÉTAIRES DU RÉSEAU

205. Le budget annuel du réseau relèverait du contrôle des régisseurs. Les sommes requises pour combler les déficits de revenus, y compris les intérêts sur les obligations du réseau, ainsi que pour ajouter au capital ou pour rembourser seraient soumises à l'approbation du conseil du Trésor et présentées au Parlement par le ministre des Finances.

206. Vu que la dette publique du réseau est très forte et dépasse ce que le chemin de fer peut payer sur ses recettes, même si sa situation s'améliore, les sommes requises pour combler les déficits seraient votées annuellement par le Parlement et non prélevées par l'émission d'obligations du réseau, comme cela s'est fait ces dernières années. Cette recommandation ne s'applique pas aux capitaux nécessaires aux améliorations ni aux sommes requises pour les remboursements.

IV. RAPPORT ANNUEL AU PARLEMENT

207. Les régisseurs rendraient compte au Parlement tous les ans, exposeraient brièvement les résultats des opérations et indiqueraient les sommes dépensées au compte de capital en les comparant aux crédits votés, afin que la situation exacte soit placée sous les yeux du Parlement. Il devrait aussi y avoir une disposition pour empêcher qu'on emploie les crédits affectés au compte de capital à combler des déficits d'exploitation ou des intérêts, sans l'autorisation expresse du Parlement.

V. LA VÉRIFICATION

208. Une vérification continue des comptes du réseau devrait se faire par des vérificateurs indépendants nommés par le Parlement et choisis sur une liste dressée par les régisseurs, et ceux-ci feraient rapport au Parlement en signalant tout ce qui leur paraît digne de remarque. En ayant un rapport des vérificateurs, il ne serait pas nécessaire qu'un comité parlementaire examinât dans le détail les comptes du réseau. Il importerait peut-être que les régisseurs fussent présents pour fournir les renseignements nécessaires. Dans l'intérêt de la discipline et pour ne pas nuire aux bonnes relations qui doivent exister entre les régisseurs et le personnel, nous recommandons instamment que les employés supérieurs de la compagnie qui sont chargés de l'exploitation ne soient pas appelés à témoigner.

VI. DIRECTEUR DE L'EXPLOITATION

209. Bien que la responsabilité de la direction et du contrôle du réseau doivent retomber sur le président et ses collègues du conseil de régie, il conviendrait de créer un poste de directeur de l'exploitation, qui aurait le rang de président titulaire. On lui confierait l'exploitation entière du réseau. L'étendue exacte de son autorité serait définie dans les règlements que prépareront les régisseurs.

Le président sera nommé par les régisseurs et sera responsable envers eux-ci plutôt qu'envers le gouvernement ou le Parlement.

VII. LA COOPÉRATION ENTRE LES CHEMINS DE FER

210. Nous avons souligné qu'une des principales lacunes des derniers dix ans est le manque de coopération entre les chemins de fer, dans leur propre intérêt et dans l'intérêt du public. Il ne suffit pas que chacun prenne toutes les mesures d'économie possibles pour son propre réseau. Il faut pratiquer la coopération en vue de réaliser l'économie sur une plus grande échelle.

211. Il conviendrait d'imposer, par législation, aux régisseurs aussi bien qu'au conseil d'administration du Pacifique-Canadien, l'adoption aussi promptement que possible, en conformité de la loi actuelle et selon les recommandations du rapport, en aménageant tous les services et facilités utiles, des mesures, dispositions et plans coopératifs compatibles avec le maniement du trafic et les plus propres à supprimer les services ou procédés inutiles ou trop coûteux, à éviter la duplication injustifiée des services ou facilités et à établir l'usage et l'exploitation en commun de toutes les propriétés qui peuvent commodément et sans préjudice à l'une ou l'autre partie être ainsi utilisées.

VIII. CONFÉRENCE ENTRE LES CONSEILS

212. Afin de se soumettre pleinement à l'injonction de coopérer, le conseil de régie du National-Canadien et un nombre égal d'administrateurs du Pacifique-Canadien se réuniront à intervalles réguliers pour discuter et s'entendre sur les sujets mentionnés au paragraphe précédent. En cas de désaccord, on pourra s'adresser immédiatement au tribunal arbitral prévu au paragraphe suivant.

IX. CONSTITUTION DU TRIBUNAL ARBITRAL

213. Pour le règlement des différends et particulièrement des différends ayant trait à l'opportunité de toute mesure ou disposition coopératives ou manière de procéder et pour le règlement des détails de tout projet destiné à donner effet à ce qui précède et pour la fixation des conditions, il conviendrait d'établir un tribunal arbitral pour chaque circonstance. Le tribunal arbitral se composerait, d'abord, du commissaire en chef de la Commission des chemins de fer et, secondement, d'un représentant de chaque réseau.

A la demande de l'un ou l'autre chemin de fer et après qu'on aura démontré au président de la cour d'Échiquier du Canada que la question est de prime importance, celui-ci pourra, pour la circonstance, nommer deux autres membres du tribunal arbitral.

214. Quand l'exécution d'une ordonnance entraîne l'accomplissement d'un acte qui, aux termes d'une loi existante, exige le consentement ou l'approbation de la Commission des chemins de fer ou quand, à l'avis du commissaire en chef lui-même, l'intérêt public en jeu est suffisamment important pour le justifier, nul arrêt rendu par le tribunal arbitral n'entrera en vigueur sans l'approbation du commissaire en chef ou sans son consentement écrit.

Il conviendrait que les pouvoirs du tribunal arbitral puissent être invoqués par l'un ou l'autre chemin de fer ou par le gouvernement fédéral ou tout gouvernement provincial. Conformément aux recommandations du rapport, la procédure du tribunal arbitral serait déterminée par règlements arrêtés par le commissaire en chef de la Commission des chemins de fer et approuvés par le Gouverneur en son conseil.

En cas de conflit entre la Commission des chemins de fer et le tribunal arbitral, il serait entendu que l'arrêt ou la décision du tribunal arbitral prévaut.

X. JURIDICTION DU TRIBUNAL ARBITRAL

215. 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 réserves 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.

216. Nous n'avons pas l'intention de préciser la juridiction du tribunal arbitral, mais, sans limiter la généralité des termes employés plus haut, le tribunal arbitral connaîtra des matières suivantes:

- (a) Usage en commun des têtes de lignes.
- (b) Droits de passage et usage en commun des voies là où il y a chevauchement de services rapprochés ou éloignés, ou là où le chevauchement peut être évité.
- (c) Contrôle et prohibition dans la construction de lignes nouvelles et l'installation de facilités et de services additionnels où il n'y a pas de besoin public essentiel.
- (d) L'usage en commun des facilités là où la chose favoriserait l'économie ou permettrait la suppression de doubles facilités ou services non rémunérateurs.
- (e) L'abandon de lignes, services ou facilités.
- (f) La mise en commun de toute partie des recettes provenant du trafic des marchandises ou du trafic des voyageurs.
- (g) Les choses découlant nécessairement des matières précitées.

217. Il conviendrait de s'en remettre au tribunal arbitral pour fixer les termes et conditions de tout arrêt.

218. On ne pourra en appeler à aucune cour canadienne de toute décision du tribunal arbitral sur toute question de droit ou de fait, sauf les questions de droit comportant une question de compétence, auquel cas, avec la permission d'un juge de la cour Suprême, on pourrait en appeler à cette cour.

219. Subordonné aux dispositions du paragraphe 218 du rapport, l'article 44 de la Loi des chemins de fer sera opérant; le premier paragraphe de l'article 52 de ladite loi sera inopérant.

XI. SERVICES AUXILIAIRES

220. Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien possèdent actuellement, directement ou indirectement par l'entremise de filiales, des hôtels, des réseaux télégraphiques et des services de messageries, les services de chacun d'eux étant exploités à plusieurs endroits en concurrence avec ceux de l'autre. Les deux réseaux possèdent en outre d'autres services auxiliaires qui, dans l'ensemble, ne se font pas concurrence.

221. On admet que la concurrence de quelques-uns de ces services a entraîné sans nécessité de fortes immobilisations de capitaux et que leur expansion a dépassé les besoins actuels.

222. La Commission estime que cette concurrence agressive devrait cesser, et que le conseil de régie proposé du National-Canadien et le conseil d'administration du Pacifique-Canadien devraient trouver et adopter des moyens qui permettraient l'exploitation harmonieuse de ces services auxiliaires qui se font concurrence. Si ce problème est abordé avec bienveillance et dans un esprit de coopération par les deux administrations, leurs efforts devraient produire des économies considérables sans porter atteinte au service rendu au public.

XII. CONCLUSIONS

223. Bien que nos attributions se bornent aux problèmes propres du transport au Canada, nous ne pouvons méconnaître les difficultés nationales, au premier plan desquelles est la situation financière du réseau public. En vérité, nous comprenons que la nécessité urgente de réduire par quelque moyen les énormes déficits du réseau est une des raisons primordiales qui ont engagé le gouvernement à nous confier notre lourde tâche.

224. Nous esquissons dans ce rapport un plan qui, croyons-nous, assurera l'expansion progressive et coordonnée des réseaux sur une base économique, et qui, par la réduction des déficits alarmants et croissants du réseau National et des demandes nouvelles d'immobilisations, soulagera prochainement le trésor fédéral.

225. Quoique tous les membres de la Commission approuvent ses recommandations qui, si elles sont suivies à la lettre et dans l'esprit par tous les intéressés (le gouvernement, le public et les chemins de fer), devraient apporter un soulagement notable aux contribuables canadiens, quelques-uns des membres auraient préféré un plan qui eût complètement enlevé au gouvernement du Canada la responsabilité d'une administration ferroviaire soumise à la concurrence ou tout intérêt dans celle-ci.

226. 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.

Il convient ici de souligner les services rendus par nos secrétaires, M. Arthur Moxon, K.C., M. George W. Yates, sous-ministre adjoint des Chemins de fer et Canaux, et M. E. Hume Blake; ainsi que M. A. V. Franklin, vérificateur au ministère des Chemins de fer et Canaux. L'énergie, le savoir et le tact de M. Moxon et de M. Yates dans la préparation du rapport ne pouvaient être surpassés et le concours de chacun dans leurs domaines respectifs fut aussi efficace que possible.

Nous soumettons le tout à la gracieuse considération de Votre Excellence.

LYMAN P. DUFF,
Président.

ASHFIELD,
J. W. FLAVELLE,
BEAUDRY LEMAN,
LEONOR F. LOREE,
WALTER C. MURRAY,
JOHN CLARENCE WEBSTER,

ARTHUR MOXON,
GEO. W. YATES,
Secrétaires.

Le 13 septembre 1932

LISTE DES APPENDICES

	PAGES
I. L'expansion du transport au Canada.....	70
II. Véhicules automobiles faisant le transport routier.....	93
III. Liste des employés supérieurs des chemins de fer, des représentants des gouvernements des organismes publics et des particuliers qui ont comparu devant la Commission au cours de l'enquête.....	109
IV. Liste des particuliers et des organismes qui ont transmis des mémoires.....	113

APPENDICE I.

L'EXPANSION DU TRANSPORT AU CANADA

LE TRANSPORT EN RAPPORT AVEC LA CONFIGURATION DU PAYS ET LA POPULATION

Le transport au Canada, par eau, par routes, par chemins de fer ou par air, est, et a toujours été, déterminé par la géographie physique du pays. La position des montagnes, lacs et rivières, la distribution de la richesse minière, la situation de la terre arable et la variation du climat ont déterminé la colonisation et les lignes de communication. Avec ses 3,684,723 milles carrés de superficie le Canada est un très vaste pays; trente fois plus grand, par exemple, que les Iles-Britanniques. Bien qu'une grande partie de cette superficie n'ait pas présentement besoin des services de transport établis, les principales lignes de communication sont utiles dans les régions les plus peuplées, sur une lisière comparativement étroite zigzaguant le long de la frontière méridionale de quatre mille milles.

Nécessairement, donc, les principales routes de transport sont relativement longues. En outre, elles passent à des endroits du pays qui, par leur nature, offrent des obstacles naturels. Quant aux routes, ces obstacles prennent la forme de régions montagneuses et de nappes d'eau; les voies par eau sont parsemées de chutes, de rapides et d'interruptions complètes dans l'enchaînement. Toutefois, les obstacles les plus importants se rencontrent sur les chemins de fer transcontinentaux. Les provinces Maritimes, du littoral de l'Atlantique, sont privées de communications directes avec les régions industrielles centrales de Québec et d'Ontario par la partie septentrionale de l'Etat du Maine et par les hautes terres boisées et éparsément habitées qui s'étendent dans la direction du Saint-Laurent.

Près de l'endroit où l'immense voie d'eau formée par le Saint-Laurent et les Grands lacs atteint les plaines de l'Ouest, à deux mille milles de l'Atlantique, se présente le second obstacle en importance aux communications par terre. S'étendant vers le nord, du lac Supérieur à la baie d'Hudson, une étendue parsemée de rochers et de lacs, de près de huit cents milles de largeur, sépare l'Est canadien des Prairies. Que cette région éparsément habitée forme partie du grand bouclier précambrien, devenue depuis peu une source importante de richesse minière, elle n'en constitue pas moins un obstacle au transport économique sur terre.

Ces terres en grande partie éparsément peuplées au nord du lac Supérieur forment en réalité, non seulement l'obstacle central mais aussi le plus important aux communications entre l'Est et l'Ouest, desquelles dépendent les activités économiques autant que politiques de la Confédération canadienne. La troisième grande barrière, la chaîne de montagnes, ou plutôt les quatre chaînes de montagnes, d'une largeur de cinq cent milles, des Cordillères, qui séparent les plaines de l'Ouest de l'océan Pacifique, présentent un obstacle naturel, beaucoup plus imposant en apparence, mais sans offrir, au point de vue économique, un obstacle aussi grave que la vaste étendue, boisée et minéralisée, qui coupe le Canada en deux. Cette région, en grande partie stérile au point de vue transport, constitue, au point de vue trafic, un gouffre exceptionnellement vaste et accidenté.

Alors que les conditions physiques au Canada font naître de graves problèmes dans la construction et l'exploitation des chemins de fer, les cours d'eau offrent un moyen facile de transport. Disposés par la nature pour les communications entre l'Est et l'Ouest, les rivières et les lacs sont, et ont toujours été, utilisés à cette fin; mais leur utilisation est limitée par un climat comparativement sévère. Même dans les districts les plus au sud, la navigation est possible pendant moins

des deux tiers de l'année. Un autre désavantage déjà signalé est la présence de rapides et de cataractes, et le manque de communications naturelles entre les cours d'eau.

C'est ainsi que le problème fondamental du transport au Canada peut être reporté à deux principaux éléments connexes: la population est relativement peu nombreuse et disséminée sur une vaste étendue de territoire; et, afin de relier les régions colonisées, les chemins de fer ont à surmonter de gros obstacles naturels.

MODES PRIMITIFS DE TRANSPORT

Les cours d'eau qui ont conduit les explorateurs, les colons et les trafiquants de fourrures français à l'intérieur du Canada sont demeurés durant tout le régime français presque le seul moyen de transport, soit pour les voyageurs, soit pour les marchandises. Le canot d'écorce de bouleau, la chaloupe des rivières et le bateau à voile des lacs convenaient fort bien à un pays de rivières et de lacs sur les rives desquels commençait la forêt sans fin. Cependant, des chemins s'imposaient pour relier les établissements entre eux et leur construction ne tarda pas. En 1734, on ouvrit le premier chemin direct de Québec à Montréal et la poste suivit cette route.

Les Loyalistes de la révolution américaine, constituant le premier groupe important d'immigrants britanniques à s'établir au Canada, suivirent aussi la route du Saint-Laurent. Dépassant les groupements français établis le long du fleuve, ils colonisèrent graduellement les rives du lac Ontario. Pendant un demi-siècle la construction des chemins ne cessa pas, mais les résultats furent loin d'être encourageants. Lorsque c'était possible, le vieux chemin de "rondins" était remplacé par des chemins de madriers ou de macadam, mais ces routes étant dispendieuses, on en voyait rarement. Dans toutes les parties colonisées du Canada, on construisit des routes, mais la surface laissait à désirer et les rampes étaient raides. Plusieurs de ces chemins n'étaient guère autre chose que des sentiers de forêts. Le chemin Kempt reliant Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) à Québec, avait 455 milles; mais même jusqu'à 1840 il était impraticable en plusieurs endroits. En 1817, on eut la diligence entre Montréal et Toronto; mais l'incommodité était grande et le coût élevé: de Toronto à Kingston seulement la place coûtait \$18.00. La cherté du transport s'appliquait aux marchandises aussi bien qu'à la circulation des voyageurs, et malgré les routes stratégiques construites pour relier les districts intérieurs dans toutes les provinces, les voyages par diligence sont restés longtemps d'une grande lenteur, incommodés et dispendieux. Mais malgré leurs défauts, la construction de ces chemins s'imposait comme moyens de communications entre les diverses localités, entre les provinces, et aussi pour atteindre les ports océaniques et se rendre aux États-Unis. Vers 1830, il y avait environ 6,000 milles de routes postales. Jusqu'en 1841, les provinces du Haut et du Bas-Canada avaient à elles seules dépensé deux millions à la construction de routes, et avaient aussi garanti l'intérêt sur les obligations de quelques-unes des nombreuses compagnies de chemins de péage.

Dans toutes les parties du Canada, on choisissait, quand c'était possible, le transport par eau comme alternative au transport routier. Sur le Saint-Laurent et sur les cours d'eau utilisés par la compagnie de la baie d'Hudson, on voyageait ordinairement en *bateaux*, en bateaux du type Durham ou du type York. Sur les Grands lacs, les bateaux à voiles de modèles divers, en usage depuis le régime français, devinrent de plus en plus nombreux. Dans les provinces Maritimes, les goélettes de cabotage étaient naturellement à la mode.

VAPEURS DES LACS ET RIVIÈRES DE L'INTÉRIEUR

Bien que la vogue des bateaux à voiles se maintint pendant plusieurs années, l'invention du bateau à vapeur a grandement contribué à rendre le voyage par eau plus agréable. En 1809, le vapeur *Accommodation*, avec l'aide de che-

vaux dans les endroits difficiles, fit son premier voyage à escales de Québec à Montréal. En 1816, on vit apparaître le premier bateau à vapeur sur la rivière Saint-Jean, dans les provinces Maritimes. En 1837, le bas Saint-Laurent pouvait se vanter d'avoir le bateau le plus grand et le plus rapide de l'Amérique du Nord, le *Canada*; et le service de vapeurs sur le lac Ontario pouvait, au point de vue de la vitesse et du confort, être comparé favorablement à tout ce qui existait dans le genre sur le continent. A la vérité, les vingt années qui ont suivi la démonstration de Fulton sur la rivière Hudson ont marqué une telle ère de progrès en fait de navigation à la vapeur sur les cours d'eau de l'intérieur, que non seulement le Canada, qui possède de si vastes routes navigables, s'est trouvé à envisager la question du transport sous un jour entièrement nouveau, mais a atteint en réalité la perfection dans la construction de ces navires. A en juger même par les types modernes de ce mode de communications, ces navires primitifs des lacs et des rivières avaient déjà ces trois qualités essentielles: la vitesse, la sécurité et une grande mesure de confort.

PROGRÈS DES VOIES NAVIGABLES: CANAUX ET CHEMINS DE FER DE PORTAGE

La généralisation du bateau à vapeur, ainsi que l'augmentation de la population et des activités industrielles, mirent de l'avant la construction de canaux afin de permettre la navigation ininterrompue de nos cours d'eau intérieurs. Jusqu'à ce moment, les travaux de canalisation s'étaient bornés à quelques rares entreprises de creusage ici et là afin de faciliter le passage aux bateaux du haut Saint-Laurent aux endroits offrant des difficultés particulières. L'apparition du vapeur laissait maintenant entrevoir la possibilité d'opérations d'une plus grande envergure; mais la première entreprise sérieuse évita à dessein le chenal principal direct. Des considérations d'ordre militaire découlant de la guerre de 1812 inspirèrent le choix de la route plus isolée, triangulaire et restreinte de la rivière Ottawa et des lacs Rideau, comme ligne de communication entre le Haut et le Bas-Canada, et cette entreprise, dirigée aux frais du gouvernement impérial et terminée en 1832, détourna pendant un certain temps une forte partie du trafic du Saint-Laurent. Le parachèvement du chemin postal de Montréal à Kingston, utilisé conjointement avec les sections navigables du fleuve comme route combinée, partie par terre, partie par eau, ramena à un degré prononcé ce trafic au Saint-Laurent, même avant la fin de ces difficiles travaux de canalisation. Et lorsqu'en 1841, l'union des provinces permit la construction d'un réseau complet de canaux d'une profondeur de neuf pieds sur la route directe du Saint-Laurent, la réalisation du projet était assurée. A partir de ce moment, la route tortueuse et réellement de peu d'importance des Rideaux périodita graduellement, tandis que celle du Saint-Laurent faisait constamment des progrès.

Dans l'intervalle, vu que les colons s'établissaient plus à l'ouest, au delà du lac Ontario et à travers la péninsule du Niagara jusqu'à la région du lac Huron, le besoin se fit sentir d'un canal reliant le lac Ontario et le lac Érié en contournant les chutes Niagara. Cet obstacle, le plus formidable à la continuité de la navigation intérieure, qui avait nécessité la réexpédition de tous les approvisionnements en destination des établissements de l'Ouest par un portage de vingt-sept milles de longueur, avait été surmonté en 1829 par le parachèvement du premier canal Welland dont la profondeur était de huit pieds. On avait employé du bois pour les écluses et pour les parois latérales. Par conséquent, avant l'exploitation des chemins de fer au Canada sur une base commerciale, le développement de la navigation intérieure avait atteint le point où elle offrait un moyen de communications qui s'étendait des eaux de marée du bas Saint-Laurent aux établissements les plus reculés sur le lac Huron.

On a eu recours à une autre méthode pour triompher des obstacles créés par les grandes chutes et les rapides du réseau du Saint-Laurent en construisant des chemins de fer de portage qui ont été utilisés pendant un certain nombre d'années pour le transport par terre des marchandises sur une distance corres-

pondante à la longueur de l'obstacle à la navigation. La première expérience de ce genre, à vrai dire le premier chemin de fer à vapeur construit dans l'Amérique du Nord, date de 1837, alors que le *Champlain et Saint-Laurent* a été ouvert à la circulation entre La Prairie, sur le Saint-Laurent, et Saint-Jean, sur le Richelieu, facilitant ainsi le mouvement des voyageurs et des marchandises de Montréal à New-York.

On n'exploita ce chemin de fer que pendant la saison de navigation, conformément à l'idée qui avait présidé à sa construction. Plus tard, on construisit d'autres lignes du même genre, comme celle de Montréal-Lachine (1847), de huit milles de longueur, qui contournait les rapides de Lachine, et celle de Erié-Ontario (1854), reliant Chippewa à Niagara sur-le-lac.

1850: L'ÈRE DES DÉBUTS

En 1850, le Canada n'avait que 66 milles de voies ferrées primitives et isolées. Malgré tous ses avantages d'ordre économique et physique, ce système de transport, qui dépendait des cours d'eau intérieurs, présentait des inconvénients sérieux dans un pays comme le nôtre exposé à un hiver assez rigoureux pour interdire la navigation durant la moitié de l'année. D'un autre côté, les routes raboteuses de l'époque, surtout au printemps et à l'automne, ne pouvaient suffire aux besoins de la colonie croissante. On a même dit que le prix des denrées doublait toujours à Montréal dès que le fleuve gelait. De 1840 à 1850, les premières expériences tentées au Canada, venant s'ajouter aux essais plus ambitieux de l'Angleterre et des États-Unis, démontrèrent que le chemin de fer à vapeur n'était pas seulement une innovation mécanique, et que le nouveau mode de transport, surtout au Canada où les distances étaient longues et la population clairsemée, pourrait rendre d'immenses services. Au moment même où l'on apercevait l'importance des chemins de fer, les divers gouvernements inclinèrent à concourir à l'aménagement financier de moyens de transport jugés de plus en plus indispensables au développement du pays. La période qui s'étendit de 1850 à 1860 se distingua par la construction, et peut-être plus encore par l'organisation, la constitution de compagnies et la spéculation.

A ce mouvement les gouvernements apportèrent un concours plus que financier, car les hommes d'Etat, tout comme les financiers et les constructeurs, s'appliquèrent à favoriser la réalisation des projets ferroviaires. On vit surgir à l'ordre du jour, sous diverses formes, les garanties gouvernementales, et ce fut ainsi que les chemins de fer prirent dès les débuts une importance nationale, tout comme les routes et les canaux. En Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, on élaborait des projets ambitieux, mais on ne put se procurer les capitaux nécessaires, malgré toute l'énergie qu'y employa Joseph Howe. Les deux projets rivaux — une voie ferrée d'Halifax à Québec et une autre d'Halifax à Portland — ne dépassèrent pas la construction de quelques milles de rail. Dans la province du Canada, les résultats furent plus tangibles. Du côté du gouvernement, Francis Hincks en fut le principal animateur, bien qu'une bonne part du succès soit due à l'initiative déployée par la grande société anglaise Peto, Brassey et Cie, dans la construction et la recherche d'une partie des capitaux nécessaires. Plusieurs compagnies de chemins de fer, commanditées de diverses manières, jetèrent des voies ferrées dans différentes directions importantes; dès 1854, le chemin de fer du Nord reliait Toronto et Collingwood (sur la baie Georgienne) pour transporter les voyageurs en direction de l'ouest et des Grands lacs. Après de nombreux délais, en poussa activement la construction du Grand-Nord, et dès 1860, cette compagnie exploitait ses lignes de Toronto et de la rivière Niagara jusqu'à Sarnia et Windsor, et, de ce dernier point, jusqu'au lac Michigan, en passant sur le territoire américain.

ORIGINE DU GRAND-TRONC

Mais le projet ferroviaire le plus important de cette époque, et quant au plan, et quant à son expansion postérieure, fut celui du Grand-Tronc. On avait formulé plusieurs projets sur le tracé à suivre, sur l'administration et l'aménagement financier, mais on en accepta un, qui fut exposé dans le brillant prospectus de la nouvelle compagnie publié à Londres au début de 1853. Ce projet prévoyait la construction et l'exploitation de voies ferrées sur un parcours de 1,212 milles, partant de Sarnia pour se diriger, par Toronto et Montréal, jusqu'à Trois-Pistoles, dans l'Est du Canada (province de Québec) et jusqu'à Portland, dans le Maine, par la location du chemin de fer Atlantique et Saint-Laurent. Ce projet portait la garantie de l'État.

On lança d'un bloc sur le marché la moitié des actions et des obligations, et la demande dépassa de beaucoup l'offre. Puis on commença la nouvelle ligne et l'on prit des mesures pour acquérir ou louer d'autres lignes existantes. En 1860, on avait exécuté plus que le programme primitif, et le Grand-Tronc disposait déjà, à travers toute la péninsule du sud de l'Ontario, d'une ligne directe de Sarnia jusqu'à Montréal. En ce dernier endroit, la voie se divisait; un embranchement atteignait Portland, dans le Maine, et un autre longeait le fleuve Saint-Laurent, jusqu'à la Rivière-du-Loup.

FIN DE LA PREMIÈRE PÉRIODE DE CONSTRUCTION

En 1860, la force qui avait jusque-là poussé à la construction de chemins de fer au Canada était épuisée et la construction cessa. De 1850 à 1860, on avait donc ajouté, aux quelque 66 milles que l'on comptait en 1850, 2,000 milles de voies ferrées en exploitation.

Les premiers chemins de fer du Canada central construits, comme le Grand-Tronc, de façon ambitieuse, avec des compléments coûteux, comme le pont Victoria à Montréal, et traversant une région en majeure partie colonisée, n'étaient pas tant des "chemins de colonisation" que des contre-parties coloniales des premiers tronçons de Grande-Bretagne et d'Europe. Sur une grande partie de leur tracé, ils couraient parallèles à des routes déjà ouvertes—ce qui n'était pas encore un inconvénient—mais les lignes principales devaient, pour traverser la zone colonisée, longer d'assez près la grande voie de navigation, leur principale concurrente, et que le gouvernement continuait périodiquement de creuser et d'améliorer. Ils souffrirent presque tous de l'éloignement du bureau d'administration, car même dans le cas du Grand-Tronc, la représentation canadienne sur le conseil d'administration dut céder devant l'autorité exercée de Londres. En présence de toutes ces difficultés, on s'étonne, non pas que cette compagnie n'ait pas pris son essor, mais qu'elle ait pu généralement éviter la banqueroute, si à la mode aux États-Unis. Dans l'ensemble, le Grand-Tronc en particulier fut une remarquable tentative. Il réussit, avant la Confédération, à doter le centre du Canada d'un service ferroviaire d'une grande étendue et généralement efficace, bien qu'il fût continuellement aux prises avec les chemins de fer qui parcouraient alors l'ouest des États-Unis et auxquels il tentait de subtiliser le transport à destination lointaine (quoi qu'il en dépendît toujours pour son raccordement avec Chicago), placé dès le début dans une position désavantageuse par les différences d'écartement de leurs voies respectives et longeant sur une partie de son parcours les lignes de son principal concurrent, le *Great Western*.

LA CONFÉDÉRATION ET LA QUESTION DU TRANSPORT

Les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, et du Canada (Québec et Ontario), qui se fédérèrent en 1867 pour constituer le Dominion du Canada, apportèrent au fonds commun les moyens de communication que fournissaient les routes, les cours d'eau et les canaux. Les routes restèrent sous la

régie des provinces, et bien qu'elles fussent devenues plus nombreuses et meilleures, elles ne pouvaient servir au transport à destination lointaine, sauf pour les diligences qui les parcouraient, car on n'avait pu encore découvrir une force motrice permettant d'inaugurer un service de transport rapide. On avait jusqu'à un certain degré, au moyen de canaux, relié les cours d'eau navigables pour les faire servir au transport à longue distance, et c'est ainsi qu'en 1867 les dépenses totales imputables sur le compte des canaux s'établissaient à \$20,692,244. Nous avons déjà parlé du parcours des voies ferrées et des routes principales. En 1867, le capital engagé dans la construction et l'exploitation des chemins de fer se chiffrait à \$147,817,217, dont \$11,054,000 en Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, et à \$136,763,217 dans les deux Canadas. Les placements faits par les municipalités des deux dernières provinces dans les entreprises ferroviaires atteignaient \$5,867,000. Les deux Canadas avaient versé une contribution directe de \$20,264,800; la somme de \$116,498,417 provenait donc de sources autres que les gouvernements.

L'Acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867 réunissait les plus vieilles provinces en une union politique, mais il restait à faire de cette union une réalité à la fois politique et économique. Le développement des voies de transport au point de rendre faciles les communications entre les diverses provinces était un des principaux moyens d'atteindre cette fin. Comme nous l'avons dit plus haut, le problème des transports au Canada n'a jamais été entièrement désassocié des entreprises de l'Etat; mais cette union politique a permis pour la première fois de formuler une politique nationale des transports, et le premier sens des mots "économie politique" en donne la meilleure expression.

JURIDICTION ET ADMINISTRATION

L'Acte de l'Amérique britannique du Nord stipulait que tous les organismes de transport, dont l'exploitation dépassait les limites d'une province, relèveraient de la juridiction du Parlement canadien, tandis que celles dont l'exploitation était confinée à une seule province relèveraient de la juridiction provinciale.¹ Les chemins de fer obtiennent leurs chartes du Parlement fédéral ou d'une législature provinciale. Au début de l'existence du Dominion, le ministère des Travaux publics était chargé de la construction et de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat et de la surveillance des chemins de fer privés; mais lorsque le réseau de l'Intercolonial fut terminé et qu'il fut question de construire le Pacifique-Canadien, on décida d'établir un ministère distinct des chemins de fer. La construction de canaux releva également de ce nouveau ministère, à cause de l'interdépendance des transports par voie ferrée et par eau. Les améliorations au chenal, en aval de Montréal, relevèrent du département de la Marine, et les améliorations aux cours d'eau canadiens, en amont de Montréal, furent confiées au ministère des Travaux publics.

LES CANAUX APRES LA CONFÉDÉRATION

Après la Confédération, on s'occupa surtout de la construction des chemins de fer dans le domaine des transports, mais on n'en poursuivit pas moins l'amélioration des voies de transport par eau. Au point de vue politique, la Confédération a fortement contribué au développement de la voie de communication naturelle possédée par le nouveau Dominion.

Le développement agricole de l'Ouest central eut une répercussion sur le commerce, et, après avoir en quelque sorte fait sentir ses effets sur l'emplacement stratégique du Grand-Tronc, hâta le développement de la voie navigable capable d'attirer à la route canadienne le grain exporté des Etats de l'Ouest central, et ainsi de neutraliser le passage, non seulement du trafic américain, mais aussi d'un fort trafic canadien par voie du canal d'Erié à destination de New-York.

¹ Statuts Impériaux, 30 et 31 Victoria, chap. III, article 92.

Sous la poussée de ses facteurs, on entreprit d'agrandir davantage les canaux du réseau des Grands lacs et du Saint-Laurent. En 1871, on décida de porter la profondeur du canal Welland à douze pieds, et en 1875, à quatorze pieds. Les travaux sur les canaux du Saint-Laurent retardèrent quelque peu, mais avant la fin du siècle la profondeur de tous les canaux de raccordement du réseau avait été portée à quatorze pieds, et le gouvernement fédéral avait dépensé environ \$100,000,000 à ces entreprises.

Cependant l'agrandissement des canaux n'eut pas les effets désirés en ce qui concerne le commerce américain des grains. Le tirant d'eau des navires marchands en service sur les Lacs d'amont augmenta plus vite que la profondeur du canal Welland; et ces gros navires, qui ne pouvaient passer par le canal Welland, faisaient le transport à des tarifs plus favorables que les autres. De plus, tous les navires à grain, qui déchargeaient leurs cargaisons aux ports américains, jouissaient d'un avantage additionnel en ce sens qu'ils obtenaient un chargement de charbon pour le retour. Ainsi la plus grande partie du grain, au lieu de suivre la route canadienne à destination de Montreal, prenait la direction du canal Erié à cause de ses tarifs de transport moins élevés, ou était expédiée par les chemins de fer américains au port de New-York, dont le commerce maritime varié, exerçait, alors comme aujourd'hui, une influence marquée sur le commerce d'exportation du grain.

Aucun changement important, tant du point de vue du mouvement du grain que de la capacité des canaux, ne se produisit avant le début du siècle présent, lorsque le développement de l'Ouest canadien fit non seulement augmenter le mouvement du grain d'exportation par voies canadiennes mais nécessita l'agrandissement des voies de navigation intérieures.

Les voies de navigation intérieures au Canada ont toujours fait une concurrence efficace aux chemins de fer en ce qui concerne le transport de la marchandise lourde. L'existence de grands fleuves et de lacs, qui constituent une route presque ininterrompue de l'Atlantique aux prairies de l'Ouest, explique le maintien des facilités de transport par eau. Dans certains pays, — en Angleterre, par exemple, — les canaux n'ont plus de valeur pour ainsi dire depuis l'avènement du rail, mais au Canada nous n'avons besoin que de canaux de peu de longueur pour rendre navigables les cours d'eau qui sont obstrués de quelque façon.

LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

Non seulement l'Acte de 1867 renfermait la promesse d'un chemin de fer, mais l'île du Prince-Edouard et la Colombie-Britannique n'entrèrent plus tard dans la Confédération qu'à cette condition.

Quant à l'île du Prince-Edouard, il suffira de dire que le gouvernement fédéral dut prendre à sa charge la dette ferroviaire de cette province et lui garantir un bac transbordeur à l'année pour qu'elle entrât dans la Confédération, en 1873.

On a déjà signalé l'insuccès des premiers efforts en vue de construire une ligne d'Halifax à Québec. L'un des arguments qui décida les provinces Maritimes à entrer dans la Confédération, fut que l'on pouvait construire et que l'on construirait un chemin de fer reliant ces provinces au Canada central. Cette promesse fut incorporée dans l'Acte de 1867,¹ et l'espoir longtemps caressé devint bientôt une réalité.

Pour donner suite à cette entreprise gigantesque, on adopta le tracé détourné choisi en 1847 par le corps royal de génie, en grande partie à la demande du gouvernement impérial, qui avait convenu de garantir un emprunt. Ce tracé, dont les prétendus avantages stratégiques étaient mis en évidence par certains incidents de la Guerre civile américaine, représentait le tracé pratique le plus éloigné de la frontière américaine. A certains autres égards cependant, le tracé soi-disant stratégique ne pouvait supporter la comparaison avec des tracés plus directs, — dont

¹ Article 145.

l'un suivait approximativement le tracé du Transcontinental-National cinquante ans plus tard, et un autre traversait la fertile vallée de la rivière Saint-Jean. Ainsi on ajouta la longueur excessive du parcours et la construction coûteuse aux difficultés économiques du long transport improductif entre le Canada central et les provinces Maritimes, et dès le début on rendit presque impossible l'exploitation profitable de ce réseau.

Terminé en 1876, de Truro où il faisait raccordement avec Halifax, jusqu'à la Rivière-du-Loup, où le Grand-Tronc lui donnait accès à Québec et Montréal, l'Intercolonial ajoutait quelque 700 milles de voie ferrée, et les frais de sa construction porta la somme des crédits publics engagés jusqu'alors dans les chemins de fer, à beaucoup plus de \$100,000,000. Des prolongements subséquents, et l'exploitation à perte du réseau par l'Etat ont depuis augmenté considérablement le placement représenté par l'Intercolonial. Cependant, le réseau constituait, à son début, et reste encore aujourd'hui une entreprise nationale essentielle. Il forme non seulement le premier anneau de cette multiple chaîne de communications ferroviaires qui relie de l'est à l'ouest ces parties de la Confédération canadienne séparées les unes des autres géographiquement, mais il sert toujours de principal débouché purement canadien, ouvert toute l'année, pour atteindre le littoral de l'Atlantique. Donc, si l'Intercolonial, qui avec le Transcontinental-National constitue la partie est du Canadien-National, semble aujourd'hui offrir plusieurs des aspects de la faillite commerciale, il ne faut pas oublier que ses tares économiques sont en grande partie inséparables d'une origine qui remontait, et qui remonte encore, à des considérations d'ordre public.

PREMIERS PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DANS L'OUEST

L'Intercolonial constituait la partie est des communications ferroviaires entre les diverses sections du Canada. En 1869, deux ans après l'adoption de l'Acte de la Confédération, le pays acheta le vaste territoire de l'Ouest qui avait jusqu'alors appartenu à la compagnie de la Baie d'Hudson. Il y avait longtemps que certains Canadiens prévoyants songeaient à ce projet, ainsi qu'à son corollaire, la construction d'un chemin de fer communiquant avec le Canada central. La rébellion de la rivière Rouge, qui se déclara lorsque le gouvernement commença l'arpentage de ce nouveau territoire, mit en évidence le manque de facilités de transport. A moins d'avoir recours aux chemins de fer américains, on ne pouvait atteindre l'Ouest que par une voie ferrée jusqu'à la baie Georgienne, et de là alternativement par bateau et par voiture.

Cependant, la demande d'un chemin de fer jusqu'au Pacifique vint d'abord de la Colombie-Britannique, au moment de son entrée dans la Confédération, car l'une des conditions qu'elle posa stipulait qu'on commencerait la construction, avant deux ans, d'une voie ferrée reliant le Pacifique aux réseaux ferroviaires existant alors au Canada¹, et qu'on terminerait cette entreprise en deçà de dix ans. Le gouvernement canadien décida de confier la construction de cette ligne à une société privée, et il s'entendit à cette fin avec un syndicat privé, de régie surtout canadienne. Cependant, avant de pouvoir donner suite à cette entente, le ministère démissionna en partie à cause de ses relations avec le syndicat, et ce dernier renonça alors de lui-même à sa charte.

Le gouvernement d'Alexander Mackenzie, qui prit ensuite la direction des affaires, ne procéda que lentement, car il eut à faire face à la crise économique de 1873. N'ayant pas réussi à intéresser d'autres capitalistes à ce projet, le gouvernement commença la construction du Pacifique à titre d'entreprise publique, et ne construisit d'abord que ces parties qui pouvaient faire raccordement avec les cours d'eau de manière à constituer une voie de communication². Ce

¹ Voir arrêté du conseil impérial, en date du 16 mai 1871.

² 37 Victoria, chap. 14.

plan comportait une modification de l'accord avec la Colombie-Britannique et cette dernière protesta. Lord Carnarvon fut en définitive prié d'agir à titre d'arbitre, et dans le jugement rendu le 17 novembre 1874 il décida que le chemin de fer devait être terminé de la côte du Pacifique jusqu'à l'extrémité ouest du lac Supérieur avant la fin de l'année 1890.

DÉBUTS DU PACIFIQUE-CANADIEN

En 1878, sir John Macdonald reprit le pouvoir, et le nouveau gouvernement inscrivit la question du Pacifique en tête de son programme. Il continua la construction de cette ligne pendant deux ans, après avoir essayé en vain d'y intéresser le gouvernement anglais ou le Grand-Tronc. Cependant, en 1880 le gouvernement réussit à conclure un contrat avec un syndicat (qui prit plus tard le nom de compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien) en vue de la construction d'un chemin de fer jusqu'à la côte du Pacifique. Aux termes de ce contrat, qui fut signé le 21 octobre et déposé devant le Parlement en décembre, on donnait gratis au syndicat 710 milles de voie construite ou en construction par le gouvernement, ayant coûté \$37,791,435; on lui accordait une subvention en argent de \$25,000,000; une subvention de 25,000,000 acres de terre¹; une exemption des droits d'importation sur les matériaux de construction, des impôts sur les terrains pendant vingt ans après l'émission des lettres patentes et sur le matériel et autres propriétés à perpétuité; une exemption des règlements relatifs aux tarifs de transport tant que la compagnie ne gagnerait pas 10 p. 100 par année sur son capital; et une autre clause assurait un monopole au Pacifique-Canadien en lui garantissant qu'il ne subirait pour ainsi dire aucune concurrence jusqu'à la frontière américaine².

Bien que la compagnie eut à faire face à de graves embarras pécuniaires, qui l'obligèrent à demander au gouvernement de lui prêter \$35,000,000, elle termina la construction du chemin de fer (non sans un nouveau soulèvement des Indiens et des métis) dans environ la moitié du temps prévu; et, en 1886, on commença l'exploitation sur tout son parcours entre l'est du Canada, les Prairies et la côte du Pacifique.

DÉVELOPPEMENT DU PACIFIQUE-CANADIEN DANS L'EST

Pour s'assurer un trafic d'entier parcours et bénéficier au maximum de son entreprise, il fallait maintenant que le Pacifique-Canadien se développât dans l'Est, ou rester, d'après les paroles de son premier président, un corps sans bras, à la merci de ses principaux adversaires de l'Est. Le Grand-Tronc dominait alors la situation du transport dans l'Est, surtout depuis qu'il avait absorbé le *Great Western* en 1883 (à la suite d'efforts inefficaces en vue de l'union et de la coopération); et il s'opposait de toutes ses forces au développement du nouveau chemin de fer dans l'Est. D'une poussée de construction ferroviaire dans Ontario, au cours des dix ans commencés en 1870, il était résulté plusieurs lignes de chemin de fer indépendantes, et le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc rivalisèrent d'ardeur pour s'en assurer la possession, au point qu'en 1890 il n'en restait presque pas qui n'avaient pas été absorbées par l'un ou l'autre des deux principaux adversaires. Ainsi, en achetant et en construisant de nouvelles lignes, le Pacifique-Canadien développa ses intérêts dans l'Est, se créa un réseau traversant

¹ De ces terres 6,793,014 acres furent rendues plus tard en échange d'une subvention en argent de \$10,189,521. Des subventions subséquentes se chiffrant à 1,710,400 acres furent accordées, et les filiales qui plus tard firent partie du Pacifique-Canadien reçurent de leur côté 6,139,963 acres de terre en subvention. La subvention originale se composait de sections alternatives de 640 acres chacune, réparties sur une profondeur de 24 milles de chaque côté du chemin de fer, de Winnipeg à Jasper-House. Les sections impropres à la colonisation furent remplacées par d'autres situées entre les 49^e et 57^e parallèles ou le long d'embranchements.

² 44 Victoria, chap. 1.

tout le sud d'Ontario et de Québec, atteignit les provinces Maritimes en passant par le Maine, construisit un port d'hiver à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), et s'assura le contrôle du chemin de fer *Dominion Atlantic* en Nouvelle-Ecosse. La construction d'hôtels, et l'exploitation d'un service de navigation intérieure, côtier et maritime, tant sur l'Atlantique que sur le Pacifique suivirent.

Tout en exploitant des facilités de transport dans l'est du Canada, moins étendues en somme que celles du Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien bénéficiait des avantages d'un transport de long parcours, d'un coût initial peu élevé et d'une direction énergique, qui bientôt lui assurèrent une solidité financière que la plus vieille compagnie ne put jamais atteindre, à cause de sa capitalisation onéreuse, de sa direction étrangère et du peu d'étendue de son territoire.

PROJETS DE NOUVELLES CONSTRUCTIONS DANS L'OUEST

On continua d'ajouter au millage dans les districts industriels du Canada central, mais la prochaine phase importante du développement des chemins de fer canadiens, — et en réalité de tout le transport canadien, — date de la décision de construire de nouvelles lignes transcontinentales.

Plusieurs raisons militaient en faveur de ces nouvelles lignes. Un certain mécontentement régnait dans l'Ouest par suite de l'absence de concurrence ferroviaire, et on constata à quel point la chose était désirée lorsque le gouvernement du Manitoba s'empressa d'approuver le prolongement du *Northern Pacific* dans cette province, dès que le gouvernement fédéral abrogea virtuellement la clause de monopole dans la charte du Pacifique-Canadien, en 1888, en retour de la garantie par le fédéral de l'intérêt sur \$15,000,000 d'obligations émises par le Pacifique-Canadien. Une autre raison se trouve dans le développement de l'immigration et du commerce qui se fit sentir à la fin du siècle après une longue crise. Le nombre des immigrants, qui était tombé à 16,835 en 1896, augmenta graduellement, atteignit le chiffre de 128,364 en 1903 et continua son ascension. Il est évident que cette augmentation résultait en partie de cette construction de chemin de fer et n'en était pas seulement la cause. Cependant, l'industrie en général reçut une nouvelle impulsion; la production agricole, par exemple, augmenta de 36.8 p. 100 et les produits manufacturés, de 142.3 p. 100, au cours des premiers dix ans du vingtième siècle. Venant à la suite de mauvaises années, cette amélioration engendra un optimisme général.

Il y avait deux chemins de fer qui désiraient vivement profiter du commerce résultant de la croissance de l'Ouest. La compagnie du Grand-Tronc désirait atteindre les Prairies et proposa de louer des lignes de Chicago (son terminus de l'Ouest) à Winnipeg, et de construire ensuite une ligne jusqu'au Pacifique. Cependant, cette proposition n'était pas acceptable au gouvernement, car elle n'établissait pas une route canadienne, et les démarches finales en ce sens furent faites par un jeune rival, le Canadien-Nord (pour se servir du nom adopté un peu plus tard.) Ce réseau doit son origine à la formation d'une association remarquable en vue de la construction et de l'exploitation de chemins de fer, — la firme de Mackenzie et Mann, qui réunit une série de lignes au Manitoba, et débuta en 1895 avec une petite ligne possédant une charte sous le nom de *Lake Manitoba Railway and Canal Company*, y compris un bail du prolongement au Manitoba du *Northern Pacific*. Divers gouvernements aidèrent le Canadien-Nord, qui put terminer son réseau à Winnipeg à Port-Arthur en 1902. En dépit de la libéralité des gouvernements à son égard, les premières parties de ce réseau furent construites, utilisées et exploitées très économiquement.

MONOPOLE ET TARIFS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Les objections soulevées contre le monopole ferroviaire dans l'Ouest avaient été, comme on l'a vu, partiellement satisfaites par l'abrogation du monopole territorial du Pacifique-Canadien et l'établissement de lignes concurrentes. Une autre

disposition de la charte du Pacifique-Canadien ne manquait pas de soulever des craintes de plus en plus fortes, car en vertu de cet article le Parlement s'était engagé à ne pas réglementer les tarifs et taux de transport sur la ligne principale de l'Ouest, tant que les recettes nettes de la compagnie ne lui permettraient pas de verser un dividende annuel de 10 p. 100 sur ses actions ordinaires. En réalité, il n'existait pas de mécanisme adéquat au Canada pour réglementer les tarifs, lorsqu'on accorda une charte au Pacifique-Canadien. Ce n'est qu'en 1888 que le Parlement, imitant en cela l'exemple du Congrès en ce qui concerne la *Interstate Commerce Commission*, jugea à propos d'accorder certains pouvoirs concernant la réglementation des tarifs au Comité des chemins de fer du Conseil privé. Les dispositions de sa charte exemptaient le Pacifique-Canadien de cette surveillance, et ce n'est qu'en 1897 qu'on réussit à modifier la charte de la compagnie en ce qu'elle avait trait aux taux de transport par l'adoption du fameux accord de *Crow's Nest Pass*¹. En vertu de cet accord, le Pacifique-Canadien s'engageait, en retour d'une subvention de \$3,360,000 qui lui serait versée par l'État pour la construction d'une ligne entre Lethbridge et Nelson par voie de la *Crow's Nest Pass*, à faire certaines réductions, à compter du 1er janvier 1898, dans les tarifs de transport de catégories spécifiées de marchandises expédiées de points à l'est de la tête des Lacs, à des endroits à l'ouest de ces Lacs, sur la ligne principale; et, sur les expéditions de grain et de farine provenant de points à l'ouest de la tête des Lacs et dirigées vers des points à l'est de cet endroit, il s'engageait à faire une réduction de 3 cents les 100 livres. Eventuellement, les tarifs de la *Crow's Nest Pass* furent appliqués à tous les chemins de fer, et ils servirent de base aux tarifs de transport de l'Ouest. Le Pacifique-Canadien consentit même à faire approuver les taux de la *Crow's Nest Pass* par le gouvernement ou par une commission de chemins de fer.

Ce n'est qu'en 1903 que la Commission des chemins de fer, proposée dans l'accord de la *Crow's Nest Pass*, fut constituée et chargée (sauf dans le cas des lignes du gouvernement qui au début furent soustraites à sa juridiction), du règlement des questions concernant non seulement les tarifs de transport, mais aussi les services de train et les appareils de sûreté². Toutefois, dans l'intervalle, de nouveaux chemins de fer avaient surgi dans l'Ouest et les habitants de cette région n'avaient plus les mêmes craintes au sujet des tarifs de transport et du monopole.

POINT CULMINANT DU DÉVELOPPEMENT FERROVIAIRE

Comme la période de l'expansion économique se continuait pendant les premières années du vingtième siècle, il devint évident que le Canadien-Nord ne serait pas satisfait tant qu'il n'aurait pas achevé sa voie de l'Atlantique au Pacifique; et le Grand-Tronc de son côté désirait étendre son réseau vers l'ouest. Il s'agissait de déterminer s'il était possible d'amener le Canadien-Nord et le Grand-Tronc à coopérer et à ne construire qu'un seul transcontinental, au lieu de deux. Le premier constituerait l'anneau de l'Ouest et l'autre l'anneau de l'Est dans la chaîne. On négocia à cette fin en 1902 et en 1903, mais on ne put s'entendre.

La question fut tranchée en 1903, lorsque le Grand-Tronc et le gouvernement conclurent un accord et qu'une loi fut votée constituant en corporation le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, une filiale du Grand-Tronc.³ Ce projet avait d'abord pour but d'établir une route ferroviaire complète, qui affranchirait les expéditeurs canadiens, en tout temps et en tout lieu, des chemins de fer américains et de leurs privilèges d'entreposage, et comportait non pas l'adaptation des ressources existantes, mais la construction d'un nouveau transcontinental complet sous l'égide du Grand-Tronc. La partie est du réseau devait

¹ 60-61 Victoria, chap. 5.

² Statuts Révisés du Canada, 1927, chap. 170. Ses pouvoirs furent augmentés en 1919 de manière à comprendre l'audition des requêtes relatives aux cartes de route.

³ Statuts du Canada, 1903, chap. 71.

être construite aux frais du public, et la partie ouest aux frais du Grand-Tronc, aidée de la garantie de l'Etat. Le Grand-Tronc augmenta son fardeau en achetant, un an plus tard, le chemin de fer Canada Atlantique qui lui fournissait une deuxième voie de communication entre la baie Georgienne et le littoral américain. En même temps, on aidait le Canadien-Nord à atteindre ses ambitions plus économiques. Le bec de l'entonnoir de l'Ouest, au peu de volume duquel sir William Van Horne avait fait allusion, prenait maintenant des proportions presque aussi considérables que l'entonnoir lui-même.

Les statuts et les accords renfermant la nouvelle politique pourvoyait à la construction d'une ligne de Winnipeg au port de Prince-Rupert, qui suivrait en quelque sorte le tracé suivi ou projeté par le Canadien-Nord. Une partie du coût, qui dépassa de beaucoup les prévisions, fut garantie par le gouvernement fédéral, et le reste par le Grand-Tronc. Cette ligne,—le Grand-Tronc-Pacifique proprement dit,—dont on commença la construction en 1905, (presque au moment où l'on terminait la partie du Canadien-Nord qui s'étend de Port-Arthur à Edmonton), ne devait pas former une partie d'un réseau transcontinental comprenant le Grand-Tronc dans le sud de l'Ontario et de Québec, mais faire raccordement avec le Transcontinental-National que le gouvernement s'engageait à construire, sous la surveillance à la fois du Grand-Tronc et d'une commission de l'Etat, de Winnipeg en traversant une région non colonisée jusqu'à Québec, où au moyen d'un pont très coûteux et d'une grande envergure,—qui s'écroula deux fois pendant la construction,—on voulait traverser le Saint-Laurent et établir une route courte pour atteindre les provinces Maritimes. Le terminus de l'Est serait établi à Moncton, N.-B. En plus, le Grand-Tronc devait construire un raccordement entre le Transcontinental-National et le lac Supérieur. Il s'engageait également à outiller toute la partie du gouvernement et, lorsqu'elle serait terminée, il devait se charger de l'exploiter à bail sans loyer pendant les sept premières années et en versant par la suite 3 p. 100 du coût de la construction tous les ans. Dans ce cas, comme dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique, le coût final dépassa de beaucoup les prévisions et atteignit \$168,000,000, tandis que la construction du pont de Québec absorba vingt-deux millions et demi.

REVUE DE LA SITUATION

Ces projets de grande envergure furent conçus au début du vingtième siècle, lorsque le développement de la colonisation dans l'Ouest sembla devancer le développement ferroviaire. Le réseau du Pacifique-Canadien avait d'abord difficilement pu traverser le continent, même avec l'aide de subventions directes, mais une administration sage et la croissance du pays lui permirent de consolider ses positions tant dans l'Est que dans l'Ouest, et d'atteindre une solide position financière et l'indépendance.

Dans le centre du Canada, le Grand-Tronc, ayant apparemment réussi à sortir de la période des malaises financiers du début sous l'habile direction de M. Charles Hayes, redoublait d'efforts; tandis que dans la région des provinces Maritimes le réseau de l'Etat servait toujours les fins auxquelles il était destiné sans qu'il en coûtât trop cher au public.

Cependant, lorsqu'on décida d'ajouter à ces lignes, et aux lignes de l'Ouest du Canadien-Nord, de nouvelles voies de manière à former trois chemins de fer transcontinentaux complets, on modifia la situation ferroviaire au Canada du tout au tout. Ce programme d'expansion fut arrêté, et la construction commença au début du vingtième siècle, alors que l'on prédisait un développement illimité au Canada. On protesta de part et d'autres, mais sans succès. On ne tint même pas compte de la démission du ministre des Chemins de fer et Canaux. Cependant, on constata bientôt, à la lumière de conditions moins favorables, que la construction ferroviaire avait de beaucoup devancé la croissance nationale.

DÉTRESSE DE CERTAINS CHEMINS DE FER

Même avant que l'on eut terminé la construction des nouvelles lignes, une période de grande crise se fit sentir, l'immeuble dégringola, et malgré l'extension de la zone de culture du blé vers le nord par la découverte d'un blé hâtif, approprié aux saisons plus courtes des latitudes nord, l'agriculture et la colonisation dans l'Ouest subirent un arrêt marqué. Quant aux chemins de fer, l'augmentation des dépenses au compte du capital et l'insuffisance des recettes obligèrent le Grand-Tronc-Pacifique et le Canadien-Nord à recourir souvent au trésor public; cependant, dans le cas du réseau original du Grand-Tronc, les recettes étaient encore assez élevées pour permettre de verser les dividendes ordinaires. A la guerre, les deux nouveaux transcontinentaux n'étaient pas encore terminés et leur état financier était très précaire. Le Canadien-Nord était incapable de se procurer les \$100,000,000 dont il avait besoin pour terminer son entreprise, bien que le gouvernement fût prêt à garantir presque la moitié de cette somme; et les deux réseaux, en face d'une diminution de trafic et de frais fixes considérables, étaient menacés de la banqueroute.

Le Canadien-Nord, aidé par l'Etat, réussit tant bien que mal à établir un service transcontinental, mais le service transcontinental projeté par le Grand-Tronc ne vit jamais le jour, parce que cette compagnie refusa d'assumer l'exploitation du Transcontinental-National lors de son achèvement en 1915, en disant que le coût de construction était excessif. En conséquence, le Grand-Tronc-Pacifique, mal pourvu d'embranchements, n'était raccordé à aucune ligne dans l'Est; et le Transcontinental-National, construit sur un plan beaucoup trop élevé, était exploité tant bien que mal par le gouvernement, à grande perte, comme route de colonisation. Dans un peu plus de dix ans, les chemins de fer avaient passé d'une saine position financière et d'une phase d'expansion modérée à la confusion financière et au développement excessif.

EFFETS DE LA GUERRE SUR LES CHEMINS DE FER

La guerre éprouva sérieusement la plupart des chemins de fer canadiens, mais sa répercussion fut loin d'être aussi grave sur les autres organismes de transport. L'augmentation du coût de la main-d'œuvre et des matériaux, la cessation presque complète de l'immigration, et les problèmes techniques d'exploitation créèrent une situation très difficile.

Le Pacifique-Canadien disposait d'un service bien outillé et bien agencé, et comme ses amples ressources lui permettaient de porter le fardeau des nouvelles constructions dans le nord des Prairies, il put faire face au problème du transport en temps de guerre. Mais, par ailleurs, les deux autres principaux chemins de fer, déjà fortement appauvris, éprouvèrent du fait de la guerre de graves difficultés même au point de vue de l'exploitation. D'abord elle imposa à leur services transcontinentaux incomplets un volume de trafic, qu'ils ne purent absorber avec efficacité et célérité; et la congestion qui suivit nécessitait la dépense immédiate de fortes sommes pour la construction d'embranchements et de terminus et l'achat de matériel, mais ils ne purent se procurer ces fonds en pleine guerre. Dans ces conditions, les deux réseaux incomplets, dont la plus grande partie des constructions récentes avait été garantie par l'Etat, se trouvaient entièrement à la merci du trésor public. Le Grand-Tronc (qui au début de 1916 avait déjà fait des avances en espèces au Grand-Tronc-Pacifique dépassant les \$25,000,000 et qui lui avait garanti presque \$100,000,000 d'obligations) déclarait qu'il était à bout de ressources dans l'Ouest, et que faute d'aide il lui faudrait avoir recours à la liquidation. Le trésor était tellement impliqué dans les affaires du Grand-Tronc, car il avait déjà avancé \$54,000,000 des deniers publics à ses filiales en plus des garanties données, et les relations du gouvernement avec le Canadien-Nord étaient si intimes depuis qu'il s'était porté acquéreur d'une partie des

actions de cette compagnie en retour de subventions et de garanties, que le ministre, craignant une interruption grave du transport en temps de guerre et redoutant les effets de la faillite des chemins de fer sur le crédit public, nomma une commission royale d'enquête.

LA COMMISSION DRAYTON-ACWORTH

Les conclusions du rapport de cette Commission, qui ne fut prêt qu'au mois d'avril 1917, prirent la forme d'un rapport majoritaire communément appelé rapport Drayton-Acworth, et d'un rapport minoritaire présenté par le président, M. A. H. Smith, du chemin de fer *New York Central*. Les deux rapports constataient qu'il y avait développement excessif, duplication inutile, insuffisance de matériel et impuissance financière complète de la part tant du Canadien-Nord que du groupe de chemins de fer du Grand-Tronc. Les deux rapports admettaient la nécessité urgente d'une réorganisation et d'une coordination si on voulait faire cesser la congestion et enrayer quelque peu le drainage du trésor public. Les deux rapports reconnaissaient également la situation désastreuse du Grand-Tronc par rapport au Grand-Tronc-Pacifique. Cependant, les commissaires différaient dans leurs recommandations. MM. Drayton et Acworth n'étaient pas d'avis de faire d'autres avances à l'un ou l'autre de ces chemins de fer et ne voulaient pas davantage que le Grand-Tronc fût libéré plus longtemps de ses obligations dans l'Ouest. Ils recommandaient, bien qu'à grand regret, que le gouvernement prît immédiatement la direction à la fois du Canadien-Nord et du groupe du Grand-Tronc en ayant recours à la forclusion, tout en tenant compte des droits des obligataires. A leur avis, il n'y avait qu'une issue, c'était la liquidation, et ils ne la recommandaient pas, à cause des relations intimes du gouvernement avec les deux nouvelles entreprises transcontinentales et des pertes qui en résulteraient pour les obligataires. Ils proposèrent de confier les propriétés, ainsi acquises, de même que l'Intercolonial et le Transcontinental-National, à un conseil de régie permanent, composé de cinq membres nommés d'abord par le Parlement, qui exploiterait toutes les lignes de l'Etat au profit du peuple canadien en dehors de toute considération politique.

Le rapport minoritaire de M. A. H. Smith, par ailleurs, exprimait non seulement des craintes au sujet d'un projet qui ajouterait environ un milliard à la dette du Canada, mais aussi des doutes sur l'efficacité du mécanisme proposé par ses collègues pour obvier aux défauts inhérents, à son avis, à tout projet de propriété et d'exploitation de chemins de fer par l'Etat. La solution qu'il proposait comportait une autre révision de l'entente du gouvernement avec le Grand-Tronc, qui libérerait ce dernier de ses obligations dans l'Ouest et lui permettrait de poursuivre l'exploitation de ses lignes de l'Est, auxquelles il conseillait de réunir la partie est du réseau du Canadien-Nord. Il recommandait également de réunir, sous l'égide du Canadien-Nord, les lignes de l'Ouest de ce dernier et celles du Grand-Tronc-Pacifique, et de confier au gouvernement l'exploitation ou la direction des lignes entre l'Est et l'Ouest. Le rapport de M. Smith, comme celui de la majorité, recommandait d'étendre les pouvoirs de la Commission des chemins de fer de manière à lui confier non seulement la réglementation des tarifs de transport pour tous les chemins de fer, y compris les lignes de l'Etat, mais aussi "l'émission d'obligations, la construction de nouveaux chemins de fer ou le prolongement de lignes existantes, et toutes autres questions relevant à bon droit du gouvernement".¹

L'ACQUISITION DU CANADIEN NORD

Le gouvernement donna suite au rapport Drayton-Acworth dans une certaine mesure, car il prit la direction du Canadien-Nord presque immédiatement. Autrement, il lui aurait fallu l'aider davantage ou le mettre en liquidation, dans

¹ Rapport Drayton-Acworth, p. CII.

ce dernier cas, il lui eut fallu faire honneur aux garanties données; de leur côté, les obligataires non nantis auraient subi de lourdes pertes. La loi d'acquisition comportait le paiement d'une somme ne devant pas dépasser \$10,000,000 pour le reste des titres à la propriété (à l'exclusion de ce qui avait déjà été transporté au gouvernement) dont la valeur, après arbitrage, avait été établie à \$10,800,000.¹ Cette transaction, terminée le 16 novembre 1917, ajoutait 9,559 milles de voie ferrée aux 4,393 milles que l'Etat possédait déjà dans l'Intercolonial et le Transcontinental-National. Le conseil d'administration du Canadien-Nord, reconstitué par le gouvernement, continua l'exploitation de ce réseau. Peu après l'armistice, l'exploitation des lignes de l'Etat, auxquelles on avait ajouté l'Intercolonial, fut également confiée à ce conseil, et le nom "Chemins de fer Nationaux du Canada" fut adopté par arrêté en conseil pour désigner le groupe de lignes fusionnées.²

En 1919, la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada fut constituée civilement, et le but de cette compagnie était de fusionner toutes les lignes de chemin de fer possédées ou contrôlées par l'Etat.³ La loi confiait l'exploitation de ces lignes à un conseil d'administration, composé de cinq à quinze membres, nommés et remplacés au gré du gouvernement, et soumis, quant aux questions de finance comportant des dépenses d'immobilisation, au contrôle du ministre des Chemins de fer et du Parlement. La loi, tout en confiant au conseil d'administration l'entière responsabilité de l'exploitation et de l'administration du chemin de fer, avait omis les mesures de précaution contre l'ingérence politique recommandées par le rapport Drayton-Acworth. Les chemins de fer Nationaux, y compris les anciennes lignes de l'Etat, étaient en même temps placés sous la juridiction de la Commission des chemins de fer, dont les pouvoirs avaient été étendus, cependant, seulement de manière à comprendre le contrôle de l'émission des billets de faveur de l'approbation du tracé de nouvelles lignes. Les décisions de la commission restaient sujettes à révision de la part du gouvernement, et le Parlement se réserva le droit d'accorder les chartes aux chemins de fer.

ACQUISITION DU GROUPE DE LIGNES DU GRAND-TRONC

Le gouvernement ayant déclaré qu'il ne consentirait pas d'autres avances au groupe du Grand-Tronc sans obtenir la possession du réseau entier y compris les lignes de l'Est, des négociations en vue du transfert de cette propriété furent entamées en 1917. Au début de 1919, elles n'avaient pas encore donné de résultats lorsque le gouvernement fit savoir au Grand-Tronc-Pacifique, qui accusait de forts déficits d'exploitation, qu'il ne lui permettrait pas d'utiliser le reste des produits de son dernier emprunt pour acquitter les frais d'intérêt dus en mars. Le conseil d'administration du Grand-Tronc refusa d'avancer des fonds à cette fin, et le président des deux compagnies avertit alors le ministère que le Grand-Tronc cesserait d'exploiter le Grand-Tronc-Pacifique à compter du 10 mars 1919, au plus tard. Le gouvernement répondit en nommant le ministre des Chemins de fer à titre de liquidateur du réseau de l'Ouest en vertu de la loi des mesures de guerre.

Au cours des négociations qui suivirent, le ministère maintint son refus de libérer le Grand-Tronc de ses obligations à l'égard des lignes de l'Ouest, sauf s'il consentait à transférer tout le groupe de ses lignes, y compris le réseau primitif de l'Est. Une telle entente fut conclue vers la fin de l'année et ratifiée par le Parlement.⁴ En vertu de cette entente, on remettait tout l'actif du Grand-Tronc au gouvernement, qui de son côté assumait toutes les obligations y compris le paiement des dividendes sur les valeurs garanties du Grand-Tronc portant intérêt à 4 p. 100. La compagnie insistait pour que ces valeurs fussent comprises avec

¹ 7-8 George V, chap. 24.

² Arrêté C.P. n° 3122, du 20 décembre 1918.

³ 9-10 George V, chap. 13; Statuts révisés du Canada, 1927, chap. 172.

⁴ 9-10 George V, chap. 17, sanctionnée le 10 novembre 1919.

les débentures à titre de frais fixes à la charge du gouvernement. Elle avait antérieurement refusé l'offre du gouvernement de mettre une somme annuelle de \$3,600,000¹ à sa disposition, qui serait distribuée aux diverses catégories d'actionnaires, à condition que les valeurs garanties de 4 p. 100 fussent comprises avec les autres émissions et non classées avec les frais fixes. La nouvelle entente rangeait dans la catégorie des émissions gagées sur la propriété seulement les actions de première, deuxième et troisième priorité et les actions communes, et sur ces dernières aucun dividende n'avait jamais été versé. L'établissement de la valeur de ces titres avait été confié à une commission d'arbitrage avec l'entente que l'évaluation ne dépasserait pas \$64,000,000,² et à la condition qu'en établissant la valeur de ces titres on tînt compte des engagements de la compagnie envers le gouvernement et de ses obligations comme garante du Grand-Tronc-Pacifique. L'accord relatif à l'achat ayant été ratifié, une commission mixte chargée de l'administration du Grand-Tronc, nommée partie par le gouvernement, partie par la compagnie, prit la direction des opérations le 1er mai 1920,³ et à partir de cette date la responsabilité financière incombait à l'Etat. Le 12 juillet de la même année, on confia l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique au conseil⁴ du Canadien-Nord.

L'arbitrage n'ayant pas abouti le 9 avril 1921, date fixée par la loi, et le gouvernement se montrant mécontent des résultats d'une administration commune, la commission d'arbitrage fut dissoute. Cependant, deux mois plus tard, la compagnie acceptant de reconnaître un conseil canadien d'administration avec siège social au Canada, on reprit l'arbitrage; le 7 septembre 1921, une décision majoritaire signée par sir Walter Cassels et sir Thomas White, l'honorable W. H. Taft se montrant dissident, conclut à l'absence de valeur des actions non garanties. Il y eut appel au Conseil privé.

L'acquisition du groupe du Grand-Tronc (le Grand-Tronc-Pacifique compris) assura au gouvernement 7,621 milles de plus de voies, ce qui compléta à peu près les 22,000 milles, à la fin de 1922.

NOUVELLE ADMINISTRATION DU NATIONAL-CANADIEN

En octobre 1922, le gouvernement signa une entente qui lui assura les services de sir Henry Thornton, ancien employé du *Pennsylvania Railroad*, puis du *Great Eastern Railway*, d'Angleterre, comme président de la compagnie et président du conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada. L'exploitation unifiée du réseau National combiné, lignes de l'est du Grand-Tronc comprises, fut inaugurée le 1er janvier 1923. Les lignes présentement combinées qu'administre la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada comprennent celles appelées autrefois:

Le chemin de fer Canadien-Nord.

Le réseau du Grand-Tronc.

(Dont le *Grand Trunk Western Railroad* desservant Chicago, et le *Central Vermont Railway*.)

Le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et les lignes comprenant les Chemins de fer du gouvernement canadien, à savoir:

L'Intercolonial.

Le Transcontinental-National.

L'embranchement du Lac Supérieur (loué du G.-T.-P.).

Le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard; et

¹ Cette somme était basée sur la moyenne des dividendes des 10 années précédentes, d'après les chiffres du rapport Drayton-Acworth.

² Entente relative à l'achat, 8 mars 1920, ratifiée par 10-11 Geo. V, chap. 13.

³ Arrêté C.P., n° 1089, en date du 15 mai 1920.

⁴ Arrêté C.P., n° 1595, en date du 12 juillet 1920.

Le chemin de fer de la Baie d'Hudson.¹

La nouvelle administration s'inspira comme par le passé de la loi des chemins de fer Nationaux du Canada.² Le conseil temporaire canadien du Grand-Tronc cessa d'exister et les anciens employés du Canadien-Nord et d'autres qui composaient auparavant le premier conseil du National-Canadien firent place à quinze administrateurs choisis dans toutes les régions du pays, ce qui donna lieu à d'autres considérations en plus des aptitudes commerciales et des connaissances techniques.³

L'entrée en fonctions de la nouvelle administration ne donna lieu à aucun grand changement dans la politique du chemin de fer ni à un rajustement de la mise de fonds. Derrière la façade légale simpliste dressée par la Loi des chemins de fer canadiens persista la confusion créée par les compagnies englobées avec leur multiplicité d'unités constituées, de directorats et de valeurs, soit en tout cent trente-neuf compagnies distinctes et deux cent cinquante et une émissions distinctes exigeant la rédaction annuelle de quarante-deux comptes-rendus de recettes et quatre-vingt-dix bilans.⁴ Seul, le Grand-Tronc fut réellement absorbé par la Compagnie du chemin de fer National-Canadien,⁵ les anciennes lignes de l'Etat conservant leur identité légale, et l'existence corporative du Grand-Tronc-Pacifique et du Canadien-Nord avec toutes leurs filiales restant à l'écart pour des raisons techniques rattachées à certaines émissions de garanties. Ainsi l'administration des Chemins de fer Nationaux, tout en étant unifiée en fait et en exploitation, demeura encombrée d'une foule de détails de jurisprudence et de comptabilité.

LA LOI DES CHEMINS DE FER DU CANADA

La Loi des chemins de fer du Canada vise toutes les compagnies de chemins de fer et les réseaux placés sous la juridiction législative du Parlement du Canada. Jusqu'à ces derniers temps ses clauses ne visaient pas absolument les premières lignes du gouvernement canadien. Là où les chemins de fer du gouvernement fédéral raccordent avec ceux des provinces ou les croisent, la Loi fédérale des chemins de fer est souveraine pour tous les travaux nécessaires aux raccordements ou aux croisements.

La Loi des chemins de fer constitue en général l'essence et la définition de la juridiction et des pouvoirs de la Commission des chemins de fer qui, depuis 1904, a toujours été la régulatrice des activités des chemins de fer canadiens. La loi régie le financement des chemins de fer, la construction et l'emplacement des nouvelles lignes, les règlements relatifs à la sécurité et enfin la tarification du transport des marchandises et des voyageurs.

CONTRIBUTION FÉDÉRALE AU DÉVELOPPEMENT DES CHEMINS DE FER

La participation du gouvernement fédéral et la mise de ses ressources à la disposition des chemins de fer peuvent par commodité et intérêt historique se classer en quatre périodes distinctes.

La première peut s'étendre de la Confédération, soit de 1867 à 1903. C'est à elle qu'appartiennent l'Intercolonial, le Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard et le Pacifique-Canadien.

La deuxième va de 1903 ou à peu près jusqu'à 1917-1920. C'est le temps où le Canadien-Nord et le Grand-Tronc-Pacifique furent fortement aidés par le

¹ Arrêté n° 115 du C.P., 20 janvier 1923.

² La Loi des chemins de fer Nationaux du Canada et les amendements de 1919, 9-10 George V, ch. 13, 1924, 14-15 George V, ch. 13.

³ Statuts révisés du Canada 1927, ch. 172, 1928, 18-19 George V, ch. 13, 1929, 19-20 George V, ch. 10, 1931, 21-22. George V, ch. 6.

⁴ Arrêté n° 2094 du C.P., 4 octobre 1922.

⁵ Annexe de la loi des chemins de fer Nationaux-Canadiens. Les Statuts révisés du Canada, 1927, ch. 172, énumèrent les lignes comprises dans le Canadien-Nord seulement; voir aussi Procès-verbaux, p. 45, vol. 1 (sir Henry Thornton).

⁶ Arrêté C.P. n° 181, 30 janvier 1923.

gouvernement sous forme de nantissements de valeurs. Le Transcontinental-National, de même, fut construit entièrement aux frais du gouvernement.

La troisième date disons de 1917-1920 et a vu la déconfiture du Canadien-Nord, du Grand-Tronc-Pacifique et du Grand-Tronc causée surtout par des embarras financiers occasionnés par la grande Guerre et par le bouleversement des coutumes établies provenant de la réaction économique d'après-guerre. Elle se termine avec la création du présent réseau National vers la fin de 1922, date qui pour fins historiques peut reculer au premier janvier 1923.

La quatrième peut s'étendre du 1er janvier 1923 à l'heure actuelle; elle a vu passer sous une unique direction tout ce qui constitue présentement le National-Canadien.

De la Confédération (1867) au 31 décembre 1931, le gouvernement fédéral a fourni à tous les chemins de fer, ou leur a garanti, une somme totale de \$2,652,539,388. Ci-suit le tableau des versements périodiques de cette somme:

PREMIÈRE PÉRIODE (1867-1903)

Réseaux entrés dans le National-Canadien.....	\$ 114,886,224
Pacifique-Canadien	91,705,033
Tous autres réseaux.....	3,094,578
	\$ 209,685,835

DEUXIÈME PÉRIODE (1903-1917-20)

Réseaux entrés dans le National-Canadien.....	\$ 508,646,798
Chemin de fer de la Baie d'Hudson.....	18,352,188
Pacifique-Canadien	12,022,915
Tous autres réseaux.....	5,809,855
	\$ 544,831,756

TROISIÈME PÉRIODE (1917-20-1923)

Réseaux entrés dans le National-Canadien.....	\$1,287,888,433
Chemin de fer de la Baie d'Hudson.....	2,373,306
Pacifique-Canadien	21,078
Tous autres réseaux.....	479,574
	\$1,290,762,391

QUATRIÈME PÉRIODE (1923-1931)

Réseaux entrés dans le National-Canadien.....	\$ 576,496,951
Chemin de fer de la Baie d'Hudson.....	28,021,189
Pacifique-Canadien	728,469
Tous autres réseaux.....	2,012,797
	607,259,406
Grand total, numéraire et cautionnement.....	\$2,652,539,388

La somme entière ci-haut fut ainsi répartie:

Déboursés en espèces.....	\$1,366,082,181
Passif fondamentalement garanti par le gouvernement fédéral—	
Valeurs garanties du National-Canadien.....	\$ 970,562,290
Valeurs du National-Canadien non définitive ment garanties par le gouvernement.....	305,894,917
Passif des chemins de fer de l'Alberta-Nord..	10,000,000
	1,286,457,207
Grand total.....	\$2,652,539,388

Sur ce chiffre global les chemins de fer constituant le réseau du National-Canadien ont reçu:

En espèces	\$1,201,461,199
Crédit.....	1,286,457,207
Total.....	\$2,487,918,406 ¹

¹ Cette somme représente la part des subventions du gouvernement fédéral aux lignes qui ne constituent pas les chemins de fer Nationaux du Canada et ne doivent pas être confondues avec le total de \$2,669,926,371 indiqué au paragraphe 85 du rapport de la Commission. Ce paragraphe vise les comptes du National-Canadien et comprend les intérêts accrus sur les prêts du gouvernement, déduction faite de certains rajustements. Il traite aussi de la composition du capital du National-Canadien; le tableau ci-haut ne donne que l'historique des dépenses du gouvernement en matière de construction de chemins de fer et des subventions en espèces et sous forme de garanties.

Les subventions en espèces du gouvernement fédéral aux chemins de fer et aux réseaux, de 1867 à 1931, soit celles datant d'avant la régie gouvernementale et celles survenues depuis, apparaissent au tableau suivant:

CHEMINS DE FER MAINTENANT COMPRIS DANS LE RÉSEAU NATIONAL	
<i>Groupe des chemins de fer du gouvernement canadien</i>	
(Versements directs)—	
Intercolonial et additions.....	\$ 294,445,172
Transcontinental-National	169,318,185
	\$ 463,763,357
<i>Canadien-Nord—</i>	
Avant la régie gouvernementale.....	61,650,261
Depuis la régie gouvernementale, 30 septembre 1917 au 31 mars 1923.....	292,554,561
	354,204,822
<i>Grand-Tronc—</i>	
Avant la régie.....	30,315,957
Depuis la régie (1er mai 1920 au 31 mars 1923)	107,433,649
	137,749,606
<i>Grand-Tronc-Pacifique—</i>	
Avant la régie.....	79,854,134
Depuis la régie, du 9 mars 1919 au 31 mars 1923	42,367,362
	122,221,496
<i>Compagnie du National-Canadien—</i>	
Subventions, etc., aux compagnies appartenant maintenant à ce groupe et consenties avant la régie	4,112,314
Espèces avancées à cette compagnie du 1er avril 1923 au 31 décembre 1931 pour être répar- ties entre toutes les compagnies consti- tuant le National-Canadien.....	119,409,604
	123,521,918
Total au groupe des chemins de fer constituant le National-Canadien	
	\$1,201,461,199
<i>Chemin de fer de la Baie d'Hudson et ses têtes de lignes.....</i>	48,746,683
<i>Pacifique-Canadien—</i>	
Compagnie du Pacifique-Canadien.....	\$ 79,607,120
Filiales—après acquisition par le Pacifique- Canadien	10,486,793
Filiales—avant acquisition par le Pacifique- Canadien	14,383,582
	104,477,495
<i>Tous autres réseaux.....</i>	11,396,804
	\$1,366,082,181
Les émissions garanties constituant la dette fondée des compagnies formant le réseau du National-Canadien (y compris dix millions d'obligations des chemins de fer de l'Alberta-Nord) se répartissent ainsi qu'il suit:	
<i>Réseau du Canadien-Nord—</i>	
Garanties d'avant la régie.....	\$ 71,669,914
Garanties depuis la régie.....	66,073,976
Autres valeurs impayées.....	158,973,316
	\$ 296,717,206
<i>Réseau du Grand-Tronc—</i>	
Garanties d'avant la régie.....
Garanties depuis la régie.....	\$ 265,433,142
Autres valeurs impayées.....	51,830,775
	317,263,917
<i>Réseau du Grand-Tronc-Pacifique—</i>	
Garanties d'avant la régie.....	\$ 43,432,848
Garanties depuis la régie.....
Autres valeurs impayées.....	41,159,826
	84,592,674
<i>Compagnie du National-Canadien (depuis le 1er janvier 1923)—</i>	
Valeurs garanties impayées.....	\$ 523,952,410
Autres valeurs impayées.....	63,931,000
	587,883,410
Total	\$ 1,286,457,207

Cette somme se répartit ainsi qu'il suit entre émissions garanties et non garanties dont, toutefois, le gouvernement, propriétaire, prend toutes responsabilités ultimes:

Valeurs garanties	\$ 970,562,290
Valeurs non garanties.....	305,894,917
Chemin de fer de l'Alberta-Nord.....	10,000,000
Total	<u>\$1,286,457,207</u>

CONCESSIONS DE TERRES ET AIDE PROVINCIALE ET MUNICIPALE

Outre les subventions en espèces et le nantissement des valeurs, les gouvernements fédéral et provinciaux ont concédé d'immenses terres aux chemins de fer ainsi qu'il suit:

	acres
Gouvernement fédéral	31,781,847
Nouvelle-Ecosse	160,000
Nouveau-Brunswick	1,788,392
Québec	2,085,710
Ontario	3,241,207
Colombie-Britannique	8,233,410
Total	<u>47,290,566</u>

Les terres concédées par les gouvernements fédéral et provinciaux se répartissent ainsi qu'il suit entre les chemins de fer:

	Total	Régie de de l'Etat	Pacifique- Canadien	Tous autres réseaux
Gouvernement fédéral.....	31,781,847	5,727,002	24,953,133	1,101,712
Gouvernements provinciaux.....	15,508,719	1,806,215	10,611,846	3,090,658
Total d'acres.....	<u>47,290,566</u>	<u>7,533,217</u>	<u>35,564,979</u>	<u>4,192,370</u>

Un mot s'impose au sujet des concessions de terres au Pacifique-Canadien. Le contrat original de cette compagnie lui assurait 25,000,000 d'acres de terres fédérales. Par la suite, le gouvernement fédéral recouvra 6,793,014 acres moyennant \$10,189,521 en argent. Puis d'autres concessions atteignant 1,710,400 acres s'ajoutèrent aux premières et favorisèrent surtout l'embranchement de Souris. Des filiales englobées depuis dans le Pacifique-Canadien reçurent des terres fédérales atteignant 6,139,963 acres, mais quand ces terres passèrent aux mains du Pacifique-Canadien ces filiales n'en détenaient plus que 2,235,145 acres. On peut donc dire que le chiffre d'ensemble des concessions tombées aux mains du Pacifique-Canadien est de 22,152,531 acres.

Ces dons de terres fédérales et provinciales ne constituent pas tout ce que les chemins de fer canadiens ont reçu sous forme de concessions et d'encouragement de la part de la population. Les provinces et plusieurs municipalités ont favorisé la création de chemins de fer en accordant des subventions en espèces et en achetant des obligations. Ces subventions et achats constituent un chiffre imposant:

SUBVENTIONS EN ESPECES

Provinces	\$ 33,160,615
Municipalités	12,988,128
	<u>\$ 46,148,743</u>

ACHAT D'OBLIGATIONS

Provinces	300,000
Municipalités	2,425,500
	<u>2,725,500</u>
Total.....	<u>\$ 48,874,243</u>

Les provinces mêmes ont à l'occasion gagé les valeurs. Or ces gages, dans la mesure où ils valent pour les chemins de fer constituant présentement le National-Canadien, ont été honorés à leur échéance par le gouvernement fédéral. Au 31 décembre 1931, il restait toutefois \$72,184,488 de ces gages qui, jugés sous un angle strictement légal seraient encore considérés comme une obligation des gouvernements provinciaux.

Ces dernières garanties mises à part (qui appartiennent déjà à la dette publique fondée, comme on l'a dit) on constatera que l'aide en espèces et en gages consentie par les gouvernements fédéral et provinciaux et par les municipalités du Canada atteint \$2,701,413,631. Estimant à un dollar l'acre les terres concédées, on arrive à \$2,748,704,197. Les voies principales des chemins de fer à vapeur du Canada ayant de nos jours 42,075 milles, on verra que la contribution des gouvernements fédéral et provinciaux et des municipalités à la mise sur pied ainsi qu'à l'exploitation de ces chemins de fer depuis la Confédération se chiffre, en somme, à \$65,300 le mille.

PROGRÈS DU TRANSPORT DEPUIS LA GUERRE

L'ensemble du transport au Canada a fait des progrès sensibles depuis la guerre. Ces progrès, dans la mesure où ils visent les deux principaux chemins de fer, ont été traités au long dans le rapport qui les concerne et dont ce résumé historique ne doit constituer qu'une annexe. Il ne reste donc pour conclure qu'à parler brièvement des progrès atteints, ces derniers dix ans, dans les domaines connexes du transport, tels que les cours d'eau, les voies aériennes et les routes.

(a) COURS D'EAU

À l'heure présente, on annonce deux événements de grande importance ayant trait à la navigation des Grands lacs et du Saint-Laurent: l'achèvement et l'ouverture officielle du canal maritime Welland, en voie de construction depuis 1913, mais dont les travaux furent interrompus par la guerre, et la négociation d'un traité entre le Canada et les Etats-Unis en vue de la création d'une voie navigable à eau profonde et de l'aménagement d'énergie électrique par l'exploitation de la section internationale des rapides du fleuve Saint-Laurent, lequel constitue, entre le lac Ontario et le lac Saint-François la ligne frontière entre les deux pays. Coïncidant avec cette entreprise surgirait le développement par le gouvernement fédéral de la section essentiellement nationale du fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et le lac Saint-François, travail déjà partiellement prévu par une entente avec la compagnie autorisée à aménager l'énergie électrique à Beauharnois et qui doit s'adapter au plan général d'amélioration de la navigation directe.

Les devis du projet de navigation à eau profonde du Saint-Laurent, entre le lac Ontario et Montréal, assurent à la navigation les mêmes avantages que le canal Welland et laissent prévoir l'aménagement de presque deux millions de H.P., d'énergie hydroélectrique dans la section internationale, avec, en disponibilité, deux autres millions et demi de H.P., dans la section nationale du fleuve, dont l'exploitation pour fins d'énergie relève de la province de Québec qui en peut choisir à discrétion le moment et le mode d'aménagement.

Canal maritime Welland

Le canal maritime Welland est le quatrième qui se soit construit entre les lacs Érié et Ontario dans les cent ans écoulés depuis l'inauguration des travaux de contournement des chutes du Niagara. Ce projet, s'étendant sur vingt-cinq milles, prévoit dès maintenant une profondeur de vingt-sept pieds dans les biefs du canal, et, pour les agrandissements de l'avenir, une profondeur de trente pieds à toutes les écluses et pour tous les travaux d'art permanents. La longueur utile des écluses est de 820 pieds; la largeur utile, de 80 pieds; la diffé-

rence de niveau des écluses est de 46 pieds et demi et l'élévation totale, de 326 pieds et demi. Caractéristique unique, trois écluses jumelles (nos 4, 5 et 6) en volée à l'escarpement du Niagara, permettent aux vaisseaux de passer en même temps et en sens contraire. Les écluses elles-mêmes ressemblent à celles de Gatun du canal de Panama qui, de dimensions un peu plus considérables cependant, n'ont une différence totale de niveau que de 85 pieds. La distance perpendiculaire entre le couronnement de l'écluse 5 et le plancher de l'écluse 4 est de 130.8 pieds. Le Fer-à-cheval du Niagara ne le dépasse que de 28 pieds.

Le nouveau canal a huit écluses dont nécessairement celle de garde. L'ancien canal avait 27 écluses et le premier en date, 40. Le mécanisme est électrique et il faut huit minutes pour remplir une écluse. Tout le canal se traverse en moins de 8 heures, contre 15 à 18 pour le précédent. Le coût total prévu est d'environ \$130,000,000.

Dépenses sur les canaux en général

L'ensemble des canaux du pays a coûté, au 31 mars 1931, \$314,404,229, dont \$236,216,461 imputables sur le capital et \$78,187,768 à l'exploitation et à l'entretien. Au regard de ces chiffres, \$28,166,203 de recettes, péages compris jusqu'à leur abolition en 1904. Le gros de la recette provient maintenant des baux de puissance hydraulique, des loyers, des droits d'entreposage de grain et de voyage, l'ensemble dépassant à l'heure actuelle un peu plus d'un million par année. Les frais d'exploitation et d'entretien ont atteint \$3,329,616 au cours de l'année financière terminée le 31 mars 1931.

(b) ROUTES AÉRIENNES

Les nécessités de la guerre ont vite donné naissance à des méthodes nouvelles de transport et pour cette raison on a songé, dès l'armistice, aux moyens d'utiliser les routes de l'air au Canada. On a vite compris que l'avion pouvait rendre de grands services pour atteindre les régions à peu près inaccessibles par tous autres moyens, comme l'extrême-nord ou certaines régions de l'Ontario septentrional. Plusieurs entreprises ont établi des services aériens pour atteindre les régions minières, le premier en date atteignant Rouyn pour la première fois en 1924. Puis d'autres suivirent; enfin on utilisa les aéroplanes pour prospecter les régions minérales du Nord.

Le transport aérien du courrier, adopté de bonne heure pour les régions éloignées, amena les autorités postales à créer un service régulier et officiel de la poste. Les services de l'aéroposte, qui servirent de liaison avec les vapeurs prenant la mer et ceux qui en venaient, différaient quelque peu des précédents. L'intention, ici, se résumait à assurer une plus grande vitesse sur des routes déjà desservies par le chemin de fer. Sur toutes les routes aéropostales internationales les Etats-Unis ont apporté leur coopération.

Les routes aériennes ne constituent pas présentement une concurrence dangereuse pour les autres modes de transport. L'aéroplane de transport sert surtout au Canada, soit pour atteindre les régions qui échappent à tout autre mode régulier de communication, soit pour relier plus rapidement deux régions colonisées. L'avion, seul parmi les moyens de transport, est indépendant du rail, de la route et des cours d'eau. A peu près sans entraves, il peut aller où bon lui semble.

Pour fins administratives l'aviation civile canadienne comporte deux classes: (1) activités civiles pour l'utilité d'autres services du gouvernement fédéral et effectuées sous l'égide du directeur des services aériens du gouvernement civil; (2) l'aviation commerciale placée sous l'égide du contrôleur de l'aviation civile. Les deux relèvent du département de la Défense nationale, qui a la haute main également sur l'aviation militaire par l'organisme de la force aérienne royale canadienne. Les frais de l'aviation civile ont atteint pour 1920-1931 tout près du demi-million.

(c) GRANDES ROUTES

Ce n'est que tout récemment et grâce aux progrès de l'automobile que la route a atteint toute son importance pour le transport à longue distance des voyageurs et des marchandises. Le temps des barrières de péage et du travail obligatoire sur les routes a cessé vers la fin du dix-neuvième siècle et surtout dans Ontario où l'Association des bonnes routes a fait des études qui ont abouti à des réformes. La loi de l'amélioration des routes (1901) dans cette province a donné naissance au financement et à la construction de nouvelles routes. Puis une loi édictée en 1915 créa un département provincial de la Voirie qui, en 1917, reçut mission de construire et entretenir les routes provinciales.

L'efficacité de plus en plus grande du transport terrestre mécanique a amené l'amélioration constante de la route en même temps que son utilisation de plus en plus constante pour le transport des voyageurs et des marchandises sur des parcours de longueur moyenne. On peut prouver les progrès de l'utilisation des automobiles par la multiplication de ces derniers au Canada, car il y en avait 2,130 en 1907, et 1,250,000 en 1930. Par ailleurs, le nombre de milles de routes en 1930 avait atteint 400,000, dont 80,000 gravelées ou améliorées encore davantage.

Nous l'avons dit, on a confié la haute main sur les routes aux provinces en vertu de la loi de 1867; mais en 1919, en vertu de la loi des grandes routes du Canada, dont l'existence fut prolongée à diverses reprises, le gouvernement fédéral s'engagea à subventionner la construction et l'amélioration de routes nationales jusqu'à concurrence de vingt millions de dollars. Chaque fois ce sont les provinces qui ont exécuté le travail.

L'un des principaux effets de l'amélioration de la route et de la vulgarisation du transport par automobile fut la concurrence entre ces derniers et les chemins de fer. Cet aspect du progrès des transports constitue un des problèmes les plus significatifs du transport moderne. On trouvera à l'appendice II des détails plus circonstanciés et plus développés de la question du transport sur les grandes routes.

APPENDICE II

LES VÉHICULES À MOTEUR SUR LES GRANDES ROUTES

1. Le préambule de l'arrêté en conseil constituant la Commission royale des chemins de fer et des transports signale que la recette déficitaire des deux chemins de fer vient en partie de la concurrence exercée par les autres modes de transport et surtout par les véhicules à moteur, et invite la Commission à étudier l'ensemble du problème du transport au Canada *surtout par rapport aux chemins de fer*.

2. Dans la documentation qui nous est parvenue et dans les témoignages très au point des représentants de l'industrie de l'automobile et des autres organismes connexes, on a étudié très soigneusement dans tous ses détails la question de la réglementation et des taxes. Certains problèmes nés de ce fait seront résolus par des pourparlers entre les organismes de transport et les autorités provinciales qui construisent et entretiennent la route et ont la haute main sur son utilisation. Les ententes nées de ce chef n'intéressent pas directement les compagnies de chemins de fer. La question de savoir si les propriétaires de véhicules automobiles, comme classe, acquittent en droits de circulation et en impôts sur l'essence une part raisonnable des frais de construction et d'entretien de la route, et si, par ailleurs, les provinces ont édicté des mesures adéquates de protection sur l'utilisation des véhicules automobiles de façon à protéger la population en même temps que les conducteurs eux-mêmes, relève exclusivement des services de la voirie de chaque province. Et même si notre juridiction allait jusque-là, le temps dont nous disposons et l'urgence de la solution du problème nous empêcheraient de faire les enquêtes et études nécessaires. Nous bornerons donc nos considérations et nos vœux à la question primordiale posée devant nous, à savoir les conséquences immédiates et futures, dans la mesure de nos prévisions, de la concurrence que l'autobus et le camion font au chemin de fer, et les initiatives à prendre par ce dernier et par les autorités compétentes provinciales quand cette concurrence a ou aura probablement pour effet de restreindre les activités des chemins de fer au détriment de la population.

I. L'AUTOMOBILE DE PROMENADE ET L'AUTOBUS

3. Dans les neuf ans passés en revue, le nombre des automobiles a constamment augmenté. L'inscription relève des provinces et malgré certaines distinctions constatées dans les modes utilisés par les provinces, on peut dire en général que tous les véhicules automobiles sont inscrits par un fonctionnaire provincial et qu'un permis est délivré sur versement de droits établis selon certaines caractéristiques du véhicule telles que le poids, l'empattement ou la puissance. Il est possible d'obtenir des données certaines sur le nombre de véhicules dans chaque province et pour le pays en général.

4. Le tableau ci-après indique les inscriptions de tous les véhicules automobiles au Canada en même temps que leur augmentation:

Année	Canada
1923.	585,050
1926.	836,794
1929.	1,195,594
1930.	1,239,888
1931.	1,206,836

De ce chiffre total les automobiles de promenade figurent, en 1930, au nombre de 1,047,494 et à celui de 1,024,149 pour 1931, le reste visant les camions, autobus, motocyclettes et remorques. On voit tout de suite l'augmentation considérable de l'usage de l'automobile dans la période envisagée, et s'il est vrai que les données pour 1931 fléchissent quelque peu par rapport à 1930, année culminante, cette situation est due à la grande crise industrielle, et la conclusion à tirer de l'ensemble est que l'automobile est devenue un élément sérieux et de plus en plus considérable du transport au Canada.

5. Simultanément, la recette du trafic-voyageurs des deux réseaux a fléchi comme le prouve le tableau suivant:

Année	Recettes- voyageurs \$
1923	77,335,433
1926	73,709,662
1929	73,009,353
1930	61,512,742
1931	43,759,468

Les données de 1930 et 1931 même mises à part et le parallèle établi entre 1923 et 1929, il est évident que le trafic-voyageurs des réseaux n'a pas réussi à se maintenir en face d'une augmentation générale des affaires et dans un temps de grande prospérité. Le nombre de voyageurs en 1923 a été de 44,836,337 et en 1929 de 39,070,893, soit un fléchissement de 13 pour 100, la baisse de la recette étant de 5.6 p. 100.

6. Les sept années 1923 à 1929 ont été marquées par une augmentation considérable de la richesse et de la production nationales. La population ayant augmenté en moyenne d'environ 2 p. 100 par année dans les dix dernières années, on serait en droit de compter sur une augmentation du nombre de voyageurs sur le chemin de fer. On ne peut expliquer cet état de choses que par la préférence donnée à l'automobile de promenade et à l'autobus.

Les inscriptions d'autocars et d'autobus pour tout le pays n'ayant été que de 2,255 en 1929, et comme moins de la moitié d'entre eux empruntent la voie rurale hors des cités et font ainsi une concurrence directe au chemin de fer, l'insuccès de l'effort du chemin de fer à augmenter la recette-voyageurs dans la proportion qu'exigeaient l'augmentation générale de la population et la production des richesses, doit se chercher surtout dans l'existence de l'automobile de promenade particulière. Les données fournies par les chemins de fer dans le rapport d'un comité mixte des chemins de fer chargé d'étudier la question du trafic automobile dans ses effets sur la recette des chemins de fer, établissant une répartition des milles-voyageurs pour 1929 ainsi qu'il suit:

Modes	Milles-voyageurs	Pourcentage
Automobiles de promenade.....	11,500,000,000	78.5
Chemins de fer à vapeur.....	2,900,000,000	19.8
Autobus.....	250,000,000	1.7
Total.....	14,650,000,000	100.0

7. On croit savoir que la recette des autobus obtenue par le service interurbain ne dépasse pas de 5 pour 100 celle du transport des voyageurs par les chemins de fer canadiens en 1929; par ailleurs, le montant de \$3,650,000 que ce pourcentage donne ne peut être considéré comme absolument perdu par les chemins de fer. Une proportion considérable des voyageurs transportés par les autobus le sont à la suite d'une initiative personnelle de ces derniers, et leurs clients n'utiliseraient pas le chemin de fer si l'autobus disparaissait. Il y a des régions desservies par les autobus qui ne le sont pas par le chemin de fer; enfin l'autobus est utilisé

par certaines personnes qui, à défaut, auraient recours à l'automobile particulière plutôt qu'au chemin de fer.

8. Vu la difficulté de la circulation et du stationnement des automobiles dans nos grandes villes, le public semble préférer l'autobus pour les déplacements hors de la ville et n'utiliser l'automobile que pour la promenade. Souvent l'autobus peut remplacer le fiacre ou la voiture louée le long de son parcours pour le villageois, l'habitant des petites villes ou le cultivateur. Pour cette raison il possède une utilité toute particulière et sa recette n'est pas un détournement commis au détriment du chemin de fer.

9. Malgré l'augmentation du trafic interurbain par ces véhicules, comme le fait voir la statistique dressée par la *Gray Line Coaches*, du Groupe de Transport de Toronto, et dont les données apparaissent ainsi qu'il suit:

Année	Voyageurs transportés	Recettes-voyageurs
1927.....	281,602	\$ 567,337
1928.....	567,193	815,285
1929.....	1,057,250	1,234,936

cette augmentation n'a pas encore pris de proportions sérieuses au Canada. L'avenir verra probablement ce mode de transport se développer davantage au détriment du chemin de fer mais, comme les régions qui lui sont propices se resserrent aux parties les plus peuplées d'Ontario, de Québec et de la Colombie-Britannique où l'on constate déjà un grand nombre de ces véhicules, il semble que le chemin de fer ait déjà subi les effets les plus fâcheux de cette concurrence; et puis la perte subie de ce chef n'est pas si grande qu'on veut le croire.

10. Les chemins de fer et les représentants de l'industrie de l'automobile et des propriétaires d'autobus venus déposer devant la Commission, ont reconnu que la diminution de la recette du chemin de fer pour le transport des voyageurs provient de l'automobile particulière de promenade et que cet état de choses va demeurer. Thomas F. Woodlock, ancien membre de l'*Interstate Commerce Commission*, des Etats-Unis, dans un article relatif au transport automobile publié en 1931, porte la perte subie par le chemin de fer, de 1920 à 1930, au tiers de la recette totale de 1920, à quoi il faut ajouter l'augmentation du nombre des voyageurs qu'on était en droit d'escompter pendant cette période, et que la cause en doit être cherchée dans l'usage de l'automobile de promenade; il ajoute que cet état de choses va durer. Au Canada la perte est moindre du chef surtout des longues distances parcourues par les voyageurs sur les chemins de fer, mais aussi à cause du climat qui poussera toujours le voyageur vers le chemin de fer à certaines époques de l'année.

11. De leur côté, les chemins de fer estiment que, n'eût été la concurrence de la part de l'automobile de promenade et de l'autobus en 1929, leur recette-voyageurs eût dépassé de \$17,000,000 le chiffre de cette année-là. Or l'autobus entrant au plus pour \$3,650,000 dans cette perte et même moins peut-être à cause du climat et autres causes citées ci-dessus, le dommage causé par l'automobile de promenade doit atteindre au moins \$13,350,000 et peut-être même \$15,000,000. La recette des wagons-lits, des wagons-salons et des wagons-omnibus a approché \$2,000,000 de plus en 1929 qu'en 1923, et le comité mixte conclut de ce fait que les déplacements lointains de la population se sont multipliés dans une certaine mesure, la distance moyenne des déplacements étant de 74.2 milles en 1929 contre 68.8 milles en 1923. Dans le même temps, les entrées et sorties aux grandes villes se sont multipliées quelque peu, ce qui autorise à conclure que la clientèle des

véhicules automobiles échappant au chemin de fer est celle qui voyage ni trop près ni trop loin, en tous cas pas plus de 75 milles.

12. Vu la probabilité que les gouvernements provinciaux qui ont la haute main sur les grandes routes vont continuer à les améliorer, en vue surtout de satisfaire les propriétaires particuliers de véhicules automobiles qui sont présentement la majorité chez les électeurs et les contribuables, le transport sur des distances moyennes ou longues va subir des revers de plus en plus accentués du chef de l'automobile de promenade. L'achèvement de la route transcanadienne présentement en cours et de tronçons de routes dans toutes les provinces ne peut que nuire à la recette-voyageurs du chemin de fer. Le rayon économique de l'autobus au Canada, d'environ cent milles présentement, s'élargira probablement, et il semble que le chemin de fer doit s'attendre à perdre de plus en plus la faveur du public voyageur si les gouvernements provinciaux persistent dans leur politique des bons chemins.

13. Le bien-être et la commodité et non les frais de transport pèsent surtout dans le choix de l'automobile de promenade et de l'autocar. Or, comme le courant semble s'être manifesté à demeure en faveur du véhicule automobile, le chemin de fer devra s'adapter à la situation et se concentrer sur le transport lointain et sur celui de liaison qui peut exister encore dans les grandes villes ou dans leur banlieue.

14. Le tort causé au chemin de fer par l'autobus desservant la banlieue et faisant le service interurbain pourrait disparaître partiellement si le chemin de fer utilisait des wagons isolés sur ses voies; et cependant vu leur utilité restreinte à cause de la rigidité de l'itinéraire et des arrêts fixes, alors que l'autobus est si accommodant, il est douteux qu'il lui soit jamais possible de rattraper beaucoup de clients par ce procédé. Le coût de ces wagons isolés dépasse énormément celui d'un autobus et l'utilisation en est aussi beaucoup plus coûteuse. L'autobus pourrait être adopté par le chemin de fer qui l'utiliserait sur la route et le substituerait au train ordinaire en le faisant voyager à intervalles assez rapprochés là où le nombre de voyageurs serait peu considérable. Les gouvernements de la Saskatchewan, du Manitoba et d'Ontario nous ont appris que le permis de faire circuler des autobus sur une route parallèle à une ligne de chemin de fer déjà établie avait été offert au chemin de fer qui n'a jamais songé à profiter de l'offre. Il semble que le chemin de fer est d'avis que le Canada lui offre un domaine très restreint de nos jours pour l'exploitation économique de l'autobus comme substitut ou compagnon du train.

II. BILAN FINANCIER DES ACTIVITÉS

15. Nous en avons appris fort peu, à notre enquête, sur le résultat financier du service de l'autobus. En Ontario, où il est solidement établi, la *Gray Coach Line, Limited* nous a soumis des données à l'effet que, en quatre ou cinq ans, l'autobus du service interurbain a été rémunérateur, toutes charges usuelles réduites. Le représentant de la *Provincial Transport Company*, grosse propriétaire d'autobus sillonnant toute la province de Québec, et qui a choisi Montréal comme centre, a déclaré que sa compagnie et d'autres compagnies de Québec bien administrées étaient satisfaites. Plus d'une fois les gouvernements provinciaux ont cru que ces compagnies faisaient de pauvres affaires et qu'on le verrait si on tenait une comptabilité stricte. Le commissaire Loree a dit que son chemin de fer, le *Delaware and Hudson*, exploitait depuis huit ans de nombreux autobus et que pour l'instant l'exploitation se faisait à perte. M. Loree a émis l'opinion qu'aux États-Unis, généralement parlant, l'autobus n'est pas rémunérateur, et qu'il en est de même au Canada, bien qu'il se présente des cas où, en raison d'une bonne administration et de conditions favorables, il se réalise un certain bénéfice.

16. Jusqu'à ce que l'expérience ait démontré les avantages économiques de l'autobus et la certitude d'un certain rendement sur les capitaux immobilisés, les chemins de fer hésitent à employer l'autobus pour le transport des voyageurs, même lorsque l'adjonction ou la substitution de ce moyen de transport leur paraît tout indiqué. Sans doute ont-ils conclu qu'ils ne feraient ainsi qu'accroître les pertes que leur occasionne actuellement le transport des voyageurs.

III. RÉGLEMENTATION ET CONTRÔLE DE L'AUTOBUS

17. Dans toutes les provinces où les entreprises d'autobus ont acquis une certaine importance, on constate depuis quelques années des efforts progressifs et, de l'avis des fonctionnaires chargés de les surveiller, assez satisfaisants pour réglementer leur exploitation dans l'intérêt du public. Il leur est octroyé des permis, qui sont en effet des monopoles, de circuler sur les grandes routes entre des terminus désignés. Règle générale, ces permis doivent être renouvelés annuellement. Elles doivent déposer leurs tarifs entre les mains de l'autorité régulatrice et afficher leurs horaires. Elles doivent se munir de polices d'assurance contre les accidents qui pourraient, par leur négligence, survenir à leurs voyageurs, et leurs voitures sont sujettes à une inspection périodique.

18. Le premier ministre d'Ontario a exprimé l'avis qu'en ce qui concerne la réglementation des autobus circulant sur les grandes routes, la situation était bien en main et qu'il se donnait un service sur lequel le public pouvait compter et dont il était bien satisfait. Le ministre de la Voirie de la même province, parlant de l'établissement de règlements par son ministère, s'est exprimé ainsi: "Dès que la loi fut mise en vigueur, il s'est manifesté une amélioration remarquable non seulement dans les voitures, mais dans le type de propriétaire et d'exploitant, et il se donne aujourd'hui, sur les diverses routes pour lesquelles le ministère a accordé des permis, un service régulier sur lequel on peut compter. Il y a eu très peu de plaintes de vitesse excessive ou de conduite dangereuse et un très petit nombre d'accidents."

19. Les fonctionnaires chargés de la surveillance des routes sont d'accord pour constater des progrès dans l'exploitation des autobus et estiment que l'on s'y prend de la bonne façon, bien que certaines modifications puissent s'avérer nécessaires. Les règlements en vigueur et l'octroi de permis exclusifs ont eu l'effet de confier les entreprises d'autobus à des exploitants solvables, assurant ainsi un service régulier donnant de plus en plus satisfaction aux voyageurs et permettant aux exploitants de réaliser des bénéfices équitables. Somme toute, les entreprises de transport par autobus dans les diverses provinces sont bien dirigées et donnent satisfaction au public.

IV. L'IMPOSITION DES AUTOBUS

20. Les droits payés pour les inscriptions de voitures et les permis d'exploiter, ainsi que les impôts sur l'essence, constituent pour le moins une juste contribution aux frais d'entretien des routes. Les chiffres fournis par la *Gray Coach Line, Limited*, dans l'Ontario, démontrent qu'un autobus pouvant asseoir trente voyageurs acquittait, en 1931, \$640, soit 1.94 cents par voiture-mille, ou \$143.38 par année pour chaque mille parcouru par l'ensemble des voitures de la compagnie. L'impôt moyen acquitté par un autobus pouvant asseoir trente personnes et voyageant 30,000 milles en un an, s'est élevé, selon les calculs du ministre de la Voirie d'Ontario, à \$840. Dans la province de Québec, l'impôt moyen acquitté par voiture par la *Provincial Transport Company* fut de \$573, soit 4.39 cents par voiture-mille. On nous informe que pour le Canada entier, la moyenne s'est établie à 8.5 pour 100 du total des impôts perçus par les provinces, et qu'elle fut de 11.34 pour 100 en Québec et de 8.6 pour 100 en Ontario. Les re-

présentants des entreprises d'autobus ont vigoureusement soutenu que ces impôts étaient excessifs et que toute tentative d'en augmenter le fardeau non seulement n'accroîtrait pas les recettes, mais étoufferait une entreprise qui a démontré son utilité et répond efficacement à un besoin public, et que d'ailleurs l'autobus acquittait présentement plus que sa juste part des frais de construction et d'entretien des routes.

21. Bien qu'il semble y avoir lieu d'établir une réglementation plus sévère du camion automobile, dont nous traiterons ci-après, et d'en augmenter les impôts, il y a peu d'espoir qu'un accroissement des impôts sur les autobus soit utile aux chemins de fer. Il se peut qu'en ce qui concerne l'autobus, comme pour le camion, certaines localités soient appelées à opter entre le transport ferroviaire et le transport routier, étant donné que la quantité de transports à effectuer ne suffit pas à maintenir les deux, mais le cas sera rare en ce qui concerne l'autobus. S'il se présente et que l'autorité provinciale opte pour le chemin de fer, il sera donné effet à sa décision non pas en augmentant l'impôt sur les autobus ou en édictant des règlements plus sévères, mais en refusant d'accorder le permis nécessaire pour exploiter un service d'autobus dans la région en question.

22. Il ne paraît donc pas nécessaire de recommander que l'on impose ou réglemente davantage les exploitations d'autobus dans l'intérêt des chemins de fer à vapeur du Canada.

V. LE CAMION AUTOMOBILE

23. Le camion automobile est devenu un facteur important dans le transport des marchandises. Il est admis qu'il a enlevé aux chemins de fer une bonne part du trafic qui comprend les expéditions en quantités inférieures au chargement de wagon, c'est-à-dire les marchandises en balles ou colis expédiées par grande ou petite vitesse. Les inscriptions ont augmenté rapidement, bien qu'elles aient légèrement diminué durant les années de crise économique. La statistique suivante (exprimée en chiffres ronds) montre le taux de croissance et l'importance de ce moyen de transport.

1923	54,000
1929	155,000
1930	165,000
1931	165,800

24. Ce n'est que depuis quelques années que l'on cherche à classer les camions selon leur affectation et, même aujourd'hui, les provinces du Canada n'ont pas adopté de classement uniforme. Certaines se contentent de les inscrire selon leur poids, leur empattement, ou leur puissance en chevaux, sans égard aux fins auxquelles ils sont destinés. Lorsqu'ils sont classés selon leur emploi, le plan généralement suivi est de les diviser en catégories ainsi qu'il suit:

1. Camions affectés aux transports ordinaires et circulant sur une route déterminée, généralement entre des terminus désignés.
 2. Camions transportant à forfait les marchandises d'un individu ou d'une compagnie, à un certain moment ou au cours d'un certain voyage, et qui, règle générale, ne s'en tiennent pas à une route déterminée.
 3. Camions généraux et commerciaux appartenant à la personne ou compagnie dont ils transportent les marchandises.
25. En 1931, on comptait dans l'Ontario:

Camions effectuant des transports ordinaires.....	2,554
Camions transportant à forfait les marchandises, y compris les produits agricoles	1,119
Autres camions (généraux et commerciaux)	3,673

59,873

26. Il y avait en outre 9,673 remorques, dont un grand nombre de petites et dont 80 p. 100 étaient inscrites comme ayant une capacité brute de moins d'une tonne, ce qui porte le total des camions et remorques de toutes sortes à 71,834 et donne un pourcentage de 94.48 pour les voitures au service de leurs propriétaires, contre 5.52 p. 100 de camions exploités par des voituriers. Les pourcentages correspondants des autres provinces indiquent une proportion même plus élevée de camions au service de leurs propriétaires. Le Manitoba comptait 169 camions exploités par des voituriers de marchandises générales et 39 par des voituriers de lait et de crème. La Saskatchewan n'avait que 110 camions exploités par des voituriers et la Colombie-Britannique, 226, le pourcentage des inscriptions de camions étant dans ces provinces beaucoup moindre que dans l'Ontario. Le tableau suivant donne les inscriptions de camions dans toutes les provinces en 1930 et 1931. Il est digne de remarque que, sauf dans certains cas, il y a augmentation, en dépit de l'activité commerciale amoindrie de la dernière année.

Province	Voitures publiques à marchandises		Tous camions automobiles	
	1930	1931	1930	1931
Colombie-Britannique.....	184	226	16,820	16,799
Alberta.....			15,068	15,034
Saskatchewan.....	29	110	18,077	15,568
Manitoba.....	140	210	9,730	9,520
Ontario.....	1,155	3,673	67,676	68,433
Québec.....	4,680	5,218	27,820	28,384
Nouveau-Brunswick.....			3,999	3,948
Ile du Prince-Edouard.....			739	802
Nouvelle-Ecosse.....			6,489	6,761

NOTE.—Dans certaines provinces, les voitures affectées aux transports publics de marchandises ne sont inscrites que comme camions automobiles. Dans d'autres, les fortes augmentations constatées en 1931 proviennent en partie de la révision de classement opérée cette année-là.

VI. EFFET DU CAMIONNAGE SUR LES RECETTES DES CHEMINS DE FER

27. Les recettes des chemins de fer à vapeur provenant du transport des marchandises accusent une augmentation générale de 1923 à 1929, les chiffres étant de \$288,992,220 en 1923 et de \$331,679,458 (lignes canadiennes seulement) en 1929, bien que cette période ait été marquée par un accroissement considérable des inscriptions de camions et du tonnage transporté en camion. Les gains qu'accusent les recettes des chemins de fer au chapitre du transport des marchandises sont attribuables à la grande activité commerciale, qui a augmenté le volume des transports de long parcours, auxquels les camions ne font pas une concurrence importante, au Canada.

28. Le comité mixte des chemins de fer, dans son rapport, estime que si l'augmentation du tonnage transporté par les chemins de fer à vapeur avait continué dans la même proportion que durant la période de 1915 à 1925, les chemins de fer auraient transporté, en 1929, 95 millions de tonnes de marchandises de plus qu'ils ne l'ont fait. S'ils n'ont pas atteint ce chiffre, la chose n'en peut être attribuée entièrement au camionnage. Le Comité estime que pas plus de 5 millions de tonnes de marchandises furent transportées en camion sur les routes rurales cette année-là, et ce ne sont que les camionnages effectués en dehors des régions urbaines et suburbaines qui, peut-on dire, font concurrence aux chemins de fer.

29. Un ralentissement du taux d'accroissement antérieur a commencé à se manifester durant les dernières années de la période 1915-1925 et s'est accru dans la suite. Il faut en chercher la cause ailleurs que dans la concurrence du camion.

L'ouverture du canal de Panama et l'amélioration des voies de navigation intérieures ont réagi et réagissent encore sur le tonnage transporté en chemin de fer. En outre, la fin de l'ère de colonisation et de construction dans l'Ouest canadien y est pour quelque chose. Même sans la concurrence du camion, les tonnages transportés en chemin de fer ne sauraient accuser les accroissements soutenus constatés de 1875 à 1915.

30. En évaluant à 5 millions le nombre de tonnes transportées en camion sur les routes rurales, le comité mixte des chemins de fer a tenu compte du tonnage développé par les camionneurs mêmes en desservant des régions non desservies par les chemins de fer et en prenant et livrant des marchandises aux gares. En cherchant à évaluer le tonnage actuellement perdu par les chemins de fer, ce qui, vu le manque de statistiques, est fort malaisé, il a eu recours aux rapports que les agents des chemins de fer ont fourni au Bureau des recherches économiques des Chemins de fer nationaux et, pour une période de trois ans, il estime que le tonnage enlevé par les camions est le suivant :

1928	422,000 tonnes
1929	979,000 tonnes
1930	1,489,000 tonnes

31. Comme l'expérience de plusieurs entreprises de camionnage démontre que la recette moyenne par tonne transportée est de \$8, la perte totale des chemins de fer fut d'un peu moins de \$8,000,000 en 1929 et de \$12,000,000 en 1930. La perte provenant de camions au service de leurs propriétaires, qui, pour le Canada entier, constituent environ 96 p. 100 du nombre total de camions et, pour l'Ontario, 94.5 p. 100 du total de cette province, est encore plus difficile à évaluer.

32. Le comité mixte estime qu'on peut raisonnablement fixer la perte des chemins de fer, du chef des camions particuliers, à une somme égale aux transports effectués par les camions publics. Le recensement de la circulation routière que fait depuis quelques années le ministère de la Voirie de la province d'Ontario indique que 70 p. 100 du tonnage transporté sur les grandes routes l'est par des camions publics effectuant des transports en commun ou à l'entreprise et 30 p. 100 seulement par des camions particuliers. Ces chiffres portent le ministère à conclure que les camions particuliers s'en tiennent en grande mesure aux régions urbaines, où ils ne concurrencent pas directement les chemins de fer.

33. Si les chemins de fer ont raison d'évaluer à 1,500,000 tonnes les transports effectués en 1930 par les camions publics, ils demeurent, à en juger par les statistiques ontariennes, au-dessous de la réalité lorsqu'ils évaluent à une somme égale le tonnage que leur a enlevé les camions particuliers. Il se peut que les pourcentages tirés des recensements de la circulation routière de l'Ontario ne vaudraient pas pour les autres provinces, étant donné que dans l'Ontario le nombre des camions publics constitue une proportion plus élevée qu'ailleurs du nombre total des camions et que les faibles distances entre les villes de cette province et la proximité des grands centres de distribution assure aux entreprises de camionnage des conditions d'exploitation plus avantageuses que dans les autres provinces. Même en faisant la part des opérations relativement minimales des camions publics dans les autres provinces en comparaison des camions particuliers, il est peu probable que ceux-ci aient, sur toute l'étendue du Canada, effectué une aussi grosse somme de transports concurrençant directement les chemins de fer que l'ont fait les camions publics. En établissant à \$24,000,000 les recettes perdues en 1930 par les services de transport de marchandises, soit à environ 7 p. 100 des recettes globales de ces services, on exagère probablement. Mais même si on en réduit le chiffre à \$20,000,000, la perte n'en est pas moins très considérable et d'une importance incalculable pour l'avenir des chemins de fer canadiens.

34. Le nombre des camions publics augmente rapidement dans toutes les provinces, et, bien que l'expérience concernant leur exploitation soit trop brève pour permettre de formuler une opinion précise sur le rôle qu'en dernier ressort ils sont appelés à jouer dans le transport des marchandises, il semble qu'à moins que leurs opérations ne reposent sur des prix de revient mal calculés, auquel cas elles déclineront, ou à moins que l'autorité compétente ne mette quelque frein à leurs opérations, les chemins de fer éprouveront des pertes d'affaires toujours croissantes qui ne pourront que réagir désastreusement sur leurs recettes.

VII. RÉSULTATS FINANCIERS DES EXPLOITATIONS DE CAMIONNAGE

35. La Commission n'a pu se procurer qu'une maigre documentation concernant les résultats financiers des exploitations de camionnage. Un représentant de l'Association des Camionneurs ruraux du nord de l'Alberta (*Rural Motor Distributors of Northern Alberta*) a affirmé que les camionneurs ne réalisaient aucun bénéfice, en raison de la concurrence qu'ils se faisaient mutuellement. L'Association des exploitants d'autobus et de camions du Manitoba (*Manitoba Bus and Truck Operators' Association*) a exprimé l'avis que la situation dans cette province était satisfaisante en ce qui concerne le prix de revient, mais le Commissaire des utilités publiques, à qui les membres de l'Association doivent s'adresser pour leurs permis, a affirmé que ceux-ci ne cessaient de lui représenter que les exploitants ne réalisaient pas un juste bénéfice. Quant à l'Ontario, le représentant de la Chambre syndicale canadienne de l'automobile (*Canadian Automobile Chamber of Commerce*) et de l'Association des propriétaires de camions (*Truck Owners' Association*) ont présenté des chiffres fournis par six entreprises de camionnage, dont les noms ne furent pas donnés, indiquant que, sur une période de trois ans, les bénéfices, lorsqu'il y en eut, furent minimes et qu'en 1931 trois des compagnies se trouvèrent en perte.

36. Ces propriétaires de camions ont exprimé le désir de voir un organisme compétent fixer des tarifs minima pour le transport des marchandises, car ils craignaient que la continuation d'une concurrence effrénée ne conduisît plusieurs d'entre eux à la ruine. Règle générale, les autorités provinciales n'ont pas tenté d'établir des tarifs pour les transports en camion. Le Manitoba, qui en a édicté un, admet qu'il n'est pas observé. L'Ontario a entrepris de fixer les tarifs de transport, mais y a renoncé pour le présent, en attendant qu'il puisse se baser sur une expérience plus grande.

37. Jusqu'à ce qu'il y ait réglementation et fixation de tarifs, comme pour l'autobus, les conditions d'exploitation resteront chaotiques et nombre de camionneurs feront banqueroute. Cependant, il est peu probable que la concurrence dont souffrent présentement les chemins de fer diminue. On a constaté dans toutes les provinces que lorsqu'un camionneur fait faillite il en surgit un autre pour le remplacer.

VIII. L'IMPOSITION DES CAMIONS

38. La Commission a reçu de divers côtés des suggestions visant à la réglementation du camionnage effectué sur les voies publiques. La réglementation projetée comportait généralement la limitation, laquelle devait être atteinte par une augmentation des impôts, surtout pour le camion public. Le camionnage est présentement peu réglementé au Canada et les méthodes d'imposition manquent d'uniformité. Règle générale, on fait payer un droit pour l'inscription de la voiture et, dans quelques cas, pour un permis spécial d'exploiter un camion public. Dans l'Ontario, qui a eu plus d'expérience que les autres provinces dans la réglementation du camionnage, les autorités provinciales admet-

tent qu'elles n'ont pas eu autant de succès dans l'imposition des camions que des autobus. Elles ont tenté de les taxer sur la base de la tonne-mille, mais les moyens d'écluser cet impôt se révélèrent si nombreux qu'elles durent y renoncer au bout de trois mois. Elles le remplacèrent en 1932 par une majoration des droits sur les permis et les inscriptions de camions, en se basant sur le principe que par le passé ces voitures n'acquittaient pas leur juste part des frais d'entretien des routes et que ces droits constituaient le seul impôt pratique dans les circonstances.

39. On a vu que l'imposition des voitures automobiles relève de l'autorité provinciale. Il est invraisemblable qu'une province canadienne quelconque cherche à restreindre ces moyens de transport en exigeant des droits excessifs pour les inscriptions et les permis. Les recettes provenant de ces droits ne sont pas généralement affectées à l'entretien des routes et on ne cherche pas à faire cadrer les impôts sur les voitures avec les frais routiers. Les droits d'inscription des voitures automobiles et les impôts sur l'essence constituent une source de revenus certains et le taux exigé dépendra plutôt des besoins des provinces que des frais de construction et d'entretien des routes. Dans les circonstances, l'uniformité de l'impôt sur toute l'étendue du Canada est invraisemblable, même si elle est désirable. Il se peut que deux provinces adjacentes tendent à égaliser les impôts sur des voitures similaires, mais il est peu probable que le mouvement vers l'uniformité aille plus loin.

40. Il n'est pas dans l'intérêt des chemins de fer que l'on élève les impôts sur les camions au point de les rendre prohibitifs ou même restrictifs. Le camion automobile est une nécessité pour les transports. Les marchandises à prendre et à livrer aux gares de chemins de fer doivent passer sur les routes, et le développement de l'industrie et de l'agriculture se trouverait retardé par des impôts destinés uniquement à restreindre la circulation des camions automobiles sur les voies publiques.

41. Néanmoins, les camions devraient payer leur juste part pour l'usage des routes que l'État met à leur disposition, et il paraît douteux que les droits d'inscription dans les diverses provinces, même lorsque l'on fait entrer en ligne de compte les impôts sur l'essence, constituent une contribution suffisante de leur part. En comparaison des droits imposés dans plusieurs des États de l'Union américaine, les droits d'inscription de camions sont très bas au Canada. Dans l'Ontario, les voitures publiques à marchandises ont payé en 1932 une moyenne de \$112 pour le permis et l'inscription. Au Manitoba, la même année, ils ont versé environ \$64, et en Saskatchewan un peu moins qu'au Manitoba. Aux États-Unis, la même année, les voitures similaires ont dû payer jusqu'à \$750 et, règle générale, les droits y furent beaucoup plus élevés qu'au Canada.

42. Comme les droits exigés par les provinces canadiennes ci-dessus ne comprennent pas l'impôt sur l'essence, lequel est beaucoup plus élevé au Canada qu'aux États-Unis, la différence n'est pas aussi grande qu'elle paraît être. On a estimé que, si on ajoutait l'impôt sur l'essence, la moyenne des droits acquittés dans l'Ontario en 1931 par un camion public parcourant 30,000 milles durant l'année, s'établirait à \$215. Cette province ayant augmenté en 1932 le prix des permis et de l'inscription, les exploitants ont protesté que l'impôt dépassait leur capacité de paiement et était devenu prohibitif.

43. Les questions d'impôts provinciaux ne sont pas de notre ressort. Elles constituent une affaire à débattre entre les camionneurs et les autorités provinciales. Ce n'est pas par des impôts, mais plutôt par la restriction et la réglementation du camionnage et par quelque forme de coordination avec les transports ferroviaires que les chemins de fer seront protégés contre les empiètements des camions sur leurs recettes.

IX. RÉGLEMENTATION DU CAMIONNAGE

44. Dans le domaine de la réglementation du camion automobile, en tant que distincte de son imposition, il y a eu peu de tenté et encore moins d'accompli. Les ministères provinciaux de la Voirie s'accordent à reconnaître l'importance de la question. Premièrement, il semble que les routes à surface de gravier conviennent parfaitement à la circulation des automobiles de tourisme, tandis que le camion exige un chemin à surface dure, car à moins que son poids et sa vitesse ne soient réglementés, il endommagerait excessivement les routes de gravier.

45. Deuxièmement, pour la sécurité des propriétaires d'automobiles particulières et du public en général, il faudra réglementer les camions et trains automobiles quant à leurs dimensions, leur longueur et leur vitesse. L'encombrement des routes pousse les gens à demander que ceux qui les emploient pour des transports commerciaux cèdent le pas à l'automobile de tourisme.

46. Troisièmement, on se rend compte de plus en plus que les conditions d'exploitation doivent être égalisées autant que possible entre le chemin de fer et le camion. Le camion ne peut pas remplacer le chemin de fer et il ne faut pas lui permettre de tuer son concurrent et de laisser le pays sans un service essentiel de transport.

47. Ce n'est que dans la dernière des raisons invoquées pour établir des mesures de réglementation et de restriction que les chemins de fer ont un intérêt direct. A titre de contribuables provinciaux, les chemins de fer pourraient fort bien s'unir aux autres propriétaires immobiliers pour signaler que les déboursés effectués en vue de construire des routes permanentes, employées commercialement pour le transport de marchandises en concurrence directe avec les entreprises de transports déjà existantes, qui se servent de voies construites et entretenues par elles-mêmes à leurs propres frais, sont injustifiables, et qu'il convient de mettre fin au programme de construction de routes à surface dure.

48. Ils seraient également fondés à se plaindre que, tandis qu'ils sont obligés de dépenser des sommes considérables en signaux aux croisements de routes et en dispositifs de sûreté, et de contribuer à la construction de passages souterrains et de croisements aériens, afin que le mouvement de leurs trains ne mette pas les automobiles en danger, les accidents d'automobiles résultant d'une vitesse excessive et du grand encombrement des routes augmente d'année en année d'une manière alarmante, sans que l'on fasse quoi que ce soit pour y obvier. A cet égard, cependant, les observations des chemins de fer seraient considérées comme si elles étaient dictées par l'intérêt, et les plaintes et avertissements provenant de parties intéressées sont peu propres à exciter l'opinion publique, qui seule est capable d'inspirer les mesures qui s'imposent.

49. Les règlements destinés à établir une égalité de conditions entre le chemin de fer et le camion intéressent directement les chemins de fer du Canada. Nous ne sommes pas certains, cependant, que des règlements établis à ces fins soient satisfaisants. Le transport des marchandises par camion et par chemin de fer à vapeur ne doit pas nécessairement être sujet aux mêmes règlements. S'il existe des conditions d'exploitation ferroviaire qui rendent le transport des marchandises coûteux, on n'y remédiera pas en étendant ces conditions au transport en camion afin d'égaliser la concurrence.

50. Le transport des marchandises sur les routes publiques doit être réglementé d'après les caractéristiques du camion même et non pas par l'adoption de règlements applicables aux transports effectués dans des conditions différentes. La réglementation ne doit pas avoir pour but d'accroître les frais des camionneurs, en vue d'égaliser les conditions d'exploitation, mais plutôt d'assurer la

sécurité du public, la protection des marchandises transportées, d'équitables conditions de travail pour les employés et la conservation des routes.

51. Il appartient à l'administration de la voirie d'élaborer des règlements à ces fins et à la police de les appliquer. Ontario, Québec et le Manitoba ont déjà beaucoup accompli à cet égard, tandis que l'Alberta, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique, profitant de l'expérience de leurs voisins de l'Est, marchent vers le même but. Si le camionnage dûment réglementé et acquittant sa juste part des frais routiers continue à empiéter sur les recettes des chemins de fer, de façon à compromettre la situation financière de ceux-ci, comme la chose paraît tout probable, il faudra envisager la question sous un angle différent et adopter un programme comportant la restriction des transports en camion et leur coordination avec les transports ferroviaires.

X. RESTRICTION DE LA CONCURRENCE DU CAMIONNAGE

52. La concurrence que fait le camion au chemin de fer intéresse directement le public sous deux aspects différents et entièrement distincts. Les tarifs ferroviaires ont été établis sur le principe que le chemin de fer à vapeur a le monopole du transport des marchandises. Règle générale, ils sont élevés, eu égard au prix de revient, sur les colis transportés par grande ou par petite vitesse sur des distances courtes ou moyennes, et ils sont bas et relativement peu rémunérateurs sur les marchandises lourdes et encombrantes à destination lointaine. Cette tarification a été élaborée non pas principalement dans l'intérêt des chemins de fer, mais dans celui des producteurs de matières premières qui doivent atteindre les marchés éloignés à peu de frais.

53. Le camion automobile a trouvé son champ d'action en effectuant une partie des transports à courte distance à des prix qui sont insuffisants pour les chemins de fer si les gros transports à long parcours doivent continuer à se faire aux bas tarifs d'aujourd'hui. Le camion ne peut remplacer le chemin de fer pour les longs parcours et les gros transports. Les routes n'y résisteraient pas et, d'ailleurs, ne pourraient contenir même une fraction du nombre des camions que nécessiteraient ces transports.

54. Le relèvement des tarifs de long parcours et des tarifs privilégiés réagirait désastreusement sur l'agriculture et sur les industries qui doivent chercher des débouchés à l'étranger, où les frais de transport constituent un facteur essentiel. Le pays ne pourrait supporter une sérieuse modification de la tarification actuelle et les chemins de fer ne peuvent maintenir cette tarification s'ils doivent continuer à subir des pertes sur les transports à courte distance.

55. En second lieu, la concurrence des transports automobiles menace l'existence de nombreux embranchements à trafic restreint. Les camions et les autobus circulant, surtout en été, sur des routes parallèles aux voies ferrées enlèvent une assez forte proportion des transports qui s'offrent pour engager ou même obliger les chemins de fer à discontinuer leur service. Les localités desservies par ces embranchements ne peuvent s'attendre à un service ferroviaire qu'elles n'utilisent que quand cela leur plaît et lorsque les conditions de climat forcent les transports automobiles à suspendre leurs opérations. Elles ne peuvent s'attendre que les chemins de fer soient à leur disposition aux rares époques des gros transports, pendant que les camions enlèvent les transports plus rémunérateurs que constituent les expéditions inférieures au chargement de wagon. Il leur faudra se passer d'un des deux moyens de transport et, dans la plupart des cas au Canada, le chemin de fer doit rester.

56. Dans les régions relativement peuplées du pays, le remède pourrait se trouver dans l'établissement de zones pour les transports en camion. Le camion a sa place dans le mouvement des marchandises, mais sa fonction est de rassembler et de distribuer et non pas d'agir comme voiturier principal. Dans un système de transport bien coordonné, le chemin de fer se chargerait des transports dépassant cinquante milles, tandis que les camions rassembleraient et distribueraient les marchandises.

57. Il pourrait être délivré aux camions des permis de circuler dans un rayon raisonnable des centres de fabrication et de distribution, fixé par le ministère de la Voirie de chaque province après consultation avec les chemins de fer et les expéditeurs directement intéressés. Comme condition de l'établissement de zones, il pourrait être exigé que les chemins de fer donnent un service plus fréquent, simplifient leurs classifications de marchandises et modifient leurs présentes exigences onéreuses en matière d'emballage. Quand les chemins de fer auront établi le service de cueillette et de livraison aux magasins, qui fait actuellement l'objet d'une étude sérieuse de leur part, le public s'opposera moins au zonage des camions et aux restrictions que s'ensuivront à la liberté de circulation de ces voitures sur les voies rurales.

58. Pour ce qui est des embranchements à trafic restreint, les autorités provinciales seront vraisemblablement forcées de choisir entre le transport automobile et le chemin de fer et de refuser des permis aux entreprises de camionnage et d'autobus. Dans certains cas, les chemins de fer pourraient assister par un service plus fréquent de wagons-unité, réservant les trains à vapeur aux gros transports en chargements complets. L'essai a assez bien réussi dans le cas du *Winnipeg Water District Railway*, opérant de Saint-Boniface vers l'est sur une soixantaine de milles.

59. Nous nous rendons compte, cependant, que l'exploitation d'un embranchement au moyen de wagons-unité présente de nombreuses difficultés et que ces wagons ont déjà fait l'objet d'études et d'essais sérieux de la part des chemins de fer. Leur utilité se trouve limitée par leur coût initial et leurs frais d'entretien élevés, par leur manque des réserves de puissance nécessaires dans les conditions de climat adverses, ce qui empêche leur substitution générale aux trains à vapeur sur toutes les lignes du pays offrant une somme de transports peu considérable. Les chemins de fer ont raison d'agir avec prudence à cet égard et de faire précéder l'élaboration de leurs plans d'une étude sérieuse de la situation au point de vue des frais d'exploitation et du volume des transports à effectuer.

60. La réunion en conférence, à l'instance du gouvernement fédéral, des fonctionnaires de la voirie de toutes les provinces constituerait le meilleur moyen d'aborder les questions connexes de la réglementation et de la restriction des transports effectués sur les routes publiques. A cette conférence, on pourrait peut-être poser ainsi qu'il suit les grandes lignes d'une réglementation des voituriers de marchandises:

- (a) Obligation de publier les tarifs.
- (b) Dans les limites de ces tarifs, obligations pour les voituriers d'accepter les transports qui s'offrent, sans établir de distinction entre expéditeurs.
- (c) Obligation pour les voituriers de s'assurer contre tous les risques, y compris ceux qui touchent les tiers.
- (d) Obligation de maintenir le système de comptabilité qui sera prescrit et de faire des rapports uniformes à l'autorité provinciale.
- (e) Obligation d'employer des connaissements uniformes et d'en remettre une copie à chaque expéditeur.
- (f) Obligation d'assurer un certain minimum quant aux conditions de travail, y compris salaires et heures de travail.
- (g) Obligation de prendre les mesures nécessaires pour assurer la conservation des routes et la sécurité du public.

61. On pourra appliquer des principes similaires, *mutatis mutandis*, au transport des voyageurs.

62. L'administration et l'adaptation de temps à autre des principes adoptés pour la réglementation des transports routiers doivent être laissées aux autorités compétentes de chaque province, qui devront reconnaître que les différences de conditions exigeront des différences dans les détails des règlements provinciaux.

63. A cette conférence, on pourrait établir un organisme chargé de faire enquête et rapport concernant les régions où, en raison de la concurrence du camionnage, les services ferroviaires, sans être superflus, ne rapportent aucun bénéfice, aux fins de prendre les mesures nécessaires pour y restreindre ou même prohiber les transports routiers. On devrait aussi étudier la possibilité d'aider les chemins de fer à maintenir leur tarification actuelle par l'établissement d'un système de zones pour le camionnage, ce qui constituerait un pas pratique vers la coordination des transports ferroviaires et routiers, ou par tout autre plan de nature à aider les chemins de fer.

XI. PERMIS EXCLUSIFS AUX VOITURIERS PUBLICS SUR LES ROUTES

64. Puisque le comité mixte des chemins de fer s'est prononcé dans son rapport contre l'octroi de franchises ou permis exclusifs pour l'exploitation des autobus ou des camions publics sur les routes, contre les tarifs et frais minima, et en faveur du libre jeu de la concurrence dans le domaine de ces transports, l'examen des principes sur lesquels repose l'octroi de ces permis exclusifs et de la fixation des tarifs semble désirable.

65. Toutes les autorités provinciales sont d'accord pour octroyer les droits exclusifs d'exploitation d'autobus sur certaines routes déterminées et entre certaines têtes-de-ligne fixes sur les routes rurales sous la juridiction provinciale. Pour ce qui est des camions, la même unanimité d'opinion n'existe pas, mais on accepte généralement le principe qu'ici encore des règlements s'imposent et que ceux-ci ne peuvent être réellement efficaces pour le but principal, celui d'assurer un service sûr, que si leur exploitation sur un trajet donné dépend d'une personne responsable. Ontario, Québec et le Manitoba ont des règlements précis à cet effet. On exige des permis dans toutes les provinces et la tendance est de ne les accorder qu'à un seul exploitant. Ceci a pour effet de faire disparaître la concurrence causée par les autres camions publics et d'instaurer un monopole pour ce moyen de transport.

66. Les motifs de l'octroi de ces permis apparaissent au dossier de la *Gray Coach Lines, Limited*.

67. Antérieurement à l'entrée de cette compagnie, filiale de la *Toronto Transportation Company*, dans le domaine du trafic des autobus suburbains et interurbains, l'exploitation de ceux-ci se faisait par des exploitants irresponsables, dont un grand nombre n'avaient aucune stabilité financière. Le matériel était inférieur et il n'y avait pas assez d'autobus pour les heures de presse. Les salaires étaient faibles et les conducteurs avaient de longues heures de travail. On ne pouvait se fier aux horaires et les services subissaient des interruptions fréquentes.

68. L'entrée de la *Gray Coach Lines, Limited*, appuyée par une autorité responsable, produisit une amélioration immédiate. Le matériel est maintenant complètement modernisé et le service est maintenu sur un pied de grande efficacité. Les conditions du travail sont satisfaisantes aux employés, tant quant aux salaires qu'aux heures de travail. Il en est résulté un accroissement sensible de la confiance du public qui s'est traduite par l'augmentation du nombre

des voyageurs. Puis, les résultats financiers ont été profitables à l'exploitant. La *Gray Coach Lines, Limited*, n'aurait pu en arriver là si elle avait été à la merci de la concurrence de n'importe quel particulier, à qui il aurait pris fantaisie de transporter durant quelque temps des voyageurs payants sur toute route lui ayant été assignée.

69. L'avocat-conseil dans son plaidoyer pour la *Ontario Association of Motor Coach Owners*, énonce la politique du ministère de la Voirie relative à l'émission des permis. Il mentionne trois principes :

- (a) La circulation actuelle dans la province ne justifie pas d'accorder plus d'un permis pour les trajets entre deux points donnés, et l'intérêt public est donc mieux assuré en permettant à un seul exploitant responsable de fournir ledit service.
- (b) Chaque patenté dont l'exploitation continue à être satisfaisante au ministère telle qu'éprouvée d'après les règles prescrites par lui, peut effectuer la mise de fonds nécessaire et maintenir le service requis, ayant toute confiance d'obtenir un renouvellement de son permis de temps à autre.
- (c) Le ministère exerce une surveillance étroite sur les transports de permis et il s'efforce d'empêcher les transferts à tout autre qu'à un exploitant solvable et recommandable, de préférence à une agence de transport du voisinage.

70. Le président de la Commission des utilités publiques, laquelle émet les permis au Manitoba, s'exprime ainsi au sujet des permis dans son habile plaidoyer :

Le monopole n'est qu'un aspect fortuit de la question. Il y va de l'intérêt public que ce moyen de transport soit sûr, et pour l'être il doit être confié à un exploitant sur qui on peut compter, qui peut effectuer une mise de fonds et donner le service requis sans craindre d'éprouver des pertes par la division du trafic. Si l'on accordait des permis à plusieurs exploitants pour le même trajet, il serait impossible dans la pratique de faire observer les règlements. La menace d'annulation du permis est un véritable préventif de négligence dans le service là où la patente est profitable ou s'annonce profitable pour l'avenir. On peut établir des tarifs maxima pour la protection du public, et si le service est insuffisant ou médiocre, le permis peut être révoqué et accordé à un autre requérant. Il ne s'agit pas de régulariser un monopole au moyen de conditions ajoutées à un certificat de "commodité et de nécessité", comme dans le domaine des "utilités publiques", au sens strict de ce mot, mais plutôt de l'octroi d'un monopole en vue de rendre l'application des règlements plus efficaces.

71. L'octroi de permis exclusifs a eu pour résultat, pour ce qui est des autobus, de garantir un bon service au public, et la surveillance du ministère a réussi à réprimer le principal défaut inhérent à un monopole, celui des tarifs excessifs. La médiocrité du service n'est pas autant à craindre que dans le cas d'un monopole naturel, comme un tramway ou une compagnie d'énergie ou d'éclairage, car le permis peut être révoqué et accordé à un autre là où le capital engagé dans le matériel irréalisable est comparativement insignifiant.

72. Si le libre jeu de la concurrence ne produit pas de bons résultats et rend la réglementation du transport automobile plus difficile et ne permet pas d'assurer un bon service, alors les autorités provinciales sembleraient justifiées d'assurer l'exclusivité des permis, non pas pour créer des droits de propriété, mais en vue de mieux réglementer et diriger la circulation.

¹ Ce témoignage a été résumé. Les termes sont du rédacteur, mais on croit qu'ils exposent fidèlement les idées de l'auteur.

73. Il semblerait n'y avoir guère de doute que lorsque les règlements concernant les autobus sont en voie d'élaboration on trouvera précieux le permis exclusif octroyé aux voituriers publics, mais il restera à concevoir des règlements satisfaisants pour le contrôle des voituriers à forfait et des camions exploités par des particuliers. On se rendra alors clairement compte que le permis n'est qu'un incident dans la réglementation, qu'il est utile pour le voiturier ordinaire, mais servant uniquement à atteindre un but, et que les principes devant être appliqués par l'autorité régulatrice au problème en jeu, doivent découler des caractéristiques inhérentes aux automobiles comme moyen de transport, et ne peuvent pas être adaptés de règlements ayant produit de bons résultats dans le cas des "utilités publiques" telles que les tramways, les entreprises de gaz ou d'énergie. Seule l'expérience en fait de circulation démontrera les principes à appliquer.

74. Les observations suivantes faites par M. Loree, membre de la Commission, sur l'exploitation par les voituriers routiers aux Etats-Unis, méritent d'être étudiées dans leur application au plan ou plans qu'on pourra concevoir pour la solution du problème au Canada :

75. "Les auto-camions ont obsorbé une certaine partie du transport des marchandises. Ils transportent surtout des marchandises en quantités moindres qu'un chargement de wagon, ou en colis. Le coût de ce transport a été très onéreux pour les chemins de fer. Il les oblige à construire des entrepôts très coûteux au cœur des villes; il faut que ces marchandises soient transportées deux fois sur les quais des gares, qu'elles soient pesées et facturées en petites quantités, chargées dans les fourgons à un endroit et déchargées à l'autre; ce qui entraîne des avaries relativement très élevées. Que ce trafic soit rémunérateur ou non, la chose est à discuter, mais il va probablement se concentrer en deçà de la distance que peut parcourir un camion pour effectuer une livraison et revenir dans une journée de travail.

76. "Il y a en service 3,486,303 autocamions; sur ce nombre 190,644 ou 5.4 p. 100 seulement sont utilisés comme voitures de transport public, soit entre Etats ou à l'intérieur des Etats, et leur nombre est tellement insignifiant qu'il ne vaut guère la peine de tenter de les réglementer. Leur nombre et leur capacité de transport ont augmenté de pair.

77. "On doit s'en remettre à la force policière de l'Etat pour la surveillance de la circulation automobile afin d'assurer la sécurité des routes. Les accidents imputables actuellement à cette circulation atteignent un chiffre énorme. Elle a causé en 1931 la mort de 34,400 personnes et en a blessé presque un million. De ces derniers, plus de 41 p. 100 ont reçu des blessures graves, variant de contusions légères à des mutilations et infirmités pour la vie. C'est un instrument plus dangereux que ne l'a été la Grande Guerre. Pendant dix-huit mois de celle-ci 50,510 membres du corps expéditionnaire des Etats-Unis ont été tués au feu ou sont morts de leurs blessures. Au cours des dix-huit mois clos le 31 décembre 1931, 53,650 personnes ont été tuées dans des accidents d'automobiles aux Etats-Unis.

78. "Pendant les dix-huit mois en question de la Grande Guerre 182,674 membres du corps expéditionnaires des Etats-Unis ont reçu des blessures non mortelles. Au cours des dix-huit mois clos le 31 décembre 1931, 1,576,840 personnes ont reçu des blessures non mortelles aux Etats-Unis.

79. "Nous devons nous attendre à ce qu'on limite la longueur, la hauteur et la largeur des voitures, la charge, y compris les auto-camions et remorques combinés, la vitesse, par procédé mécanique, les heures de travail des chauffeurs, à ce que ceux-ci soient d'un type moral plus élevé, plus habiles, et à l'adoption d'autres règlements destinés à amoindrir considérablement l'effroyable danger inhérent à ce trafic."

APPENDICE III

LISTE DES EMPLOYÉS SUPÉRIEURS DE CHEMIN DE FER, DES REPRÉSENTANTS DES GOUVERNEMENTS, DES CORPS PU- BLICS, ET DES PARTICULIERS QUI ONT COMPARU DEVANT LA COMMISSION AU COURS DE SON ENQUÊTE (avec mention du volume et la page (texte anglais) des délibérations).

EN FAVEUR DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

	VOLUME	PAGE
Sir Henry Thornton, président du réseau et du cons. d'adm.....	1	24
	2	667
M. S. J. Hungerford, vice-président de l'exploitation et de la construction.....	2	739
	4	2501
M. Gérard Ruel, K.C., vice-président du contentieux.....	4	2201
M. S. W. Fairweather, directeur du bureau des recherches économiques— Conf. en route.....		2
“ “ “		18
“ “ “		32
“ “ “		100
“ “ “		323
	2	742
	4	2510
M. A. E. Warren, vice-président des lignes de l'Ouest—Conf. en route.....		9
		310
M. W. U. Appleton, gérant général de la région de l'Atlantique—Conf. en route		372
Le Dr W. J. Black, directeur de la Colonisation et de l'Agriculture.....	4	2107

EN FAVEUR DU PACIFIQUE-CANADIEN

M. E. W. Beatty, K.C., président du réseau et du conseil d'administration.....	1	125
	2	902
	4	2401
M. Grant Hall, vice-président.....	4	2546
M. D. C. Coleman, vice-président des lignes de l'Ouest—Conf. en route.....		181
		227
		310
M. E. E. Lloyd, contrôleur—Conf. en route.....		189
M. J. N. K. Macalister, commissaire en chef du service d'immigration et de colonisation.....	2	982

REPRÉSENTANTS DES GOUVERNEMENTS

Sir George Perley, premier ministre intérimaire.....	1	5
L'hon. R. J. Manion, ministre des Chemins de fer et Canaux.....	1	7

À VICTORIA, (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

L'hon. S. F. Tolmie, premier ministre et ministre des Chemins de fer.....	1	182
L'hon. R. H. Pooley, K.C., procureur général.....	1	241
M. G. P. Napier, ingénieur en chef adjoint et sous-ministre suppléant des Travaux publics.....	1	188
M. J. E. Griffith, sous-ministre et ingénieur en chef des Chemins de fer.....	1	206

À EDMONTON (ALBERTA)

L'hon. J. E. Brownlee, premier ministre et secrétaire de la province.....	1	322
L'hon. O. L. McPherson, ministre des Travaux publics.....	1	405
M. E. Trowbridge, sous-secrétaire de la province.....	1	415
M. J. D. Robertson, sous-ministre des Travaux publics.....	1	417

À RÉGINA (SASKATCHEWAN)

	VOLUME	PAGE
L'hon. J. T. M. Anderson, premier ministre.....	2	469
L'hon. J. F. Bryant, ministre des Travaux publics.....	2	478
L'hon. M. A. MacPherson, K.C., procureur général et trésorier de la province..	2	479

À WINNIPEG (MANITOBA)

L'hon. John Braeken, premier ministre.....	2	537
L'hon. W. J. Major, K.C., procureur général.....	2	576
M. W. R. Cottingham, K.C., président de la Commission des Utilités publiques municipales et provinciales.....	2	658

À HALIFAX (NOUVELLE-ÉCOSSE)

L'hon. G. S. Harrington, premier ministre.....	3	1007
L'hon. Percy C. Black, ministre de la Voirie.....	3	1019
L'hon. O. P. Goucher, ministre de l'Agriculture.....	3	1048
L'hon. John Doull, procureur général.....	3	1050

À SAINT-JEAN (NOUVEAU-BRUNSWICK)

L'hon. C. D. Richards, premier ministre et procureur général.....	3	1201
L'hon. David A. Stewart, ministre des Travaux publics.....	3	1215
L'hon. L. P. D. Tilley, K.C., ministre des Terres et des Mines.....	3	1240
L'hon. Lewis Smith, ministre de l'Agriculture.....	3	1243

À QUÉBEC (QUÉBEC)

M. J.-A. Bégin, contrôleur du revenu provincial (ayant comparu en faveur du Conseil des ministres.....)	3	1321
---	---	------

À TORONTO (ONTARIO)

L'hon. George S. Henry, B.A., LL.B., président du Conseil des ministres et ministre de l'Instruction publique.....	3	1469
L'hon. Leopold Macaulay, K.C., B.A., LL.B., ministre de la Voirie.....	3	1513
M. R. M. Smith, sous-ministre de la Voirie.....	3	1560

CORPS PUBLICS, ORGANISMES ET ASSOCIATIONS

Association des propriétaires de charbonnages de l'Alberta:		
Le Dr O. H. Patrick.....	1	294
M. L. R. Lipsett.....	1	302
M. L. A. Tupper.....	1	307
La Fédération du travail de l'Alberta:		
M. Carl E. Berg.....	1	433
L'Association des propriétaires d'autobus de la province de Québec:		
Le colonel Thomas Vien, K.C.....	3	1374
L'Association de transport automobile d'Ontario:		
M. M. J. Patton.....	4	1945
Le Board of Trade de Calgary:		
M. A. C. Fraser, président.....	1	292
La ville de Vancouver:		
L'échevin John Bennett, maire suppléant.....	1	269
M. George E. McCrossan, K.C., avocat-conseil.....	1	289
La ville de Victoria:		
L'échevin W. T. Straith.....	1	242
Le comité des industries de la ville d'Edmonton:		
M. H. H. Parlee, K.C.....	1	422
La ville de Saint-Jean:		
Le Dr W. W. White, maire.....	3	1250
La ville de Winnipeg:		
M. Jules Prud'homme, K.C., avocat-conseil.....	2	538
La Canadian Automobile Association:		
M. W. J. Robertson, secrétaire.....	3	1661
La Canadian Automobile Chamber of Commerce:		
M. D. R. Grossman.....	3	1586

	VOLUME	PAGE
M. M. J. Patton, économiste.....	3	1587
La Fraternité canadienne des ouvriers de chemins de fer:		
M. A. R. Mosher, président.....	4	1900
M. M. M. Maclean, secrétaire.....	4	1931
La <i>Canadian Electric Railway Association</i> :		
Le colonel Thomas Vien, K.C.....	3	1367
Le colonel Thomas Vien, K.C.....	4	1802
La <i>Canadian Radio League</i> :		
M. Graham Spry, président du comité exécutif.....	3	1450
La Chambre de commerce du district de Lévis:		
M. Noël Belleau, K.C, conseiller juridique.....	3	1363
M. H. E. Weyman, président.....	3	1363
La <i>Commercial Telegraphers' Union</i> :		
M. G. R. Pawson.....	4	1887
Le Conseil des métiers et du travail d'Edmonton:		
M. Carl E. Berg.....	1	433
Le <i>Board of Trade</i> d'Halifax:		
M. C. B. Smith, K.C.....	3	1124
L'Association des propriétaires d'autobus du district de Québec:		
Le Dr J. Beaudet, président.....	3	1374
Le <i>Board of Trade</i> du Manitoba:		
M. J. Stanley Cook, secrétaire.....	3	1431
La <i>Manitoba Central Terminal Company</i> :		
M. E. A. D. Morgan, K.C.....	3	1431
La <i>Manitoba Truck and Bus Association and Suburban Transit Company</i> :		
M. W. M. Noble, de Winnipeg.....	2	557
La <i>Montreal Underground Terminal Company</i> et la Ligue des propriétaires de Montréal:		
M. Séraphin Ouimet.....	3	1432
La <i>New Brunswick Forest Products Association</i> :		
M. Arthur N. Carter.....	3	1254
Les commissaires du port de North Fraser:		
Le colonel W. D. S. Rorison, de Vancouver (C.-B.).....	1	278
Le <i>Board of Trade</i> de North Vancouver:		
M. J. H. Cates, président.....	1	286
L'Association " <i>On to the Peace</i> ":		
M. C. E. Tisdall, président, de Vancouver (C.-B.).....	1	274
La "One Big Union", succursale de Transcona:		
M. William Nursall, de Transcona.....	2	567
Les exploitants d'autobus d'Ontario:		
Le colonel Thomas Vien, K.C.....	3	1367
M. I. S. Fairty, K.C., de Toronto.....	3	1586
M. I. S. Fairty, K.C., de Toronto.....	4	2000
La <i>Panama Pacific Grain Terminals, Limited</i> :		
M. D. S. Tait, de Victoria (C.-B.).....	1	243
Le <i>Board of Trade</i> de Port-Perry:		
M. C. C. Jeffrey.....	4	2101
La compagnie de Transport provinciale:		
Le colonel Thomas Vien, K.C.....	3	1367
M. H. R. Mallison, de Montréal.....	3	1440
La <i>Quebec Motor Highways Association</i> :		
M. William M. Tuff.....	3	1440
La <i>Quebec Railway, Light and Power Company</i> :		
M. Paul Taschereau, K.C.....	3	1360
M. J.-A. Côté, surintendant de la division de Montmorency.....	3	1360
L'Association des employés de chemins de fer de la province de Québec:		
M. H.-O. Blanchet, président.....	3	1400
L'Association des employés de chemins de fer, division n° 4 de Montréal:		
M. R.-J. Tallon, président.....	4	1864
Les camionneurs ruraux:		
M. J. Gordon Wilson.....	1	460
Le <i>Board of Trade</i> de Saint-Jean:		
M. A. L. Foster, président.....	3	1251
M. F. Maclure Sclanders.....	3	1258
Le <i>Board of Trade</i> de la Saskatchewan:		
M. L. A. Blackwood, de Moose-Jaw.....	2	530
Le Conseil exécutif pour la Saskatchewan du Congrès des métiers et du travail du Canada:		
M. W. Stephenson, de Régina.....	2	521

	VOLUME	PAGE
Les conseils exécutifs des métiers et du travail pour la Saskatchewan:		
M. H. D. Davis, secrétaire.....	2	521
Le cartel du blé de la Saskatchewan:		
M. Robert H. Milliken, avocat-conseil de Régina.....	2	528
La <i>Society for the Preservation of Canadian Forests</i> :		
M. Gerald V. Pelton, K.C., de Vancouver.....	1	287
Le conseil du Travail du district de Toronto:		
M. L. O'Connell, président.....	3	1652
M. J. W. Buckley, secrétaire.....	3	1652
La <i>Toronto Transportation Commission</i> :		
M. I. S. Fairty, K.C., président.....	3	1694
M. D. W. Harvey, gérant général.....	3	1735
Le conseil de ville et le <i>Board of Trade</i> de Transcona:		
M. W. Haigh, maire.....	2	556
La <i>Transportation Commission du Maritime Board of Trade</i> :		
M. R. K. Smith, K.C., député.....	3	1081
M. C. P. Patterson.....	3	1251
Les Cultivateurs-unis d'Alberta:		
M. Norman F. Priestley, vice-président.....	1	311
Le <i>Board of Trade</i> de Vancouver:		
M. Mayne D. Hamilton, président.....	1	271
La <i>Vancouver Terminals, Limited</i> :		
M. A. K. Macfarlane, président.....	1	289
La <i>Wilson Transit and Distributing Co. Ltd.</i> :		
M. J. Gordon Wilson, d'Edmonton.....	1	460

PARTICULIERS

M. Walter A. Black, d'Halifax, N.-E.....	3	1136
M. John Clancy, de Winnipeg, Man.....	2	369
M. M. B. Jackson, K.C., de Victoria, C.-B.....	1	260
M. Cameron R. McIntosh, député, de North-Battleford, Sask.....	4	2058
M. William C. Pritchard, de Winnipeg, Man.....	2	572
M. John Queen, député provincial, de Winnipeg, Man.....	2	573
Sir Thomas Tait, de Montréal.....	4	2126
Mme Bertha Waite, de Victoria, C.-B.....	1	262
M. A. H. Whitman, d'Halifax, N.-E.....	3	1160
M. Robert T. Williams, de Victoria, C.-B.....	1	263

APPENDICE IV

LISTE DES PERSONNES ET DES ORGANISMES QUI NOUS ONT TRANSMIS DES MÉMOIRES

- Albright, W. D..... Surintendant de la sous-station d'expérimentation fédérale, à Beaverlodge (Alb.).
- Alderson, W. H..... De Muskoka Beach (Ont.). Service des trains dans le district de Muskoka.
- Anderson, S. B..... Secrétaire; vœu adopté à une assemblée publique tenue à l'hôtel de ville de Moncton (N.-B.).
- Armstrong, C. N..... Directeur gérant de la *Montreal Central Terminal Company*, de Montréal.
- Bégin, J. A..... Contrôleur du revenu provincial, hôtel du Parlement, à Québec.
- Bell-Irving..... *Henry Bell-Irving & Partners*, de Vancouver (C.-B.). La marine marchande de l'Etat.
- Bellamy, Geo. W..... D'Edmonton (Alta.). Les affaires ferroviaires en général.
- Blanchard, H. P..... D'Ellershouse (N.-E.). L'amélioration de l'état des chemins de fer canadiens.
- Brittain, Horace L..... Directeur des *Associations Research Institute of Canada*, de Toronto. Dépenses pour les routes et impôts sur les automobiles.
- Brookbank, Arthur..... Secrétaire-trésorier de la Chambre de commerce de Prince-Rupert.
- Brownlee, John..... De Galt (Ontario). Frais de service des wagons.
- Campbell, W. S..... Vice-président de la *Gaults Alberta, Limited, d'Edmonton* (Alb.).
- Clermont, J.-A..... Président du *Board of Trade*, de Cochrane (Ont.). Vœu concernant la plus grande utilisation du Transcontinental entre Winnipeg et Québec pour le transport des voyageurs et des marchandises.
- Cohen, Mlle Sophie..... *The Canadian Coal Supply*, de Toronto (Ont.).
- Cook, J. Stanley..... Secrétaire du *Board of Trade*, de Montréal.
- Cross, A. E..... *Calgary Brewing & Malting Company, Limited*, de Calgary (Alb.).
- Currie, David M..... Secrétaire-trésorier de la ville de St-Lambert (Qué.).
- Dahl, C. H..... Vice-président de l'exploitation de la *Winnipeg Electric Company*, à Winnipeg (Man.).
- Devers, John M..... De Toronto. L'amélioration des services ferroviaires.
- Duffey, Geo. J..... De Toronto. Le mode de manutention en compartiments des marchandises.
- Esling, W. K. député..... Représentant Kootenay-Ouest, de Rossland (C.-B.). Vœux en faveur de la Fraternité des mécaniciens de locomotives à Revelstoke et à Nelson (C.-B.).
- Field, R. C..... Procureur de J.-Arthur Larue, de la *Victoria Cold Storage and Terminal Warehouse Company, Ltd.*, de Victoria (C.-B.).
- Gardiner, J. Rawson..... De Montréal.
- Gell, Wilfred R..... Secrétaire de la *Western Canada Fuel Association*, de Winnipeg (Man.).
- Grierson, J. E..... De Winnipeg (Man.). Le rapport entre la prospérité des chemins de fer et le commerce d'importation.
- Hall, Grant..... Vice-président du Pacifique-Canadien, de Montréal. La tête-de-ligne de Montréal.
- Hawkin, E. L..... } De Londres (Angleterre). *Grand Trunk Perpetuel Stocks*
- Hawkin, R. C..... } *Committee*, de Londres (Angleterre).
- Healey, le lieut.-col. F. P..... Secrétaire gérant de la Chambre de commerce d'Hamilton. Dossier traitant de diverses questions ferroviaires.
- Hope, Chas. E..... De Vancouver (C.-B.). L'amélioration de la situation ferroviaire.
- Howland, Lucien B..... De Peterborough (Ont.). La situation générale des chemins de fer.
- Hudson, A. B..... Présentation d'un exposé par W. M. Scott, président des *Commissioners, Greater Winnipeg, Water District*, de Winnipeg (Man.). Les économies susceptibles d'être effectuées dans l'exploitation des chemins de fer.
- Imrie, John M..... Du *Edmonton Journal*, d'Edmonton (Alb.). Le programme des chemins de fer.
- Ivey, A. R..... Secrétaire de l'Association des détaillants, de Winnipeg (Man.).
- Kipp, Theodore..... Président de l'*Industrial Development Board of Manitoba*, de Winnipeg (Man.).

- Kirkwood, T. R. De Montréal. L'aménagement du Saint-Laurent pour l'énergie hydroélectrique et la navigation.
- Lymburner, Norman De Wiarton (Ont.). Le transport des marchandises à grande vitesse.
- Murin, W. G. Président de la *British Columbia Electric Railway Company, Limited*, de Vancouver (C.-B.).
- McBain, W. W. *Lakeside Coals Limited*, d'Edmonton (Alb.).
- McCrossan, Geo. E. Avocats de compagnies, de Vancouver (C.-B.). L'entente avec les chemins de fer Nationaux du Canada; le chemin de fer de la Rivière-la-Paix; et l'abolition de la différence entre le tarif régulier et celui des Rocheuses.
- McDonald, S. A. Président du *Maritime Board of Trade*, de Charlottetown (Ile du P.-E.).
- McKenna, Jas. D. De Saint-Jean (N.-B.). Comparaison entre les avantages de Saint-Jean et d'Halifax en tant que têtes-de-ligne océaniques des chemins de fer Nationaux du Canada.
- McLennan, l'hon. John S. (Sénateur) de Sydney (N.-E.). La position importante du port de Sydney au point de vue des chemins de fer.
- McMillan, J. F. Président des scieries *Chisholm, Limited*, d'Edmonton (Alb.).
- O'Kelly, T. P. De Vancouver (C.-B.). Le *Pacific Great Eastern Railway*.
- Patterson, W. D. Secrétaire du *Board of Trade* et de la Chambre de commerce, de Grande-Prairie (Alb.).
- Pattulo, T. D. Chef de l'opposition à l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique, de Victoria (C.-B.).
- Pawson, G. R. Président général de la *Canadian Pacific Commercial Telegraph Employees*, de Toronto.
- Payne, A. N. Secrétaire de la *Lawson Patent Process Company of Canada, Limited*, d'Hamilton (Ont.).
- Phillips, L. V. De Kamloops (C.-B.). Le problème des transports.
- Pitts, Gordon McL. De Montréal. Monographie sur les transports au Canada.
- Poole, I. R. Secrétaire de la *Mountain Lumber Manufacturers Association*, de Calgary (Alb.).
- Reynolds, E. J. *The Mail*, de Winnipeg (Man.). Analyse du transport du grain dans ses rapports aux ports et routes du Canada.
- Ryan, Robert De Trois-Rivières (Qué.). Le prolongement des chemins de fer Nationaux du Canada, à Trois-Rivières (Qué.).
- Sawyer, J. W. Secrétaire-trésorier des Cultivateurs-Unis d'Alberta, district de Grande-Prairie. Le débouché de la Rivière-la-Paix.
- Selanders, F. MacLure. Commissaire du *Board of Trade* de Saint-Jean. La plus grande utilisation des facilités du port de Saint-Jean ouest, et le *St. John Valley Railway*.
- Scouler, John, M. Gérant de la *Island Freight Service, Limited*.
- Scott, Louis G. De Vancouver (C.-B.). Le chemin de fer de Québec au Lac St-Jean et le *Great Northern Railway of Canada*.
- Scott, W. L. *Eastern Canada Livestock Union*, Ridgetown (Ont.). Comment perfectionner le transport ferroviaire des bestiaux pour faire face à la concurrence du camion.
- Sereth, Alex. De Vancouver (C.-B.). Les besoins de bois de construction des chemins de fer Nationaux du Canada.
- Sharpe, l'hon. W. H. (Sénateur) de Winnipeg (Man.). Les chemins de fer du nord de l'Ontario.
- Spence C. Secrétaire organisateur de la *Workers Unity League of Canada*, de Winnipeg (Man.).
- Summerhayes, le rév. T. F. De Toronto (Ont.). Vues générales sur la solution du problème ferroviaire.
- Swanson, W. W. Faculté d'économie politique de l'université de la Saskatchewan, à Saskatoon (Sask.).
- Walkem, Geo. A., député à la lég. prov. De Vancouver (C.-B.). Les chantiers maritimes des chemins de fer Nationaux du Canada, à Prince-Rupert.
- Walker, J. Alex. Ingénieur-secrétaire, de la Commission d'urbanisme, de Vancouver (C.-B.).
- Walton, G. H. Président de la *Sydney Lumber Co. Ltd.*, de Sydney (C.-B.).
- Weyman, H. E. Vice-président et gérant général de la Compagnie des tramways de Lévis (Qué.).
- Weyman, H. E. Président de la Chambre de commerce du district de Lévis (Qué.). Nouvelles observations sur le problème ferroviaire du Canada.
- Wilson, Ridgeway, R. De Victoria (C.-B.). Propositions touchant le *Pacific Great Eastern* et la Rivière-la-Paix.
- Wright, F. Commissaire du *Board of Trade* de North-Battleford, à North-Battleford (Sask.).