

M. MAYHEW: Il l'est, à part \$8,800,000.

M. FRASER: Pourquoi cette dernière somme n'est-elle pas tirée des recettes? Jamais les chemins de fer n'ont réalisé des bénéfices aussi considérables que cette année.

M. HAZEN: Je faisais partie du comité auquel le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada a été déféré. J'ai entendu les témoignages du président, M. R. C. Vaughan, et d'autres fonctionnaires de la compagnie. Il en découle une ou deux questions que je désire signaler au comité. Je n'ai su que tard cet après-midi que nous aborderions la présente résolution; je prie donc le comité de m'excuser si je suis de près mes notes.

M. MAYHEW: Le bill ne peut être distribué qu'après avoir été présenté, ce qui signifie que les honorables députés ne l'ont pas sous les yeux. Je propose donc à l'honorable député de laisser adopter la résolution et de faire son exposé lorsque la Chambre étudiera le bill même en comité.

M. le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (M. Golding): Actuellement, le comité est saisi de la résolution. Si elle est adoptée, le bill suivra.

M. HAZEN: Je prends la parole sur la résolution, monsieur le Président, si je n'enfreins pas le Règlement. Voici ce que dit, à la page 7, le rapport des administrateurs des chemins de fer Nationaux du Canada soumis au ministre des Transports le 15 mars 1945:

L'excédent de caisse sur les opérations de l'année a été de \$23,062,924.35, comparativement à \$35,639,412.23 pour l'année précédente, soit une diminution de \$12,612,000. C'est une très forte diminution. Quand on considère que les revenus d'exploitation ont été d'environ un demi-million de dollars de plus que l'année précédente, la diminution est alarmante. Elle résulte du fait que les frais d'exploitation du chemin de fer ont été de \$38,072,000 de plus que l'année précédente.

Le rapport continue:

Cette augmentation des frais d'exploitation provient des taux de salaires plus élevés en 1944 en comparaison de ceux de 1943, soit un total de \$23,348,000; du prix plus élevé des matériaux, soit \$7,102,000; et d'un surcroît de frais d'entretien de la voie et de l'outillage, soit \$5,893,000. Les montants mentionnés pour les salaires et l'outillage ne représentent pas d'heures de travail additionnelles ni un supplément de matériel mais résultent des prix unitaires plus élevés payés par le chemin de fer pour la main-d'œuvre par suite d'octrois rétroactifs de salaires par les autorités régulatrices et les prix plus élevés du combustible, des traverses de chemin de fer, des rails et d'autres matériaux employés pour l'entretien et l'exploitation.

Le rapport ajoute:

Le prix moyen du combustible s'est haussé de \$5.37 à \$6.10 la tonne, nécessitant une dépense additionnelle de \$4,906,000. Les nouveaux rails

[M. Fraser.]

ont coûté en moyenne \$57.33 la tonne, contre \$55.26 l'année précédente. Les traverses imprégnées ont coûté en moyenne \$1.65 au lieu de \$1.42 et les traverses non imprégnées, \$1.04 au lieu de 88c. Il y a eu une augmentation de 2.5 p. 100 dans le prix des autres matériaux.

Ces chiffres démontrent clairement qu'on n'a pas appliqué à notre réseau la "décision mémorable", comme le ministre des Finances l'appelle dans son exposé budgétaire du 12 octobre, prise par le Gouvernement en octobre 1941, de consolider les régies des salaires, de réglementer la rémunération des employés et d'établir un vaste régime de plafond des prix.

A ce sujet, permettez-moi de rappeler deux ou trois réponses de M. Vaughan, président du réseau National-Canadien, devant le comité des chemins de fer. Je cite le compte rendu à la page 23:

M. Reid: Qu'avez-vous à dire du coût des matériaux? Pour l'huile combustible, je remarque une augmentation d'au moins 14 p. 100. La houille coûte plus cher, de même que les nouveaux rails et l'acier. Pourtant, certains de ces articles étaient soumis au plafond des prix. Il s'est donc produit des failles dans le régime?

M. Vaughan: En effet. Lorsque les aciéries exigeaient une majoration de leurs prix de vente, on se disait que le consommateur ordinaire du produit ne pouvait l'absorber. Mais, semble-t-il, Ottawa s'est imaginé que les chemins de fer étaient prospères et que rien ne les empêchait de payer. On a donc choisi certains articles qu'ils utilisaient pour augmenter les prix.

M. Reid: Et ils ont dépassé le maximum. Ils ne sont pas restés dans les limites prévues, de sorte que les chemins de fer ont écopé.

M. Vaughan: Ils restaient aux prix maximums, mais la Commission des prix et du commerce en temps de guerre les a majorés dans le cas de certains articles employés par les chemins de fer. La même chose s'applique également à d'autres produits, tels que les traverses et le bois d'œuvre. Les prix de tous ces articles ont sensiblement augmenté.

M. Reid: D'après vous l'augmentation visait-elle à permettre aux aciéristes d'obtenir un peu plus des chemins de fer?

M. Vaughan: On s'est dit que les chemins de fer ont certaines exigences qui leur sont tout à fait particulières dans le domaine de l'acier, —tels les joints de rails et les rails d'acier,—et l'on a cru qu'accorder une augmentation des prix sur ces articles donnerait momentanément satisfaction aux aciéries.

Le rapport de M. Vaughan au ministre contient le passage suivant sur lequel je désire insister:

Les administrateurs estiment qu'il faut accorder plus qu'une attention passagère aux frais d'exploitation à cause des prix unitaires majorés, pour la main-d'œuvre et les matériaux, qui échappent à la régie de l'administration.

A sa comparution devant le comité, on a demandé à M. Vaughan, comme en fait foi le rapport à la page 23, s'il croyait qu'il y avait lieu de relever ce passage du rapport et s'il avait quelque proposition à formuler quant