

Le TÉMOIN: Cette situation existe depuis un très grand nombre d'années. A l'acquisition des chemins de fer Grand Tronc et Canadian Northern en 1918 et 1919, on a renoncé pendant longtemps à tout ce qui concerne les chemins de fer Nationaux du Canada. Les ministères s'en sont occupés de temps à autre. Le ministère des Postes est le seul qui ait fait des tentatives sérieuses pour percevoir les comptes. La somme en jeu d'après nos chiffres, et il se peut qu'ils ne soient pas tout à fait exacts, car quelques lignes ont peut-être été abandonnées depuis qu'ils ont été préparés, s'établit à \$1,041,000 par année dont \$730,000 proviendraient des lignes des chemins de fer Nationaux du Canada, \$230,000 du Pacifique-Canadien et de ses lignes affiliées, et \$80,000 environ d'autres lignes. La Cour de l'Echiquier fut saisie de cette question en 1938 et la Cour Suprême du Canada en 1940 par voie d'appel. Il s'agissait d'une action que le Quebec Central Railway avait intentée à la Couronne concernant la subvention. Le président de la Cour de l'Echiquier,—et la Cour Suprême du Canada a confirmé son jugement,—a traité de ce paragraphe ou de cette clause particulière de la loi et a dit que ce montant de 3 p. 100 n'était pas cumulatif, et que si l'on n'en profitait pas dans l'année courante, cela réglait la question de toute réclamation faite à ce sujet.

M. ROEBUCK: Avez-vous le renvoi à la Cour Suprême?—R. Je n'ai pas le texte du renvoi ici. Je sais que la cause figure aux rapports de la Cour Suprême du Canada, 1940, Quebec Central Railway vs la Couronne ou la Couronne vs Quebec Central Railway, parce que nous avons perdu à la Cour de l'Echiquier. La Cour de l'Echiquier rendit sa décision en 1938 et la Cour Suprême du Canada se prononça à ce sujet en 1940.

M. Bence:

D. La décision, dites-vous, portait que le montant n'était pas cumulatif?—R. Que le montant n'était pas cumulatif, et qu'il ne s'appliquait pas au trafic des chemins de fer en général mais seulement à la ligne subventionnée.

D. Pendant combien d'années, avez-vous dit, aurions-nous pu profiter de cela?—R. Toutes ces lois édictées de 1899 à 1912 y pourvoyaient.

D. Et que dites-vous de ce montant de \$1,041,000?—R. C'est le montant annuel que nous calculons; nous pourrions le réclamer si nous avions le trafic qui s'y rapporte. La grande difficulté en cette affaire tient au fait que le trafic doit se rapporter à la ligne particulière subventionnée. Aussi, s'il y avait \$10,000 qui pourraient être perçus sous cette rubrique relativement à une longueur de ligne et que le ministère des Postes percevait \$9,000, un autre ministère pourrait réclamer \$1,000, mais si le ministère des Postes avait perçu l'entier montant de \$10,000, l'autre ministère n'obtiendrait rien. Je m'oppose au système actuel parce qu'il n'incombe à aucun ministère de voir à ce que le gouvernement fédéral soit crédité du montant auquel il a droit.

D. Que proposez-vous?—R. Je crois que le ministère des Transports devrait être chargé de voir à cela.

D. Quelqu'un devrait s'occuper constamment des possibilités d'économiser de l'argent pour le compte des divers ministères?—R. Prenez la situation actuelle; le ministère de la Défense nationale doit avoir un lourd trafic sur virtuellement toutes les lignes au pays. Il se peut qu'il en soit de même dans le cas du ministère des Munitions et approvisionnements et aussi dans le cas des Postes. Le ministère des Postes a fait de sincères efforts pour tirer plein profit de la situation. M. McNabb s'occupe de cette question et nous estimons qu'il a fait un travail magnifique sous ce rapport. Tenez compte du fait que les chemins de fer ne cherchent pas à se dérober, car nous avons reçu en plus d'une occasion volontairement de la part des chemins de fer de petits versements relativement aux sommes que nous pouvions réclamer sous cet article.