

M. VAUGHAN: Certaines ont été d'un grand secours.

M. BEAUDOIN: Et elles sont encore nécessaires présentement vu la situation actuelle.

M. REID: J'ai noté une augmentation en 1944 au chapitre du trafic-voyageur et en ce qui concerne les wagons restaurants et buffets, les recettes ont été quelque peu inférieures. Si vous aviez eu un plus fort nombre de voyageurs vous auriez pu faire autant d'argent.

M. VAUGHAN: Vous en êtes à la page 15. Oui.

M. NICHOLSON: Pourrions-nous suivre la pratique d'étudier le rapport page par page?

M. REID: C'est parce que je suis un nouveau membre que je procède à bâtons rompus.

M. VAUGHAN: Il serait peut-être préférable d'étudier d'abord le bilan qui se trouve aux pages 12 et 13 et si les membres ont des questions à poser, nous ferons en sorte d'y répondre.

M. HARKNESS: A la page 7, sous la rubrique "surplus de l'année", il y a un débit de \$1,486,000 relativement au chemin de fer *Northern Alberta Railways* résultant du fait que les recettes ont diminué de \$3,853,000. Quelle en est la raison? Cet état de choses doit-il se poursuivre?

M. VAUGHAN: Le *Northern Alberta Railways* a joui d'une forte augmentation de recettes par suite de la construction de la route de l'Alaska. Naturellement, le volume élevé du trafic a disparu et ne reviendra plus. Je ne crois pas que ce chemin de fer puisse s'attendre à avoir le volume de trafic qu'il a eu dans le temps.

M. HARKNESS: Vous prévoyez un déficit d'environ \$1,500,000 comme résultat?

M. VAUGHAN: A mon avis, le *Northern Alberta* accusera un déficit pendant quelque temps. Cette perte sera répartie également entre les chemins Nationaux du Canada et le Pacifique Canadien.

M. HARKNESS: Cela provient entièrement du manque de trafic.

M. VAUGHAN: Oui, entièrement du manque de trafic.

M. HARKNESS: Est-ce que cela remédierait à la situation, si le chemin de fer allait jusqu'à la côte du Pacifique?

M. VAUGHAN: Les pertes seraient peut-être plus élevées.

M. HARKNESS: Du point de vue financier, la situation ne serait pas améliorée?

M. VAUGHAN: J'en doute fort.

M. JACKMAN: La question posée à M. Vaughan au sujet des décrets et règlements de guerre n'avait rien de particulièrement contentieux. Je crois que M. Vaughan aimerait que je traite le rapport de sa compagnie tout comme celui d'une autre entreprise, bien que ce soit une compagnie privée. On relève parfois dans les exposés de présidents de corporations privées des allusions aux décrets et règlements de guerre, mais il n'en est pas fait mention dans celui de M. Vaughan et peut-être pour une bonne raison. Nous sommes réunis ici pour aider le chemin de fer et en même temps, les affaires en général. De la sorte, je crois qu'il convient de demander à M. Vaughan son opinion sur les décrets et les règlements de guerre maintenant que la crise est passée ou du moins en partie, et de nous dire si ces règlements sont de nature vexatoire et devraient être promptement abolis?

M. VAUGHAN: Vous ne vous attendez pas à ce que je critique mes propriétaires?

M. JACKMAN: C'est là où la propriété publique s'oppose à la propriété privée. Le chemin de fer, à mon sens, accomplit une excellente besogne, et la concurrence d'une compagnie privée est un facteur excellent. Mais tout de même, vous ne devriez pas vous inquiéter pour un instant que l'on vous pose des questions au sujet d'un chemin de fer qui fait des affaires dans tout le pays.