

faire face à une situation entièrement différente. Au sujet des sommes de \$15,000,000 et de \$3,500,000 dont fait mention l'exposé, une certaine partie des installations de temps de guerre sera sans valeur commerciale une fois la guerre terminée. A la fin de l'année présente, un amortissement de \$3,500,000 aura été effectué à même la somme de \$15,000,000. Les installations qui n'auront aucune valeur commerciale une fois la guerre terminée auront été complètement amorties.

M. JACKMAN: Vous êtes entièrement satisfaits que \$3,000,000 des \$15,000,000 représentent le montant de ce qui n'aura aucune valeur économique dans l'après-guerre?

M. BEAUDOIN: Quand comptez-vous rouvrir les hôtels Jasper Park Lodge, Minaki Lodge et Pictou Lodge?

M. VAUGHAN: Ils seront ouverts de nouveau l'été prochain.

M. JACKMAN: Puis-je vous demander si l'*Inter-State Commerce Commission* et les autorités américaines de réglementation ont permis aux chemins de fer de constituer des comptes d'entretien ultérieur? Je constate que vous avez une réserve d'inventaire ici aussi.

M. COOPER: Pour ce qui a trait à l'entretien ultérieur, oui. Les règlements de l'*Inter-State Commerce Commission* comportent des dispositions pour l'entretien ultérieur. C'est-à-dire qu'ils permettent aux chemins de fer de constituer des comptes pour l'entretien ultérieur. Mais l'*Internal Revenue Department* des Etats-Unis interdit aux chemins de fer de considérer les sommes affectées à l'entretien ultérieur comme déductions d'impôts. En général, il en est résulté qu'aucun chemin de fer américain n'a de réserve pour entretien ultérieur parce qu'ils ne bénéficient pas d'abattement d'impôt. Il n'y a pas de doute qu'il existe un volume considérable d'entretien ultérieur chez les chemins de fer américains, mais il ne figure pas leurs comptes.

M. JACKMAN: Est-ce que la même chose s'applique à la réserve d'inventaire?

M. COOPER: Non, monsieur. En ce qui concerne les réserves d'inventaire, nous faisons exception; les règlements de l'*Inter-State Commerce Commission* ne comportent aucune disposition à cet égard.

M. MAYBANK: M. Cooper est celui qui répond aux questions maintenant, et je me demande s'il ne serait pas préférable d'aborder sa partie du rapport.

M. VAUGHAN: Habituellement, les parties financières du rapport sont lues par M. Cooper.

M. MAYBANK: J'aurais eu une ou deux questions à lui poser qui, à mon avis, se rapportent à cette partie, et comme c'est lui qui va maintenant avoir la parole, je pense que c'est le moment propice de les poser.

M. VAUGHAN: Le Comité désire-t-il que le rapport soit étudié page par page?

M. MAYBANK: Dans le passé, nous examinions une page, si on avait des questions à poser on les posait aussitôt et l'étude continuait.

Le PRÉSIDENT: Il est une heure. Nous avons la permission de la Chambre de siéger pendant les séances. Est-ce que cela vous conviendrait de suspendre la séance jusqu'à quatre heures de l'après-midi?

M. NICHOLSON: Je comprends que la question des Lignes aériennes Trans-Canada doit être discutée à la Chambre cet après-midi et je crois que les membres du Comité tiendraient à être présents. Les députés ont d'autres obligations également.

M. LOCKHART: Les membres du Comité ont d'autres devoirs et d'autres obligations. Serait-il possible de nous dire ce qu'on attend de nous pour les prochains jours, en ce qui concerne notre Comité? Nous devrions avoir un plan défini afin d'être en mesure d'organiser notre temps en conséquence. S'il nous est impossible d'être présent, cela nous est impossible, voilà tout.

M. MAYBANK: Nous devrions pouvoir finir le tout en six séances.