

pas comme si les navires pouvaient suivre d'autres routes et ramasser d'autres chargements aux bons prix actuels. Ils doivent s'en tenir aux itinéraires fixés par l'accord commercial.

M. JACKMAN: Est-ce que leur trafic pourrait supporter une augmentation de taux?

M. VAUGHAN: Les taux de fret ont été augmentés de 25 p. 100, mais cela n'est rien comparé à la hausse des taux trans-Atlantiques. M. Harris a probablement raison. Il reste encore un fort commerce d'exportation vers les Antilles. Nous espérons naturellement, que ces navires transporteront des cargaisons complètes. Je crois que nous ferons de très bonnes affaires d'ici la fin de l'année. Mais, par contre, nous ne transportons presque plus de passagers.

M. HARRIS: Ce supplément de 10 p. 100 ne s'applique pas à ce service; j'entends les 10 p. 100 dont nous sommes favorisés par rapport aux marchandises de même nature provenant de ports américains.

Le PRÉSIDENT: La discussion sur ce sujet est-elle terminée?

M. JACKMAN: Je dirais que c'est un autre exemple où des considérations étrangères à celles du transport ont une influence très directe sur les recettes de cette compagnie, qui fait partie du réseau du National-Canadien. Sans le fait que nous sommes liés par un traité de commerce qui n'a rien à voir au réseau ci-dessus—les navires appartiennent plutôt à l'État—si cette considération n'existait pas ces navires pourraient être utilisés sur des routes plus rémunératrices que présentement. Autrement dit, ce n'est plus du commerce quand un service de navigation n'a pas la même liberté qu'une compagnie ordinaire. Par conséquent, toutes les pertes susceptibles de résulter de ce service dépendent plutôt de considérations politiques que de considérations commerciales. Je déduirais des témoignages que nous avons entendus que cela doit être raisonnablement clair.

M. SMART: Vous devriez comprendre, monsieur Jackman, que cette ligne de navigation ne fait pas partie du National-Canadien.

M. HUNGERFORD: C'est une entité complètement distincte dont les actions appartiennent à la Couronne.

M. JACKMAN: C'est quelque chose d'analogue aux Lignes aériennes T.-C.?

M. SMART: On peut la comparer à celles-ci.

M. HUNGERFORD: Sauf que dans le cas de ces dernières, le National-Canadien en détient les actions.

M. SMART: La ressemblance n'est pas exacte, bien entendu. Le National-Canadien possède les actions de la Trans-Canada et dans le cas à l'étude c'est la Couronne qui les détient. Il s'agit ici d'une société distincte.

M. JACKMAN: Mais le point est qu'on ne peut pas la considérer comme compagnie ordinaire parce qu'elle est liée de façon si précise au traité de commerce.

M. SMART: Elle l'est au traité de commerce du Canada avec les Antilles.

M. HUNGERFORD: Elle n'existe qu'en fonction de ce dernier.

M. HANSON: J'aimerais avoir un mot d'explication sur les obligations à long terme à fort taux d'intérêt. Ne serait-il pas possible de les refinancer à un taux d'intérêt plus faible?

M. COOPER: Elles ont été émises avec échéance à vingt-cinq ans et elles ne sont pas remboursables avant.

M. HANSON: Leur montant serait perdu pour l'État pendant vingt-cinq ans?

M. COOPER: Oui.

M. HANSON: Est-ce des obligations d'État?

M. COOPER: Ce sont des obligations de la West Indies Company garanties par l'État.