

M. WALTON: Monsieur Vaughan, au sujet de la question de M. Reid, je crains qu'il n'y ait malentendu. Si j'ai bien saisi la question, M. Reid a demandé si nous avions gardé un personnel complet de constructeurs pendant les années où on faisait seulement des travaux de réparation.

M. VAUGHAN: Je regrette, j'ai mal compris votre question. Non, nous ne l'avons pas fait. Pour ainsi dire, nous n'avons gardé que le nombre requis pour effectuer les réparations qui se présentaient de temps à autre.

M. REID: Quelle perte est-il résulté de l'abandon des installations de Seattle, Washington. Je note une somme de \$626,000 ?

M. VAUGHAN: Il s'agit d'une autre affaire. Le Grand Trunk Pacific était propriétaire d'un quai à Seattle. A une certaine époque, ses navires en provenance de Vancouver et de Victoria se rendaient à Seattle. Ce service a été interrompu il y a quelques années, et ce quai n'a pas été utilisé pendant longtemps. Il a été vendu à un prix de beaucoup inférieur au prix d'achat original.

M. HAZEN: Je suppose que vous ne fabriquez plus d'armes de guerre ?

M. VAUGHAN: Non, nous avons fermé nos usines de guerre.

M. HAZEN: Ces usines employaient combien d'hommes ?

M. WALTON: A l'usine de munitions National, à Montréal, une compagnie de la Couronne, exploitée par les chemins de fer Nationaux du Canada, l'effectif des employés était de 950, dont 100 spécialistes fournis par le Canadien National. Ces ouvriers sont revenus à notre service à la fermeture de l'usine de munitions. Ils étaient seulement prêtés.

M. VAUGHAN: Je crois que nous avons 1,500 ouvriers ou plus à Prince-Rupert.

M. WALTON: Oui. Lors de la construction des gros cargo-boats, ce chiffre a atteint environ 1,700.

M. HAZEN: Ils construisaient des cargo-boats ?

M. WALTON: Oui, et en outre nous avons fait beaucoup de travaux pour le compte du ministère de la Défense nationale, appareils maritimes et autres perfectionnements, en plus de la fabrication de munitions dans une usine séparée.

M. JACKMAN: Vous avez dit que la compagnie avait été appelée à payer un prix plus élevé pour l'acier, les traverses, les chevilles, etc. ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Elle a dû payer un prix plus élevé que celui du plafond de 1940 ? Je suppose que la Commission des prix et du commerce en temps de guerre a cru, étant donné votre bonne situation financière, qu'une majoration de prix n'augmenterait pas le coût de la vie ? Jusqu'à quel point en fut-il ainsi pour vos achats d'approvisionnements ? Prenons, par exemple, les toiles et les serviettes. Le gouvernement a accordé une forte subvention pour les cotonnades. Je me demande si on a cru que les chemins de fer pouvaient payer plus cher pour ces articles ?

M. VAUGHAN: Les seuls articles que nous avons payés plus cher que les particuliers ou maisons de commerce sont, je crois, les produits de l'acier et les traverses. Quant aux autres matériaux en particulier, nous avons payé les prix ordinaires.

M. JACKMAN: Deux articles seulement ?

M. VAUGHAN: Acier, traverses et bois.

M. JACKMAN: Et le combustible ?

M. VAUGHAN: Le prix du combustible n'a pas été haussé pour nous seulement de temps à autre, mais pour le public en général. Il y eut aussi d'autres articles, par exemple le charbon qui représente une augmentation de \$9,914,000. Cela