CANADA. PARL. C. DES C.
COM. PERM. DES CHEMINS
DE FER ET DE LA MARINE
MARCHANDE ...
Procès-verbaux et tém.

DATE	NAME - NOM

SESSION DE 1940-41

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que le Gouvernement possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 1

SÉANCE DU MARDI 20 MAI 1941

TÉMOINS:

M. S. J. Hungerford, président, Chemins de fer Nationaux du Canada.
M. R. C. Vaughan, vice-président, Chemins de fer Nationaux du Canada.
M. T. H. Cooper, contrôleur, Chemins de fer Nationaux du Canada.
M. W. M. Armstrong, chef adjoint des recherches et de l'expansion, Chemins de fer Nationaux du Canada.
M. D. B. Colyer, vice-président, Lignes aériennes Trans-Canada.
M. W. F. English, adjoint du vice-président, Lignes aériennes Trans-Canada.
M. R. B. Teakle, gérant général, Lignes aériennes Trans-Canada.
M. P. T. Coolican, sous-ministre adjoint des Postes.
M. George Herring, surintendant en chef des services aériens et terrestres au ministère des Postes.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1941

MEMBRES DU COMITÉ

M. J. P. Howden, *président*

Messieurs

Bercovitch,
Bradette,
Donnelly,
Dubuc,
Emmerson,
Ferland,
Gray,
Hanson (*Skeena*),
Harris (*Danforth*),
Hazen,
Howden,
Howe,
Jackman,
Lockhart,
McCulloch,
Maybank,
Nicholson,
Parent,
Pouliot,
Ross (*Middlesex Est*),
Sanderson,
Shaw,
Sissons.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

VENDREDI 22 novembre 1940.

Ordonné,—Que le Comité permanent des Chemins de fer et de la marine marchande que le Gouvernement possède, exploite et contrôle, soit autorisé à étudier et à examiner toutes les affaires et les questions que lui soumettra la Chambre; à faire rapport à l'occasion, de ses constatations et opinions; et à envoyer quérir personnes, écrits et documents.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

JEUDI 27 mars 1941.

Résolu,—Que l'article 63 du Règlement de la Chambre des communes relatif à l'institution des comités permanents de la Chambre, soit modifié en ajoutant aux comités permanents de la Chambre pour la présente session, un comité permanent des chemins de fer et de la marine que l'Etat possède, exploite et contrôle, auquel seront déférés les comptes, les prévisions budgétaires et les projets de lois qui auront trait, pendant la présente session, aux Chemins de fer Nationaux du Canada, aux *Canadian National (West Indies) Steamships,* aux Lignes aériennes Trans-Canada, pour que le Comité les étudie et fasse rapport à la Chambre; pourvu, toutefois, que rien dans la présente motion, ne soit interprété comme restreignant en aucune manière le droit complet de discussion au Comité des Subsides; et que ledit Comité se compose de MM. Bercovitch, Black (*Cumberland*), Bradette, Diefenbaker, Donnelly, Dubuc, Emmerson, Ferland, Gray, Hansell, Hanson (*Skeena*), Harris (*Danforth*), Howden, Howe, Lockhart, MacInnis, McCulloch, Maybank, Parent, Pouliot, Ross (*Middlesex-est*), Sanderson et Sissons.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

LUNDI 5 mai 1941.

Ordonn,—Que les noms de MM. Jackman, Hazen, Shaw et Nicholson soient substitués à ceux de MM. Black (*Cumberland*), Diefenbaker, Hansell et MacInnis comme membres dudit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

MARDI 6 mai 1941.

Ordonné,—Que les rapports et crédits suivants soient transmis pour étude audit Comité:

Budget annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada et des *Canadian National Steamships* pour l'année civile 1941;

Rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1940;

Rapport annuel de la *Canadian National* (*West Indies*) *Steamships* Limited, pour l'année terminée le 31 décembre 1940;

Rapport de la maison *George A. Touche and Company,* vérificateurs des comptes du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1940;

Crédit n° 403—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, Lignes de l'Est du National-Canadien;

Crédit n° 404—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, chemins de fer autres que le National-Canadien;

Crédit n° 416—*Canadian National* (*West Indies*) *Steamships, Limited,* avances sur le capital;

Crédit n° 417—Bac transbordeur et termini de l'Ile du Prince-Edouard, déficit de 1941.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

MARDI 20 mai 1941.

Ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer au jour le jour 500 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et témoignages, que soit suspendu à cet effet l'application de l'article 64 du Règlement.

Ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

Ordonné,—Que le quorum dudit Comité soit réduit de 12 à 8 membres.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

RAPPORTS À LA CHAMBRE

MARDI 20 mai 1941.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que le Gouvernement possède, exploite et contrôle a l'honneur de présenter ainsi qu'il suit son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

1. Qu'il soit autorisé à faire imprimer au jour le jour 500 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et des témoignages, et que soit suspendue à cet effet l'application de l'article 64 du Règlement.
2. Qu'il soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.
3. Que le quorum du Comité soit réduit de 12 membres à 8 membres.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
J. P. HOWDEN.

PROCÈS-VERBAUX

MARDI 20 mai 1941.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que le Gouvernement possède, exploite et contrôle se réunit à onze heures du matin.

Présents: MM. Bercovitch, Donnelly, Emmerson, Hanson (*Skeena*), Hazen, Howden, Jackman, Lockhart, McCulloch, Nicholson, Pouliot, Ross (*Middlesex-Est*) Sanderson, Shaw, Sissons.

Le secrétaire du Comité lit les ordres de renvoi et demande que l'on élise un président.

M. McCulloch propose, appuyé par M. Hanson (*Skeena*) que M. J. P. Howden soit élu président.

La proposition est mise aux voix et agréée.

Le secrétaire ayant déclaré M. J. P. Howden élu, ce dernier prend le fauteuil. Il remercie les membres de l'honneur qu'ils lui ont conféré, et le Comité commence immédiatement ses délibérations.

Sur motion de M. Donnelly, il est

Résolu,—Que le Comité soit autorisé à faire imprimer au jour le jour 500 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et des témoignages, et que soit suspendue à cet effet l'application de l'article 64 du Règlement.

Sur motion de M. Donnelly, il est

Résolu,—Que le Comité soit autorisé à réduire son quorum de 12 à 8 membres.

Sur motion de M. Donnelly, il est

Résolu,—Que le Comité soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

Sur motion de M. Jackman, il est

Résolu,—Que le Comité commence ses séances du matin à 10 heures 30.

L'honorable P. J. A. Cardin, ministre, et les hauts fonctionnaires suivants du ministère des Transports, sont présents:

M. C. P. Edwards, sous-ministre;

M. G. W. Yates, sous-ministre adjoint;

M. F. M. Maclennan, délégué en chef du Trésor;

M. J. A. Wilson, directeur des services aériens.

Sont aussi présents: Le président et les hauts fonctionnaires généraux du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, des Lignes aériennes Trans-Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited,* à savoir:

M. S. J. Hungerford, président du conseil d'administration et président, réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada;

M. R. C. Vaughan, vice-président, réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada;

M. T. H. Cooper, contrôleur, réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada;

M. W. M. Armstrong, chef adjoint des recherches et de l'expansion, réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada;

M. D. B. Colyer, vice-président, Lignes aériennes Trans-Canada;

M. W. F. English, adjoint du vice-président, Lignes aériennes Trans-Canada;

M. R. B. Teakle, gérant général, Lignes aériennes Trans-Canada;

M. Walter Thompson, directeur de la publicité, réseau des Chemins de fer Nationaux et des Lignes aériennes Trans-Canada;

M. O. A. Matthews, représentant de *George A. Touche & Co.,* vérificateurs.

A la demande du président, M. Hungerford présente les hauts fonctionnaires présents et expose au Comité les fonctions respectives de chacun d'eux.

Le Comité étudie ensuite le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited,* pour l'année terminée le 31 décembre 1940.

M. W. M. Armstrong donne lecture du rapport et au cours de la discussion qui s'ensuit il est aidé de MM. R. C. Vaughan, R. B. Teakle et T. H. Cooper.

Le Comité étudie aussi à ce sujet le crédit n° 416 des prévisions budgétaires pour l'année financière finissant le 31 mars 1942; *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited,* avances sur le capital, $20,000.

Sur motion de M. Hanson (*Skeena*), le rapport annuel et le crédit n° 416 sont adoptés.

Le Comité étudie ensuite le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1940.

M. D. B. Colyer donne lecture du rapport et pendant la discussion qui s'ensuit il est aidé de MM. W. F. English et T. H. Cooper. Le rapport est encore à l'étude au moment de l'ajournement.

Il est ordonné que M. George Herring, membre du conseil d'administration des Lignes aériennes Trans-Canada et surintendant en chef des services aériens et terrestres au ministère des Postes, et M. P. T. Coolican, le sous-ministre adjoint des Postes, soient priés d'assister à la prochaine séance afin de communiquer certains renseignements au Comité concernant la poste aérienne.

A une heure, M. Donnelly propose que la séance du Comité soit suspendue jusqu'à quatre heures de l'après-midi.

La séance est reprise à quatre heures de l'après-midi, sous la présidence de M. Howden.

Présents: MM. Bercovitch, Donnelly, Emmerson, Hanson (*Skeena*), Hazen, Howden, Jackman, Lockhart, McCulloch, Nicholson, Pouliot, Ross (*Middlesex-Est*), Sanderson, Shaw, Sissons.

Sont aussi présents: En plus de ceux qui assistaient à la séance du matin, M. P. T. Coolican, sous-ministre adjoint des Postes, et M. George Herring, surintendant des services aériens et terrestres au ministère des Postes.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada.

MM. Coolican et Herring fournissent certaines données au Comité concernant les services du courrier aérien et, leur témoignage terminé, le président les remercie au nom du Comité pour leur précieux concours.

La discussion reprend, et MM. D. B. Colyer, W. F. English et T. H. Cooper répondent à la plupart des questions.

Sur motion de M. Donnelly, le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada est adoptée.

Le Comité aborde ensuite l'étude du rapport annuel du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1940.

M. S. J. Hungerford, président du conseil d'administration du réseau, lit au Comité un exposé supplémentant le rapport annuel:

M. D. M. Armstrong, chef adjoint des recherches et de l'expansion, réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, commence ensuite la lecture du rapport annuel. Cette lecture n'est pas encore terminée au moment de l'ajournement.

A 5 heures 55 de l'après-midi, sur motion de M. McCulloch, la séance est suspendue jusqu'à 8 heures 30 du soir.

La séance est reprise à 8 heures 30 du soir, sous la présidence de M. Howden.

Présents: MM. Bercovitch, Donnelly, Emmerson, Gray, Hanson (*Skeena*), Hazen, Howden, Howe, Jackman, McCulloch, Maybank, Nicholson, Pouliot, Ross (*Middlesex-Est*), Sanderson, Shaw, Sissons.

Sont aussi présents: Les mêmes hauts fonctionnaires qui assistaient à la séance du matin.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. Armstrong continue l'exposé et est aidé de MM. S. J. Hungerford, Vaughan et Cooper dans la discussion générale qui s'ensuit. Le rapport est encore à l'étude au moment de l'ajournement.

A 10 heures 20 du soir, sur motion de M. Jackman, le Comité s'ajourne au mercredi 21 mai, à 10 heures 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES, SALLE 277,

Le 20 mai 1941.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 11 heures, sous la présidence de M. J. P. Howden.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. Vu que la session est assez avancée et que nous avons beaucoup de travail à abattre, nous nous dispenserons de remarques préliminaires. Si quelqu'un veut présenter une résolution, ce serait le temps de la soumettre.

M. DONNELLY: Afin d'expédier notre travail et d'éviter les difficultés tenant à une absence de quorum, il conviendrait probablement de présenter une résolution demandant que le quorum soit réduit de douze membres à huit. Je propose donc que le quorum soit réduit de douze membres à huit.

M. MCCULLOCH: J'appuie cette proposition.

La proposition est adoptée.

M. DONNELLY: Je proposerais aussi, monsieur le président, que le Comité soit autorisé à faire imprimer au jour le jour 500 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et des témoignages.

M. EMMERSON: J'appuie la proposition.

La proposition est adoptée.

M. DONNELLY: Monsieur le président, comme la session tire sur la fin et nous éprouverons peut-être de la difficulté à trouver le temps nécessaire pour accomplir notre tâche, je crois qu'il serait opportun d'adopter une résolution autorisant le Comité à siéger pendant les séances de la Chambre. Je propose donc une motion à cet effet.

M. HANSON: Je l'appuie.

La proposition est adoptée.

M. JACKMAN: J'espère que vous ne laisserez pas le travail trop empiéter sur les séances de la Chambre. Il serait peut-être préférable que nous commencions à 10 heures et employions toute l'avant-midi au lieu de prendre trop de temps l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Il appartient aux membres du Comité d'en décider. Les hauts fonctionnaires sont tous rendus ici depuis quelque temps. S'agit-il d'une simple suggestion de votre part, monsieur Jackman, ou d'une motion que vous désirez présenter?

M. BERCOVITCH: Je crois que 11 heures est assez tôt.

M. LOCKHART: Un certain nombre de comités siègent. Je crois que c'est une excellente suggestion. Vous avez déjà réduit le quorum. Certains de nos collègues font aussi partie d'autres comités. Aussi, il me semble que la suggestion mérite d'être prise en considération par le président lorsqu'il convoque les séances.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que vous puissiez vous en remettre au président. La convocation de ces séances à 11 heures constitue une règle établie. Si le Comité désire se réunir à 10 heures, il faudra que quelqu'un présente une proposition en ce sens.

M. JACKMAN: Si nous adoptions un compromis. Je propose que le Comité commence ses séances à 10 heures 30 au lieu de 11 heures.

M. NICHOLSON: J'appuie cette motion.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, avant que nous commencions à délibérer, je crois qu'il serait probablement à désirer que le président du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada présente ses fonctionnaires adjoints afin que nous connaissions le nom des messieurs qui auront peut-être l'occasion de parler de temps en temps. Cette formalité sera brève, et je vais maintenant demander à M. Hungerford de nous présenter ses collègues.

(M. Hungerford présente les hauts fonctionnaires des Chemins de fer nationaux du Canada à l'assemblée.)

M. HUNGERFORD: Monsieur le président, il s'agit en réalité de trois rapports distincts, celui des Chemins de fer nationaux du Canada, celui de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited,* et celui des Lignes aériennes Trans-Canada. Cela accommoderait mieux les hauts fonctionnaires intéressés si nous pouvions aborder d'abord le rapport de la marine marchande ou des lignes aériennes.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous discuter ce point ou allons-nous suivre cette ligne de conduite? Il s'agit d'expédier le travail du Comité et d'accommoder les hauts fonctionnaires des chemins de fer. Si personne ne s'y oppose, nous aborderons en premier lieu le rapport annuel de la *Canadian National Steamships Lines Limited.* On a l'habitude de le faire lire. Désirez-vous qu'il soit lu comme par le passé? C'est le procédé le plus expéditif.

M. ARMSTRONG:

RAPPORT ANNUEL

MONTRÉAL, le 19 mars 1941.

A l'honorable Monsieur P. J. A. CARDIN, C.R., M.P.,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le ministre,—Au nom du Conseil d'Administration j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'exercice terminée le 31 décembre 1940.

Il nous est agréable de pouvoir rapporter de nouveau une année satisfaisante en dépit des conditions défavorables de transport qu'engendre la guerre.

Voici le tableau comparatif de l'exploitation:

	1940	1939	Augmentation	Pourcentage
Recettes d'exploitation.. ..	$5,750,341 42	$4,642,306 28	$1,108,035 14	23.87
Frais d'exploitation..	4,545,306 51	4,018,446 85	526,859 66	13.11
Bénéfice d'exploitation	$1,205,034 91	$ 623,859 43	$ 581,175 48	

Les recettes d'exploitation, au cours de l'année, accusent une augmentation de $1,108,035; celles du service du fret, de $1,550,703; celles du service des passagers, une diminution de $502,449 et les recettes diverses, une hausse de $59,781. Le tonnage du commerce d'importation et d'exportation révèle un progrès très prononcé. La guerre a continué d'affecter considérablement les recettes du service des passagers.

Les frais d'exploitation ont augmenté de $526,860. Ce surcroît est attribuable à la hausse du coût d'exploitation, suscitée par la guerre et à des cargaisons plus considérables. La relation des frais d'exploitation aux recettes est de 13.11 pour 100 contre 23.87 pour 100.

Défalcation faite de l'intérêt sur les obligations, mais sans tenir compte de la dépréciation et de l'intérêt sur les avances de l'Etat, il reste un solde de $666,101.57 qui sera versé à l'Etat à titre d'intérêt, en souffrance et en cours, sur ses avances. En 1939, le solde se chiffrait à $153,859.43.

La flotte a été exploitée toute l'année sans accident sérieux, et maintenue en excellent état.

Le Conseil d'Administration profite de l'occasion pour remercier les officiers et le personnel des bons et loyaux services qu'ils ont rendus, particulièrement en ces temps de guerre.

Pour le Conseil d'Administration,

le Président,

S. J. HUNGERFORD.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous discuter le rapport?

M. LOCKHART: A-t-on enlevé des navires à la compagnie? Des navires ont-ils été réquisitionnés et utilisés spécialement pour fins de la guerre?

M. VAUGHAN: J'ignore dans quelle mesure il sied de consigner ces renseignements au compte-rendu, car nos navires, en tant que les itinéraires sont concernés, obéissent aux instructions émanant de l'amirauté. Un de nos navire a été réquisitionné. Je ne crois pas qu'il convienne de consigner cette information au compte-rendu, mais l'Amirauté britannique a réquisitionné un navire.

M. LOCKHART: Un seulement?

M. VAUGHAN: Un seulement jusqu'à présent.

Le PRÉSIDENT: Il conviendrait, je crois, de tenir compte de la suggestion qui a été formulée. L'exploitation de ces lignes est sujette aux directives de l'amirauté et il vaudrait peut-être mieux ne pas demander ces renseignements.

M. LOCKHART: On ne devrait pas les demander?

Le PRÉSIDENT: On ne devrait pas communiquer les renseignements, si vous le voulez.

M. LOCKHART: La suggestion me paraît en règle, mais je ne me rallie pas à l'idée que l'on ne devrait pas poser de questions de ce genre. Vous mentionnez ici un montant de $666,101.57 qui est dû au gouvernement à titre d'intérêts sur des avances (intérêts en cours et arrérages d'intérêt.) Quel était le chiffre total des arrérages d'intérêt avant la présentation du rapport?

M. COOPER: Le 31 décembre 1940, les arrérages d'intérêt se chiffraient à $1,870,000. C'est indiqué au bilan, à la page 7.

Le PRÉSIDENT: Il va sans dire que nous allons parcourir le bilan.

M. LOCKHART: Quel montant a été versé du chef des arriérés de $666,000, etc?

M. COOPER: Une somme de $1,870,000 est due après le paiement de $666,000.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous continuer? Voulez-vous parcourir le bilan? Allons-nous le faire lire? La coutume a été de le faire lire.

M. HANSON: Je crois qu'il convient de le faire consigner au compte-rendu.

M. ARMSTRONG: Les pages 6 et 7 comportent le bilan d'ensemble arrêté au 31 décembre 1940. Devons-nous énumérer les diverses rubriques?

Le PRÉSIDENT: Ce serait préférable, à mon avis.

BILAN

AU 31

ACTIF

Immobilisations:			
Vaisseaux		$10,969,329.06	
Outillage et matériel		8,274.78	
Mobilier et installations de bureaux		18,062.45	
			$10,995,666.29
Disponibilités:			
En banque	$1,104.189.50		
Dépôts spéciaux	2,821.50		
		1,107,011.00	
Comptes à recevoir		399,965.74	
Agents		315,261.10	
Inventaire des magasins		26,384.64	
Avances aux capitaines, matelots et agents		12,728.29	
Montant dû par le fonds d'assurances en commun avec les Chemins de fer Nationaux du Canada		5,383.21	
			1,866,733.98
Fonds d'assurances			1,948,994.00
Escompte sur dette consolidée			43,838.87
Escompte sur Capital-Actions			40,000.00
			$14,895,233.14

CONSOLIDÉ

DÉCEMBRE 1940

PASSIF

Capital-Actions:			
Autorisé et émis: 400 actions à $100.00 chacune			$ 40,000.00
Dette Consolidée:			
Obligations-Or, 5%, 25 ans, garanties par Dom. du Can., échéance 1955..			9,400,000.00
Compte Dominion du Canada:			
Effets à payer garantis par hypothèques sur vaisseaux		$ 933,071.83	
Avances:			
Capital	$ 713,619.23		
Fonds de roulement	450,000.00		
Déficits	5,059,960.94		
		6,223,580.17	
Arriérés d'intérêt		1,870,726.20	9,027,378.20
Exigibilités:			
Dominion du Canada		$ 666,101.57	
Marine Marchande du Gouv. Can. Ltée (anciens comptes)		10,543.19	
Comptes à payer		320,068.44	
Arriérés d'intérêt		2,821.50	
Intérêts courus mais non échus		156,666.67	
Passages payés d'avance		77,771.62	
Sinistres		86,947.18	
			1,320,920.17
Réserve pour assurances			1,948,994.00
Comptes d'ordre			37,233.34
Voyages incomplets—En suspens			84,917.70
Réserve pour dépréciation			3,719,788.60
Profits et Pertes—*Déficit*			*10,683,998.87*
			$14,895,233.14

PASSIF EVENTUEL—Il n'existe aucune réserve pour les pensions. Les pensions courantes sont portées aux frais d'exploitation.

T. H. COOPER,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited et Compagnies subsidiaires pour l'exercice terminé le 31 décembre 1940.

Nous déclarons qu'à notre avis le bilan ci-dessus est correctement établi de manière à présenter un tableau fidèle et exact des affaires de la Compagnie au 31 décembre 1940 et que les comptes de revenus et de profits et pertes qui s'y rapportent sont dressés correctement.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables Agréés.

18 mars 1941.

M. BERCOVITCH: Que représentent ces "dépôts spéciaux de $2,821.50"?

M. COOPER: C'est le montant déposé en banque pour l'acquittement de coupons d'obligations.

M. BERCOVITCH: Ils n'ont pas été payés?

M. COOPER: Ils n'ont pas été présentés; ils n'ont donc pas encore été acquittés. Ces coupons figurent à la page opposée du bilan à la rubrique "arriérés d'intérêt, $2,821.51," et il y a un montant correspondant à la banque pour acquitter ces coupons quand ils seront présentés.

M. LOCKHART: Que signifie le poste "agents, $315,261.10"?

M. COOPER: Il s'agit de nos représentants dans les différents ports tels que Halifax, les Bermudes et les îles.

M. LOCKHART: Cette rubrique vise-t-elle l'outillage aux ports?

M. COOPER: Il ne s'agit pas d'outillage. Nous avons des agents aux différents ports et le chiffre en question est celui dont le compte des agences est débité.

M. BERCOVITCH: Sont-ce les montants que les agents ont en mains?

M. COOPER: Oui, c'est ce que les agents doivent à la compagnie.

M. ROSS: Le montant est beaucoup plus élevé qu'en 1939.

M. COOPER: Un plus gros chiffre d'affaires est un des facteurs.

M. JACKMAN: Ces agents sont-ils des employés de la compagnie ou agissent-ils pour leur propre compte?

M. COOPER: Dans certains cas ce sont des agents de la compagnie, comme à Halifax, par exemple, mais dans la plupart des îles nos agents sont des représentants à commission.

M. JACKMAN: On ne court aucun risque particulier sous le rapport de leur solvabilité.

M. COOPER: Je ne le crois pas.

M. BERCOVITCH: Le montant de $1,948,994.00 au chapitre de l'assurance est constitué des traitements des employés, des contributions versées par les employés?

M. ARMSTRONG: Non, il s'agit du fonds d'assurance, et non du fonds de pension.

M. BERCOVITCH: Qui assume cette assurance, de la Canadian Steamship Company?

M. ARMSTRONG: C'est le fonds d'assurance du Canadien-National.

M. COOPER: Le Canadien-National se débite de primes pour l'assurance qui sont versées dans ce fonds.

M. ROSS: Elles ont augmenté de $400,000 environ.

M. COOPER: Nous versons de plus fortes primes en raison du risque de guerre.

M. HAZEN: Combien possédez-vous de navires évalués à $10,000?

M. VAUGHAN: Cela est indiqué à la page 10, onze navires.

M. JACKMAN: Vous ne portez pas d'assurance spéciale contre le risque de guerre actuellement?

M. COOPER: Nos opérations d'assurance contre les risques de guerre font l'objet d'imputations sur notre propre fonds d'assurance.

M. DONNELLY: De combien avez-vous augmenté le taux?

M. COOPER: Nos imputations sont établies au taux courant des risques de guerre. Le taux varie de trimestre en trimestre. Je crois qu'il est actuellement de 2 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vous ferai remarquer qu'on n'entend pas très bien. Comme cette salle est vaste et que tout le monde désire entendre ce qui se dit, je vous demanderais de parler un peu plus fort.

M. JACKMAN: Est-ce qu'il y eut des réclamations contre ce fonds en raison de la guerre?

M. COOPER: Non, monsieur, il n'y a pas eu de réclamations pour risques de guerre.

M. JACKMAN: Cela explique, je suppose, la situation favorable actuelle du capital d'exploitation?

M. COOPER: Oui, monsieur. Nous n'avons pas eu de réclamations pour risques de guerre en 1940, ce dont nous avons lieu de nous féliciter naturellement.

M. ROSS: Espérons que la même chance nous favorisera en 1941.

M. HANSON: Vous n'avez pas eu de réclamations en 1941 non plus?

M. COOPER: Non, pas en ce qui concerne les risques de guerre.

M. JACKMAN: J'en conclus que vous avez un capital d'exploitation qui dépasse le montant dont vous avez réellement besoin à moins qu'une forte réclamation ne soit imputée sur ce montant pour fins de remplacement ou autres.

M. COOPER: Oui, je crois que c'est l'éventualité à laquelle il faut songer, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Vous n'augmentez pas votre flotte actuellement et vous ne l'avez pas augmentée depuis le début de la guerre? Vous n'avez nullement l'intention de l'augmenter maintenant?

M. VAUGHAN: Il est probable qu'elle diminuera, car je dirai en toute confidence qu'il est possible que les autorités réquisitionnent quelques-uns de nos navires.

M. JACKMAN: Ne répondez pas à cette question si elle est indiscrète. La compagnie exploite-t-elle les mêmes lignes qu'avant la guerre à l'exception de...

M. VAUGHAN: Oui, ce sont toutes les routes maritimes comprises dans l'accord entre le Canada et les Indes occidentales. Tous nos navires sont exploités suivant un programme défini dans la mesure où nous pouvons les affecter régulièrement à ces routes.

M. JACKMAN: Ces navires sont-ils pleinement occupés et transportent-ils des cargaisons à l'aller et au retour?

M. VAUGHAN: Oui, ils se tirent bien d'affaires. Le volume des marchandises générales transportées du Canada aux Antilles est plus fort maintenant parce que l'expédition de produits britanniques est virtuellement arrêté; le trafic est appelé à augmenter au lieu de diminuer.

M. JACKMAN: Alors, on peut dire que cette flotte est utilisée actuellement de la façon la plus efficace possible pour répondre aux besoins de la guerre?

M. VAUGHAN: C'est ma conviction.

M. JACKMAN: Monsieur le président, y a-t-il quelque rapport entre le déficit de $5,059,960.94 et le déficit de $10,683,998.87 au chapitre des profits et pertes. Comment s'est produit le déficit de quelques cinq millions? Quel est l'historique de ce compte?

M. VAUGHAN: Le déficit de $10,683,000 comprend la dépréciation courue, $3,719,000; les arrérages d'intérêts payables au gouvernement, $1,870,000 et les déficits de caisse découlant de l'exploitation, soit $5,059,000. Ces déficits de caisse sont comblés par le gouvernement.

M. JACKMAN: Le déficit au chapitre des profits et pertes constitue l'addition d'année en année des pertes subies par le compagnie. Quelle est au juste la nature de ce déficit de $5,059,960.94?

M. COOPER: C'est le montant du déficit que nous avons dû combler au moyen d'un emprunt en espèces contracté du gouvernement. A ce montant vous devez ajouter la dépréciation courue qui, en ce qui nous concerne, ne constitue pas un poste de caisse; c'est une inscription comptable, mais le mon-

tant est imputable sur le compte des profits et pertes. Il n'est pas emprunté du gouvernement. Vous avez en plus l'intérêt dû au gouvernement qui n'est pas un poste de caisse. Les cinq millions qui figurent à l'unique poste de caisse, la dépréciation courue qui constitue une inscription comptable de $3,719,788.60 et les arrérages d'intérêts qui sont une inscription comptable de $1,870,726.20, forment le déficit comptable précité.

M. JACKMAN: En d'autres termes, le déficit de cinq millions au chapitre "avances" constitue une partie du déficit accusé par le compte des profits et pertes?

M. COOPER: Oui; il représente la partie du déficit total formé des pertes d'exploitation et que nous avons dû combler en empruntant du gouvernement.

M. BERCOVITCH: De la sorte, votre déficit est en réalité de cinq millions au lieu de quatorze millions?

M. COOPER: Le déficit de caisse, oui, mais le déficit comptable s'établit à dix millions.

M. BERCOVITCH: Avez-vous payé plus cette année que par les années passées au chapitre de la dépréciation courue?

M. COOPER: Non; nous avons continué de la circuler au même taux, soit 3 p. 100.

M. ROSS: La dépréciation est moindre en 1940 qu'en 1939?

M. COOPER: D'après le bilan?

M. ROSS: Oui.

M. COOPER: Non; la dépréciation était de $3,390,000 en 1939 tandis qu'elle s'établit à $3,719,000 à la fin de 1940.

M. ROSS: Oui, précisément. Elle est moindre en 1940.

M. COOPER: Non, monsieur, elle est plus élevée.

M. NICHOLSON: Avez-vous l'inscription de 1939 qui correspond à ce déficit de cinq millions?

M. COOPER: Le déficit de caisse à la fin de 1940 est le même que celui de 1939, car nous n'avons pas eu de déficit en 1940; nous avons eu un surplus que nous avons versé au gouvernement.

M. NICHOLSON: Le poste n'a pas changé.

M. COOPER: Une somme a été remboursée au gouvernement chaque année depuis 1936.

M. ROSS: Tel que je lis le rapport, la dépréciation courue en 1939 fut de $3,390,000, et de $3,719,000 en 1940. Je prétends qu'elle est moindre en 1940 qu'en 1939. J'ai peut-être confondu les chiffres, mais il me semble bien que non.

M. COOPER: $3,700,000 constituent une plus grosse somme que $3,300,000.

M. ROSS: Ah, oui, vous avez raison.

M. HAZEN: Depuis combien d'années ce déficit s'accumule-t-il?

M. COOPER: Cela remonte aux débuts de l'exploitation du service en 1929. Le déficit fut de $862,000 la première année. L'exploitation continua à perte jusqu'à la fin de 1935; puis, nous avons commencé à réaliser des bénéfices. En 1936, le chiffre fut de $87,000; en 1937, les bénéfices augmentèrent à $188,000; les bénéfices furent de $276,000 en 1938, $153,000 en 1939 et $666,000 en 1940.

M. MCCULLOCH: L'amortissement de ce déficit peut alors s'effectuer assez rapidement.

M. COOPER: La difficulté vient des arrérages considérables d'intérêts auxquels nous devons pourvoir avant même de songer à rembourser les avances pour le déficit.

M. NICHOLSON: A combien s'établit, au 31 décembre 1939 le déficit au chapitre des profits et pertes?

M. COOPER: Le déficit comptable est de $10,671,264.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions? Si non, veuillez continuer, monsieur Armstrong?

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

AU 31 DÉCEMBRE 1940

Solde au 31 décembre 1939—Déficit	$10,671,264.89
Perte d'après Etat des Revenus, exercice 1940	12,733.98
Solde au 31 décembre 1940—Déficit	$10,683,998.87

ETAT DES REVENUS

	Année 1940	Année 1939
Recettes d'exploitation:		
Fret	$4,854,623 81	$3,303,920 51
Voyageurs	565,269 13	1,067,718 55
Bagages, messageries et divers	85,443 52	66,899 79
Subsides	201,564 96	203,767 43
Affrètement	43,440 00	.....
Total	$5,750,341 42	$4,642,306 28
Frais d'exploitation:		
Voyages complets	$4,422,651 63	$3,856,918 01
Vaisseaux immobilisés	.....	15,763 99
Traitements administratifs	88,974 81	82,933 33
Loyers et impôts	9,466 94	9,466 97
Frais et articles de bureaux	22,295 03	22,131 19
Publicité	3,579 00	32,987 86
Intérêt et change	*1,660 90*	*1,754 50*
Total	$4,545,306 51	$4,018,446 85
Coefficient d'exploitation	*79.04%*	*86.56%*
Profit d'exploitation	$1,205,034 91	$ 623,859 43
Service de la dette due au public	470,000 00	470,000 00
Change sur monnaie américaine	68,933 34	.....
	$ 666,101 57	$ 153,859 43
Frais divers:		
Amortissement de l'escompte	$ 3,094 44	$ 3,094 44
Intérêt dû au Dominion du Canada	346,661 24	346,365 75
Dépréciation des vaisseaux	329,079 87	328,828 73
Déficit net	*$ 12,733 98*	*$ 524,429 49*

M. BERCOVITCH: D'où proviennent ces recettes d'affrètement?

M. COOPER: Il s'agit d'un navire qui fut réquisitionné.

M. TEAKLE: C'est le navire que l'Amirauté britannique a réquisitionné.

M. HAZEN: L'a-t-elle affrété pour plusieurs années?

M. VAUGHAN: Elle a réquisitionné le navire en octobre. C'est pour la période d'octobre à décembre 1940.

M. HAZEN: Ce chiffre de $43,440 représente les recettes pour un mois?

M. VAUGHAN: Il représente les recettes pour deux mois et demi environ, je crois.

M. HAZEN: Qu'est-ce que cela représente par année? Le navire a-t-il été affrété pour la durée de la guerre?

M. VAUGHAN: Nous le croyons.

M. HAZEN: Et l'Amirauté paie environ $20,000 par mois?

M. VAUGHAN: Elle paie le tarif ordinaire que paie le gouvernement britannique à tous les armateurs. Ce tarif est établi sur une base régulière.

M. HAZEN: Est-il basé sur le tonnage?

M. VAUGHAN: Oui, le tarif est basé sur le tonnage; il est basé aussi sur les imputations pour l'intérêt, la dépréciation, l'administration et ainsi de suite.

M. ROSS: Monsieur le président, dans le rapport de 1939 il y a d'autres revenus qui s'élèvent à $15,000, mais il n'y a rien à ce sujet dans le rapport de 1940. Les recettes d'exploitations inscrites au rapport de 1939 s'établissent à $15,397. Les mêmes recettes étaient de $20,000 en 1938, mais je ne relève pas le poste correspondant dans les recettes d'exploitation inscrites au rapport de 1940.

M. COOPER: Il y eut quelques remaniements, mais si vous observez, le revenu total indiqué dans le rapport de 1940 pour l'année 1939 est de $4.642,-306.28. C'est le même montant qui fut rapporté en 1939. Nous avons pris certains comptes qui étaient compris dans les recettes des voyageurs et autres et pour fins d'une meilleure comparaison nous avons mis ces comptes avec les recettes des bagages, messageries et divers.

M. ROSS: Oui, je vois.

M. BERCOVITCH: Quelles sont ces subventions?

M. COOPER: Ce sont les paiements qu'acquittent les Indes occidentales en vertu de l'accord commercial. Ils s'établissent à quarante-cinq mille cinq cents livres par année?

M. BERCOVITCH: Cette somme est payée par le gouvernement des Indes occidentales?

M. COOPER: Les Bermudes, la Jamaïque, les Iles sous le Vent, les Iles du Vent, la Barbade, Trinidad, les îles Bahamas, et le Honduras britannique.

M. POULIOT: Combien d'employés y a-t-il en tout à Montréal?

M. VAUGHAN: Le personnel à Montréal comprend 65 employés en tout.

M. POULIOT: Combien d'employés bilingues avez-vous, c'est-à-dire, des employés qui parlent une langue autre que l'anglais, soit l'espagnol ou le français?

M. VAUGHAN: Je ne saurais vous le dire.

M. POULIOT: Vous savez que le personnel comprend très peu d'employés bilingues. Y en a-t-il même un seul?

M. VAUGHAN: Ah, oui.

M. POULIOT: S'il y en a un, il n'y en a pas deux.

M. VAUGHAN: Il y en a un certain nombre. . .

M. POULIOT: Vous savez qu'il y en a très peu. Je le sais parfaitement bien. Pendant plusieurs années il n'y avait que deux employés qui pouvaient parler le français aussi bien que l'anglais, et un seul pouvait parler et écrire l'espagnol. Vous faites affaires avec des gens qui parlent l'espagnol?

M. VAUGHAN: Oui, nous faisons affaires avec eux.

M. POULIOT: Et il importe d'avoir quelqu'un qui connaît la langue.

M. VAUGHAN: Nous avons des employés qui peuvent assez bien se tirer d'affaires sous ce rapport. Nous n'éprouvons jamais de difficultés à ce sujet. Je crois que nous avons à notre service plus de Canadiens français que ne l'indiquent les renseignements que vous tenez.

M. POULIOT: Pourriez-vous nous fournir des données précises à ce sujet?

M. VAUGHAN: Nous nous ferons un plaisir de les fournir.

M. POULIOT: Qui est en charge du bureau de Québec?

M. VAUGHAN: C'est M. Trueman.

M. TEAKLE: Nous avons un jeune homme du nom de Lonergan qui parle le français.

M. POULIOT: Oui, mais le gérant lui-même ne parle pas le français.

M. TEAKLE: Nous n'éprouvons pas de difficultés à cet endroit.

M. POULIOT: Non, mais vous ne faites pas de progrès. Toutes les affaires sont négligées à cause de cela. On ne peut causer avec le gérant sauf par l'entremise d'un interprète qui est un tout jeune homme. C'est peu commode dans la ville de Québec.

M. TEAKLE: Je ne conçois pas très bien le point, parce que notre chiffre d'affaires à Québec s'accroît.

M. POULIOT: Si vous ne le concevez pas vous êtes bien le seul; tout le monde dans cette salle le conçoit.

M. TEAKLE: J'ai déjà été employé là comme commis.

M. POULIOT: Avez-vous quelque employé à Montréal qui parle le français?

M. TEAKLE: M. Gauthier, notre directeur adjoint du trafic des marchandises, est canadien français, je crois, et nous avons aussi deux employés qui parlent français, MM. Bélanger et Pilon.

M. POULIOT: Quel âge ont-ils?

M. TEAKLE: Ils ont, je crois, entre 23 et 24 ans. Il y en a d'autres qui peuvent parler français. Nous n'avons pas de difficulté, là. Plusieurs parmi nous peuvent lire le français, mais la prononciation nous porte un peu sur les nerfs.

M. POULIOT: C'est du Parisian French. Lorsque le français ne vaut rien, nous le désignons Parisian French.

M. TEAKLE: Peut-être serez-vous intéressé d'apprendre que mon fils aîné a parachevé ses études à Paris et enseigne le français dans une école supérieure de Montréal.

M. POULIOT: Je vous en félicite.

M. ARMSTRONG: La page 10 donne les effectifs de la flotte à la fin de l'année, avec le tonnage brut et le tonnage réel de chaque navire.

EFFECTIF DE LA FLOTTE AU 31 DÉCEMBRE 1940

	Tonnage brut	Tonnage réel
Lady Drake	7,985	6,370
Lady Hawkins	7,989	6,370
Lady Nelson	7,970	6,370
Lady Rodney	8,194	4,665
Lady Somers	8,194	4,665
Cathcart	3,708	2,950
Cavelier	3,663	2,950
Chomedy	6,136	8,600
Colborne	6,230	8,650
Cornwalls	5,458	8,390
Connector	1,789	2,781
	67,316	62,761

M. POULIOT: En quoi consiste le fret? Sont-ce des bananes, des fruits, ainsi de suite; quelle est la nature de ce tonnage?

M. VAUGHAN: Ce serait long à énumérer. Nous nous ferons un plaisir d'en produire un relevé.

M. HAZEN: Le budget de la publicité accuse une forte baisse; serait-ce par suite de la guerre?

M. VAUGHAN: Le transport des voyageurs est maintenant fort réduit, et il n'y aurait pas grand profit à faire de la réclame à leur intention. Il y a un petit item pour annonces parce que nous sommes tenus d'annoncer les départs du fret et des passagers pour la commodité du public.

M. HAZEN: Avez-vous enregistré une augmentation dans le nombre des passagers entre le Canada et les Antilles par suite des difficultés avec les Etats-Unis au sujet du change et aussi par suite de l'obligation pour les voyageurs de se munir de passeports?

M. VAUGHAN: Non, je ne saurais l'affirmer. Naturellement, notre service de passagers est bien moins florissant qu'avant la guerre, mais je crois que nous avons enregistré une faible augmentation l'année dernière. Le trafic entre les diverses îles a augmenté parce que tous les navires anglais ont été affectés au service de guerre. Nous avons transporté des troupes aux différentes îles des Antilles pour le compte du gouvernement canadien, mais les touristes qui font le voyage par le temps qui court ne sont pas nombreux.

M. HAZEN: Il y a un grand nombre de Canadiens qui voudraient peut-être se rendre en Floride ou en d'autres endroits des Etats-Unis au cours de l'hiver; s'ils font un voyage, ce n'est pas là qu'ils devraient aller, mais ils voudraient probablement aller quelque part; serait-il possible de développer ce service des Antilles?

M. VAUGHAN: Quelques personnes vont aux Bermudes et à Nassau, mais elles ne sont pas nombreuses.

M. POULIOT: Le Comité désirerait-il un état détaillé du fret en appendice à ce rapport?

Le PRÉSIDENT: C'est au Comité à décider.

M. TEAKLE: Puis-je demander, si le Comité approuve cette demande, de considérer ces renseignements comme confidentiels; autrement, nos affaires seraient connues de nos concurrents, ce qui, à mon sens, ne devrait pas arriver.

M. POULIOT: C'est parfait.

M. HAZEN: En 1940-41, le gouvernement fédéral a prêté $21,000 à la Canadian National Steamships Limited, remboursables sur demande, comme il est indiqué à la page 51 des crédits. Où est-ce indiqué dans le mémoire que nous avons?

M. ROSS: Quel est le montant?

M. HAZEN: $21,000.

M. COOPER: L'item de $21,000 faisait partie des prévisions budgétaires, mais aucune somme des crédits votés n'a été employée; l'argent a été voté mais n'a pas été employé.

M. HAZEN: Vous n'en avez pas eu besoin?

M. COOPER: Non, monsieur.

M. JACKMAN: Actuellement, l'accord des Antilles vous permet-il d'augmenter vos taux, ou ont-ils été stabilisés?

M. COOPER: Je vous demande pardon; je ne vous ai pas compris.

M. JACKMAN: Avez-vous pu augmenter vos taux de fret depuis un an ou deux, ou devez-vous vous en tenir à une certaine échelle?

M. VAUGHAN: Nous ne pouvons augmenter nos taux de fret sans le consentement du ministère du Commerce d'Ottawa. Depuis 1939, il y a eu une augmentation dans les taux de fret.

M. JACKMAN: Le taux n'est probablement pas aussi élevé qu'il le serait si vous n'étiez pas liés par l'accord?

M. VAUGHAN: Nous pourrions, je crois, obtenir des taux plus élevés que ceux d'aujourd'hui si nous faisions des démarches pour les obtenir.

M. JACKMAN: Je suis encore quelque peu intéressé à savoir si ces navires ne pourraient pas être affectés au service transatlantique de préférence à leur ancien itinéraire. Existe-t-il quelque article de l'accord qui ne puisse être modifié par désistement ou par notre gouvernement et le gouvernement des Antilles?

M. VAUGHAN: Les navires sont chargés à pleine capacité dans les deux directions. Ils sont surtout affectés présentement au ravitaillement en sucre du Canada, aux termes d'une entente avec le régisseur du sucre, qui éprouve beaucoup de difficulté à obtenir le tonnage suffisant pour apporter du sucre vers le nord; en fait, il ne pourrait satisfaire les besoins du Canada en sucre s'il n'avait pas ces navires.

M. JACKMAN: Si ma mémoire ne me trompe pas, un grand nombre de navires des Grands Lacs ont été affectés au transport transatlantique, et je me demandais si un navire de ce service ne devrait pas être sacrifié, si je puis m'exprimer ainsi, pour les voyages plus dangereux?

M. VAUGHAN: Ces navires sont tous sujets à être affrétés par le régisseur des transports à Ottawa. Nous avons envoyé le *Cornwallis* au Royaume-Uni l'hiver dernier.

M. SHAW: Nous constatons que l'échange sur les fonds américains en 1940 s'est chiffré par plus de $68,000, sans item correspondant pour 1939. Quelle en est la raison?

M. COOPER: La réponse à cette question, c'est que nous avons payé nos intérêts le 1er octobre 1939, c'est-à-dire avant que le change américain ne fît prime.

M. POULIOT: Voulez-vous avoir l'obligeance de me dire ce qu'est le service de l'Est et le service de l'Ouest?

M. ARMSTRONG: Vous trouverez cela, je crois, à la page 11.

M. POULIOT: Ils ne sont pas décrits comme service de l'Est et de l'Ouest.

M. ARMSTRONG: Le service de l'Ouest est donné le premier, puis vient ensuite le service de l'Est.

M. POULIOT: De Halifax à Saint John?

M. ARMSTRONG: Les navires de la flotte, les cinq navires "Lady" et les six cargos, sont énumérés au haut de la page 10. "Affectation de la flotte en 1940". Le tableau révèle que trois vaisseaux font le service de l'Est pour voyageurs et fret; 3 vaisseaux le service de fret de l'Est; 2 vaisseaux le service Ouest de voyageurs et de fret; 2 vaisseaux le service Ouest de fret; 1 vaisseau le service Kingston, Jamaïque et Bélize, Honduras Britannique; au total 11 vaisseaux. "Voyages complets en 1940". Groupe de l'Est—voyageurs et fret, 26; Groupe de l'Est—fret, 23; Groupe de l'Ouest—voyageurs et fret, 22; Groupe de l'Ouest—fret, 26; Kingston-Bélize, 25; au total 122 voyages.

M. POULIOT: Je ne sais pas encore ce qu'est le service de l'Est et le service de l'Ouest.

M. TEAKLE: Le service de l'Est est ainsi désigné pour différencier celui-ci du second. A la page 11 se trouve le service de Halifax—effectué par trois des navires "Lady"—et de Montréal. Je pourrais l'expliquer comme suit: nous avons les cinq navires "Lady"; deux de ceux-ci ont jusqu'ici fait le service de Montréal (été), Halifax (hiver) aux Bermudes, Nassau et Kingston, Jamaïque. En plus deux cargos se rendent à Kingston.

M. POULIOT: Quel nom donnez-vous à ce service?

M. TEAKLE: Service de l'Ouest. Son terminus est à la Jamaïque. Le service de l'Est a Demerara pour terminus. Certains navires partent de Montréal l'été et de Halifax et Saint-Jean l'hiver, mais ils ne font pas escale à tous les ports comme les trois navires Lady. Ceux-ci partent de Halifax et Saint-Jean. En d'autres termes, Halifax a un service défini de l'Est par les trois navires Lady et Montréal a un service défini de l'Est par trois cargots, et le service de l'Ouest part de Montréal.

M. POULIOT: C'est une distinction cléricale.

M. TEAKLE: Non, c'est la description faite dans l'accord de 1925.

M. POULIOT: C'est la désignation qui est donnée dans l'accord.

M. TEAKLE: Oui, et géographiquement, les positions sont les suivantes: les îles situées au sud des Bermudes sont désignées service de l'Est, les îles situées à l'ouest des Bermudes sont désignées service de l'Ouest.

M. POULIOT: Merci.

M. JACKMAN: Puis-je revenir sur le passif du bilan? Au compte "Avances", vous avez un item de quelque $5 millions de dollars désigné "Déficits". Débitez-vous un intérêt à ce compte dans vos livres?

M. COOPER: Oui, de 5 p. 100.

M. JACKMAN: Je présume qu'il devrait être fondé si la chose est possible. Ce serait presque une impossibilité de combler ce déficit même si vous deveniez très prospères.

M. COOPER: Je ne crois pas que la compagnie doive fournir des garanties pour les déficits d'exploitation; ceux-ci devraient, à mon sens, être comblés par le gouvernement et être effacés.

M. JACKMAN: Naturellement, c'est le gouvernement qui tient la bourse, appelez-la comme vous voudrez; mais dans les livres, ce montant n'est pas un item courant, c'est une avance faite par le gouvernement qui ne constitue qu'une créance de comptabilité plutôt qu'un certificat, et cela paraît très mal sur le bilan. Le compte "profits et pertes" atteint maintenant $10,683,000. Vous paierez l'intérêt dû au gouvernement sur les sommes groupées au compte "déficit" et qui sont perdues, et dont une partie est comprise dans les $5 millions de dollars du bilan que le gouvernement a avancés. Les livres portent l'intérêt imputé sur ce montant.

M. COOPER: L'item "intérêt" comprend non seulement les montants avancés pour combler les déficits mais aussi pour le capital et le fonds de roulement. Au compte Dominion du Canada, vous voyez "Effets à payer garantis par hypothèques sur vaisseaux" $933,000; avances pour capital $713,000; avances pour fonds de roulement, $450,000; avances pour déficits, $5,059,000; et l'intérêt s'est accru sur ces divers item. Le montant accru pour 1940, qui paraît dans l'état des revenus, est de $346,000. Tout d'abord, nous avons traité l'intérêt accru comme un passif et l'avons inscrit sous ce chapitre pour un montant de $1,870,000 à la fin de l'année; mais nos revenus pour l'année dépassent nos déboursés par $666,000, somme que nous avons versée au gouvernement et qu'il nous a créditée pour diminuer nos intérêts.

M. JACKMAN: On peut dire que toutes les sommes que le gouvernement a avancées à la marine marchande sous forme de capital ou de fonds de roulement pour combler les déficits portent au moins un intérêt comptable?

M. COOPER: C'est bien cela.

M. JACKMAN: Et l'an dernier, vos revenus ont plus que compensé vos intérêts, et vous avez remis au gouvernement tout le surplus qui vous restait pour couvrir l'intérêt courant et une partie des arriérages d'intérêt?

M. COOPER: Oui, cela est exact.

Le PRÉSIDENT: A la page 51 du budget des dépenses on trouve un crédit qui a trait à ce rapport; c'est le N° 416, au montant de $20,000. Le Comité approuvera-t-il ce crédit?

M. NICHOLSON: Pourquoi apparaît-il s'il n'était pas nécessaire l'an dernier?

M. COOPER: Ce crédit a pour but de parer à l'imprévu. Si nous n'en avons pas besoin, nous n'y toucherons pas. L'an dernier, le montant était de $21,000 et nous ne l'avons pas utilisé. Nous demandons $20,000 cette année, et nous ne savons pas si nous nous en servirons. Si nous en avions besoin et que nous n'eussions pas de réserve où puiser, il s'ensuivrait des difficultés.

M. ROSS: Comment établissez-vous cette somme de $20,000?

M. VAUGHAN: Ce n'est qu'une somme arbitraire. Nous ne savons pas quelle somme peut être nécessaire; nous espérons n'avoir besoin de rien; mais il peut arriver que quelqu'un veuille aménager un vaisseau pour transporter quelques passagers—ce peut être le gouvernement qui en décide ainsi—et les travaux exigés peuvent entraîner une dépense en immobilisation.

M. JACKMAN: Si vous disposez de fonds de roulement appréciables, je ne vois pas pourquoi vous voulez cette réserve de $20,000, qui, en somme, n'est pas considérable.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas l'autorisation d'effectuer des dépenses en immobilisation, si minimes soient-elles.

M. JACKMAN: Ce n'est pas seulement l'autorisation d'effectuer une dépense en immobilisations, c'est aussi celle de tirer ce montant d'argent d'une source qui est étrangère à l'exploitation de la corporation. Sûrement, vous n'en avez pas un besoin urgent?

M. VAUGHAN: J'espère bien que nous n'en aurons aucunement besoin, mais c'est la procédure ordinaire à laquelle nous devons nous plier. Si nous avons besoin d'argent pour immobilisations, cet argent doit nous être voté par ce comité.

M. JACKMAN: Votre situation financière est très solide, et cependant vous tenez toujours à obtenir l'autorisation de tirer ces $20,000 du trésor canadien, n'est-ce pas?

M. COOPER: Nous donnons au gouvernement tout l'argent que nous pouvons lui donner.

M. DONNELLY: Si vous avez besoin de $20,000 pour une dépense en immobilisation, pourquoi ne pas les prendre dans vos revenus?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que notre comptable nous laisse débiter de quoi que ce soit le compte "exploitation" quand ce doit être inscrit au compte "immobilisations".

M. JACKMAN: Si vous effectuez une dépense en immobilisations, vous devez en obtenir l'autorisation du gouvernement; mais ne vous accorde-t-on pas $5,000?

M. VAUGHAN: La limite fixée est faible, à mon avis.

M. COOPER: Elle ne l'est pas en ce qui concerne le gouvernement. Nous sommes censés présenter au parlement chaque année un budget énumérant nos dépenses en immobilisations. Cette obligation est prescrite par la Loi de 1936 sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. La loi n'a pas trait aux Antilles, mais elle pourvoit à une directive générale quant au contrôle exercé par le gouvernement sur les chemins de fer et la navigation. Ce qui m'amène à vous dire que si la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ne couvre pas la marine marchande, nous n'en appliquons pas moins ses principes à toutes nos entreprises. Et maintenant, on nous demande de solder nos dépenses en immobilisations, après que celles-ci ont été autorisées, à même notre fonds de roulement si ce dernier est suffisant; ce que nous préférerions, advenant que notre fonds de roulement fût plus que suffisant pour couvrir l'exercice courant, ce serait de rembourser le surplus tout en continuant à faire couvrir nos dépenses en immobilisations, ce qui permettrait aux livres du gouvernement ainsi qu'aux nôtres d'indiquer directement les mises de fonds de la Couronne dans ce service.

M. JACKMAN: Oui. Je puis voir que cela ne fait pas grand différence.

M. COOPER: Non.

M. JACKMAN: D'autre part, vous affectez chaque année un certain montant aux assurances—à l'heure actuelle, le montant est $1,948,000—que faites-vous de cet argent si vous désirez remplacer un paquebot perdu ou endommagé par le feu ou coulé; devez-vous obtenir l'autorisation de puiser dans ce fonds?

M. COOPER: Non, nous puisons dans ce fonds. En 1939, ce fonds est resté à $1,500,000; au cours de l'année, il s'est augmenté de $448,000 pour atteindre

$1,948,000; les primes de l'année se sont chiffrées par $430,000; les revenus provenant de mises de fonds ont atteint $78,000. Nous avons éprouvé pour $58,000 de pertes et l'administration nous a coûté $2,400. Les $58,000 de pertes ont été couverts à même le fonds en 1940.

M. JACKMAN: Et vous les avez remplacés par des valeurs équivalentes?

M. COOPER: Non, nous avons payé des réclamations relatives aux cargaisons.

M. JACKMAN: Payé à des étrangers.

M. COOPER: Oui. Il faut aussi compter les frais de réparations des navires. Il y aurait quelque chose pour réparations des navires. L'arrangement est précisément le même que si c'étaient des assureurs particuliers qui portaient nos risques d'assurance; nous prélevons les mêmes primes et faisons les mêmes réclamations que si nous transigions avec un assureur particulier.

M. JACKMAN: En ce qui concerne l'assurance, vous vous assurez vous-mêmes également?

M. COOPER: En ce qui a trait aux navires eux-mêmes, nous les assurons contre tout dommage ou perte.

M. JACKMAN: Dommage à vous-mêmes.

M. COOPER: Aux navires. De plus, les expéditeurs assurent naturellement leurs propres marchandises, mais dans certains cas, le propriétaire—c'est-à-dire le propriétaire du navire—est responsable de toute négligence manifeste, et nous nous assurons contre ce risque.

M. JACKMAN: Les $78,000 de ce fonds qui proviennent d'intérêts sur les mises de fonds, où apparaissent-ils dans l'actif du bilan—$78,000 en intérêt sur une mise de fonds, cela doit représenter un capital d'un million et demi à peu près?

M. COOPER: Il est inclus dans le chiffre de $1,948,000.

M. JACKMAN: En quelles valeurs sont effectués vos placements?

M. COOPER: Ce sont surtout des obligations du gouvernement ou des obligations garanties par le gouvernement. D'une façon générale, c'est ainsi que ces fonds sont placés. Il s'y trouve aussi des débentures provinciales, je crois, et un peu de débentures municipales; mais les mises de fonds se font avec circonspection. Cet argent est placé en commun avec le fonds d'assurance des Chemins de fer nationaux canadiens.

M. JACKMAN: Puisque vous payez au gouvernement un intérêt de 5 p. 100 sur les avances que celui-ci vous fait—vous n'obtenez probablement pas ce rendement sur les placements de ce fonds—pourquoi ne serait-il pas possible d'affecter cet argent au remboursement des avances faites par le gouvernement? Nous ne devons pas oublier non plus que vous pouvez être dans l'obligation d'y puiser si vous perdez un navire. Y aurait-il un moyen d'épargner la différence entre l'intérêt de 3, 3½ et 4 p. 100 que vous pouvez réaliser sur vos placements et les 5 p. 100 que vous payez au gouvernement sur ses avances? N'y a-t-il pas là un moyen d'économiser?

M. COOPER: Ce serait anéantir le fonds d'assurance.

M. JACKMAN: Vous violez l'intégrité du fonds dans une certaine mesure...

M. BERCOVITCH: Dans une grande mesure.

M. JACKMAN: Au surplus, toute cette compagnie est si dépendante du gouvernement qu'à mon avis, il serait mieux pour elle de rembourser le prêt à 5 p. 100 que de recevoir 4 p. 100 sur les placements de ce fonds.

M. COOPER: En premier lieu, je ne crois pas que le gouvernement soit justifiable d'exiger 5 p. 100.

M. JACKMAN: Mais c'est ce qu'il fait.

M. COOPER: Mas c'est ce qu'il fait.

Le PRÉSIDENT: Approuvez-vous le crédit?

M. LOCKHART: Non.

M. COOPER: Il n'y a pas grand'conséquence, à mon sens, à ces item entre le gouvernement et la compagnie. Nous donnons au gouvernement tout l'argent que nous pouvons gagner; nous ne pouvons faire plus. Si vous admettez le principe de l'autoassurance, vous ne pouvez pas commencer à en affecter les fonds au règlement des intérêts.

M. POULIOT: Voici ce qui me frappe: l'intérêt dû au gouvernement s'élève à $346,000. Vous accusez un déficit de $12,700 et vous demandez $20,000. Bien. Maintenant, vous payez $326,000 au gouvernement...

M. COOPER: Non, nous avons payé $666,000.

M. POULIOT: Oui. C'est très bien. Il y a un fonds pour déficit depuis le commencement?

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: Vous payez des intérêts sur ce fonds?

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: En plus des intérêts sur les obligations?

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: Ce sont deux choses différentes.

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: La Marine marchande Nationale-Canadienne s'est-elle adressée au gouvernement pour faire baisser le taux d'intérêt sur les avances de fonds, sinon sur les débentures? Je comprends qu'il vous fait très difficile de demander qu'on réduise l'intérêt sur vos obligations Elles sont entre les mains de tierces personnes; mais en ce qui concerne le déficit accumulé, la compagnie a-t-elle demandé au gouvernement de réduire les intérêts afin de prévenir l'inclusion de ce crédit de $20,000 dans le budget des dépenses?

M. COOPER: Nous avons fait cette démarche.

M. POULIOT: L'avez-vous pressenti?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. POULIOT: Quel est le taux d'intérêt présentement?

M. COOPER: Toujours 5 p. 100.

M. POULIOT: N'avez-vous pu obtenir une réduction?

M. COOPER: Non. Le taux était autrefois de 6 p. 100, je crois, mais on l'a réduit à 5 p. 100.

M. POULIOT: Il a été réduit à 5 p. 100?

M. COOPER: Je le crois.

M. POULIOT: Leur avez-vous demandé de le mettre à 4¾ pour vous permettre de combler le déficit?

M. COOPER: J'ai un jour suggéré qu'on le liquidât complètement, mais on nous a répondu qu'il fallait continuer à accumuler l'intérêt à 5 p. 100.

M. POULIOT: Allez-vous réitérer votre demande?

M. COOPER: Le comité pourrait peut-être faire une recommandation.

M. VAUGHAN: Je voudrais faire remarquer qu'à ses débuts, la marine marchande Nationale-Canadienne accusait des déficits. Avant cette époque, le gouvernement versait un subside de quelque $500,000 annuellement à une compagnie pour exploiter un service de quatre ou cinq petits navires lents.

M. POULIOT: Les deux dernières années sont les meilleures dans l'histoire de la compagnie, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Non.

M. COOPER: 1940 est la meilleure année que nous ayons eue, oui.

M. POULIOT: 1939 vient ensuite?

M. COOPER: Non, je crois que c'est l'année précédente.

M. VAUGHAN: 1938 est la deuxième meilleure année.

M. COOPER: 1938 fut un peu meilleure que 1939.

M. LOCKHART: Prévoyez-vous que 1941 sera aussi bonne?

Le PRÉSIDENT: Approuvez-vous le crédit?

M. COOPER: D'ici la fin de 1941, c'est bien long.

M. LOCKHART: A la lumière du bilan et des possibilités de bénéfices pour le reste de l'année, ne nous serait-il pas possible de prendre les devants et de dégrever le public de ces $20,000? Ne serait-il pas possible d'en suspendre le paiement pour cette année? Au lieu de faire comme en temps de paix et de demander des montants d'argent qui ne serviront vraisemblablement pas, ne nous serait-il pas possible de différer le paiement de celui-ci pour cette année?

M. COOPER: A notre point de vue, cela serait très bien. C'est une affaire qui regarde le gouvernement, et la compagnie n'a rien à y voir.

M. LOCKHART: Le public voit cet item en temps de paix comme en temps de guerre, et il se demande pourquoi, en étudiant votre bilan, ce montant ne pourrait pas être retranché pour une année au moins.

M. POULIOT: Alors, monsieur Cooper, en ce qui concerne la dépréciation, comment la traitez-vous? Est-elle calculée sur la même base que les années précédentes?

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: En calculant la dépréciation, prenez-vous en considération l'évaluation de vos navires basée sur leur utilité en temps de guerre?

M. COOPER: Non.

M. POULIOT: Vous avez tort. Vos navires ont plus de valeur maintenant qu'ils n'en avaient il y a deux ans.

M. COOPER: Nous ne déprécions pas le coût de remplacement de ces navires; nous déprécions leur coût original. Nous sommes censés recouvrer à même leur exploitation le montant d'argent qu'ils ont coûté. Le montant placé est celui de leur coût original, non celui de leur remplacement.

M. POULIOT: Oui, je sais, mais la valeur de ces navires est plus élevée maintenant qu'il y a deux ans.

M. COOPER: Sans aucun doute.

M. POULIOT: Vous ne prenez pas ce facteur en considération quand vous établissez la dépréciation?

M. COOPER: Non, monsieur, je ne crois que cela se fasse jamais.

M. POULIOT: Vous ne croyez pas qu'on devrait mentionner dans le rapport que bien que la dépréciation soit établie sur l'ancienne base de tant, la valeur du navire est plus élevée à l'heure actuelle qu'elle ne le paraît si on la base sur le coût original.

M. COOPER: Non, Monsieur; je crois que cela est évident.

M. POULIOT: Est-ce évident?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. POULIOT: Quelle serait la valeur des navires à l'heure actuelle, en tenant compte des conditions présentes des affaires, à peu près le double?

M. COOPER: Je ne crois pas qu'il soit possible de le dire. Le gouvernement anglais a fait une étude très approfondie de la valeur des navires qu'il a réquisitionnés; mais je ne crois pas que nous puissions évaluer ces navires nous-mêmes. Si nous le pouvions, je ne crois pas qu'en ce faisant nous servions d'autres fins utiles que de satisfaire notre propre curiosité.

M. POULIOT: Nous saurions ce dont nous disposons.

M. JACKMAN: Il vous faudrait modifier votre système s'il se produisait une crise d'ici quelques années. Je crois qu'il vaudrait mieux vous en tenir

à une évaluation uniforme, soit la valeur du coût ou la valeur arbitraire que vous décideriez de fixer, et déprécier ensuite graduellement en partant de cette évaluation, plutôt que d'établir votre évaluation sur une autre base variable qui vous donnerait une plus-value aujourd'hui suivie d'une moins-value demain, par suite d'une crise ou d'une autre cause quelconque.

M. POULIOT: Voilà la première question théorique que nous ayons eue depuis que nous siégeons.

M. JACKMAN: Puis-je m'enquérir du taux de dépréciation sur la mise de fonds—principalement en navires—de $10,995,000 de laquelle vous déduisiez quelque $329,000 l'an dernier, à peu près 3 p. 100?

M. COOPER: Trois pour cent.

M. JACKMAN: Vous considérez que ce soit là un taux raisonnable pour des navires?

M. COOPER: Oui; nous avons assigné aux navires une durée de 25 ans, et 25 pour cent de récupération; ceci nous donne 3 p. 100.

M. JACKMAN: Une dépréciation uniforme de 3 p. 100 par année?

M. COOPER: Oui.

M. HAZEN: Vous ai-je bien entendu dire qu'à votre avis, le gouvernement n'était pas justifiable d'exiger un intérêt de 5 p. 100 sur les avances qu'il vous fait? On entend difficilement ici parfois, mais je crois vous avoir entendu faire cette déclaration.

M. COOPER: Je ne voudrais pas que mes paroles soient inscrites au procès-verbal comme l'expression d'une opinion désobligeante pour l'attitude du gouvernement. Ce que j'ai voulu dire, c'est que le Ministère a décidé—je suppose qu'il représente le gouvernement—que la compagnie devrait continuer à accroître ses intérêts à un taux de 5 p. 100 sur ces avances.

M. HAZEN: Vous avez demandé un jour qu'on réduisît les intérêts.

M. COOPER: Nous avons suggéré qu'ils fussent réduits ou annulés.

M. HAZEN: Quand avez-vous suggéré cela?

M. COOPER: Il y a, je crois, quatre ou cinq ans.

M. HAZEN: N'êtes-vous pas revenus à la charge depuis?

M. COOPER: Nous l'avons mentionné sans formalités.

M. LOCKHART: Avez-vous été mal accueillis?

M. COOPER: Vu qu'il s'agit de l'attitude du gouvernement, je ne crois pas que la compagnie puisse la juger.

M. LOCKHART: Quel taux d'intérêt vous paraîtrait raisonnable?

M. COOPER: Etant donné toutes les conditions, je ne crois pas que nous devions être appelés à payer des intérêts lorsque nous travaillons à perte. Nous pouvons fort bien nous débiter un intérêt sur des argents lorsque notre actif est capable de produire de l'intérêt. Un déficit est absolument incapable de donner des revenus, et ce serait du remplissage dans les livres, à mon avis, que de lui faire accroître les intérêts.

M. POULIOT: Qui sont vos concurrents?

M. TEARLE: Notre principal concurrent est la ligne Alcoa, autrefois connue sous le nom d'Ocean-Dominion line, sur le Saint-Laurent et à Halifax, la Pickford and Black line, et quelques autres lignes de Halifax. Si nous donnons trop de renseignements, cela peut susciter des difficultés. Nous avons toujours eu pour politique, comme toute bonne compagnie de navigation le fait, de garder les détails de ce genre strictement confidentiels.

Le PRÉSIDENT: Le crédit est-il approuvé?

M. DONNELLY: J'ai une question à poser. Vous avez une réserve d'assurance de $1,948,991. C'est votre fonds d'assurance. Vous l'avez placé dans des obligations, je présume?

M. COOPER: Oui.

M. DONNELLY: Pouvez-vous me dire quelles sont ces obligations et le montant de chacune?

M. COOPER: Je crois que nous détenons à peu près trente espèces d'obligations différentes.

M. DONNELLY: Achetez-vous seulement des obligations fédérales et provinciales d'ordinaire?

M. COOPER: Non. Nous en avons une assez grande variété, y compris celles du chemin de fer et des Antilles. La somme de ces titres s'élève à $14,000,000. $7,700,000 sont des valeurs du système et $4,500,000 des valeurs fédérales. Nous avons quelques valeurs provinciales ainsi que quelques valeurs municipales que j'aimerais mieux ne pas énumérer.

M. DONNELLY: Je faisais simplement allusion au montant d'environ $1,000,000 de votre fonds d'assurance.

M. COOPER: Il n'existe pas de fonds de marine marchande séparé de celui des chemins de fer. Nous gardons les deux fonds en un seul et nous ne les divisons que dans nos livres, aux fins de tenir le compte de la marine marchande séparé de celui du chemin de fer.

M. BERCOVITCH: Vos obligations portent-elles toutes un intérêt.

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. BERCOVITCH: Je veux dire, recevez-vous cet intérêt?

M. COOPER: L'une de nos provinces ne paie pas d'intérêt.

M. DONNELLY: Quelle est cette province?

M. JACKMAN: Puis-je revenir sur le fait que nous payons 5 p. 100 sur les avances faites par le gouvernement, cependant que certaines de ces obligations ne nous donnent que de 3 à 4 p. 100. Cela ne ferait peut-être pas beaucoup de différence si toutes ces obligations étaient des valeurs fédérales. La différence n'existerait plus du point de vue du Canada, mais une fois que vous sortez du fédéral et que vous achetez des valeurs émanant d'une autre autorité qui prélève des impôts, vous gratifiez en quelque sorte ces provinces et ces municipalités d'un bonus de 1 ou 2 p. 100. Il me semble qu'il serait facile pour le gouvernement fédéral d'avoir un compte ouvert pour ce fonds d'assurance de $1,948,000. Les obligations non fédérales pourraient sûrement être liquidées et l'on pourrait ouvrir un compte garanti par le fédéral à l'intention de la compagnie. Je ne crois pas que ce soit trop difficile; et en réponse aux questions de M. Bercovitch, l'intégrité de ce fonds serait parfaitement respectée si vous aviez un compte ouvert garanti par le gouvernement fédéral. Si vous faisiez cela, vous n'auriez nullement à surveiller tous ces intérêts et vous économiseriez de l'argent.

Le PRÉSIDENT: Ce serait laissé à la discrétion du gouvernement fédéral, n'est-ce pas?

M. JACKMAN: Il faudrait une entente au sujet de ce fonds, et la compagnie économiserait un peu d'argent et présenterait un meilleur bilan. Du moment que vous placez l'argent en dehors des valeurs du gouvernement fédéral ou des valeurs garanties, vous donnez un bonus à une autre autorité fiscale, et cela, nous ne devrions pas le permettre en tant que représentants du Dominion du Canada. Je ne crois pas que ce soit nécessaire. Le Dominion du Canada constituerait sûrement une garantie suffisante pour ce fonds qui s'accumule d'année en année. Si vous deviez payer une assurance à même le fonds, vous pourriez

tirer sur ce compte ouvert dans les livres du fédéral. En faisant cela, vous épargneriez 1 p. 100 sur $2,000,000, ce qui représente $20,000, et vous élimineriez le crédit n° 416, à la page 51.

M. COOPER: Le montant d'obligations provinciales n'est pas élevé. De plus, nous les avons achetées il y a plusieurs années. Ce n'est pas la coutume aujourd'hui, et il se peut que vous ayez à les sacrifier maintenant.

M. JACKMAN: Cela épargnerait à la compagnie les ennuis qui découlent de ce compte de placement. Je crois aussi que vous seriez moins exposés à perdre à l'avenir si vous aviez un compte ouvert avec le gouvernement fédéral.

M. BERCOVITCH: A mon sens, la diversification est absolument essentielle, surtout s'il s'agit de placer un fonds de pension et d'autres fonds de ce genre.

M. JACKMAN: On ne saurait trouver de placement plus sûr que les valeurs du Dominion du Canada.

M. BERCOVITCH: Je ne veux pas dire que le Dominion du Canada n'offre pas une garantie de tout repos. Le Dominion du Canada ferait bien de diversifier ses obligations. La diversification est la meilleure méthode connue pour les fonds de pension et autres fonds de ce genre.

M. JACKMAN: Il ne serait pas irrégulier de placer les fonds de l'assurance-chômage dans d'autres valeurs que celles du Dominion du Canada. En fait, il est clairement stipulé que l'administration de ce fonds incombe à la Banque du Canada. Je pense que vous épargneriez de l'argent si vous adoptiez la ligne de conduite que je préconise.

M. POULIOT: Importez seulement plus de rhum et de mélasse et votre problème sera résolu.

M. LOCKHART: Vous demandez au comité d'approuver ce crédit de $20,000?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. LOCKHART: Ne dira-t-on pas qu'il est très possible de retrancher ce crédit et raffermir la position du ministre? Je ne pense pas qu'il veuille demander plus d'argent qu'il faut. A la lumière de toutes ces circonstances et des renseignements donnés ici, ne serait-il pas possible de supprimer ce crédit?

M. VAUGHAN: Si le gouvernement décide de modifier son système de comptabilité, nous pouvons certainement retrancher l'item. Aussi longtemps que le gouvernement nous demande de l'inclure, nous devons le faire. Certains de ces navires peuvent avoir besoin d'un nouveau réservoir ou d'autres nouvelles parties. Ce sont là des dépenses en immobilisations que nous ne devons pas inclure sans en avoir été autorisés.

M. POULIOT: Pourrions-nous changer non seulement de système de comptabilité mais aussi de comptables au Ministère des Finances?

M. JACKMAN: En ce qui concerne ces $20,000, si vous décidez de les affecter à un poste d'immobilisation, vous n'avez pas besoin d'une nouvelle autorisation pour cet item.

M. VAUGHAN: Non.

M. JACKMAN: C'est une dépense imprévue.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est-il adopté?

M. HANSON: Je propose l'adoption du rapport.

M. MCCULLOCH: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Nous nous proposons d'aborder maintenant l'étude du rapport des Lignes aériennes Trans-Canada, si cela vous agrée, messieurs. M. Hungerford nous présentera les hauts fonctionnaires des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. HUNGERFORD: A ma gauche se trouve M. D. B. Colyer, vice-président des Lignes aériennes Trans-Canada, et à la gauche de celui-ci, M. W. F. English, son adjoint.

M. POULIOT: Monsieur Hungerford, pourriez-vous nous donner une carte quelconque montrant les Lignes aériennes Trans-Canada?

M. HUNGERFORD: Oui, vous pouvez prendre cette carte-ci.

M. ENGLISH:

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

QUATRIÈME RAPPORT ANNUEL DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DES LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1940

Aux actionnaires,

Le conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le quatrième rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1940.

Les services de voyageurs, courrier et messageries ont continué de progresser pendant l'année. Air-Canada fonde sa ligne de conduite sur le fait que son exploitation est essentielle à l'effort de guerre du pays.

Le but de la compagnie est de seconder le mieux possible la poste, l'armée, le commerce en général et plus particulièrement les entreprises et les particuliers produisant pour la guerre.

Il nous est agréable de signaler les excellentes relations qui existent entre Air-Canada et l'aviation militaire.

On rapporte une augmentation notable dans le nombre des passagers, du courrier et des messageries transportés. Cette augmentation est de 31,611 passagers, 360,704 livres de courrier et 59,969 livres de messageries.

Voici les principaux événements de l'année:

1er janvier—Inauguration d'un service postal jusqu'à Moncton. Jusque-là on s'était borné à des vols d'essai de jour.

15 février—Inauguration d'un service de passagers jusqu'à Moncton.

1er avril—Inauguration d'un second service transcontinental de courrier et de messageries.

14 avril—Inauguration d'un second service quotidien transcontinental pour voyageurs.

15 juillet—Inauguration d'un service de courrier et de messageries entre Toronto, London et Windsor.

1er août—Inauguration du service de passagers entre Toronto, London et Windsor. Voyage quotidien supplémentaire entre Toronto, Ottawa et Montréal.

1er décembre—Les avions transcontinentaux effectuent leur trajet via Toronto, Ottawa et Montréal.

EXPLOITATION

Pendant l'année, les avions ont parcouru 4,770,219 milles payants, contre 2,760,090 en 1939. Ils ont complété 97.3 pour 100 de leur parcours réalisable.

Les statistiques suivantes illustrent bien les progrès d'Air-Canada.

LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES

le 31 décembre 1940

	Milles
Montréal-Vancouver (via Toronto)	3,057
Toronto-Vancouver	195
Lethbridge-Edmonton	288
Seattle-Vancouver	122
	3,662

PARCOURS QUOTIDIENS (EN MILLES)

Montréal—Vancouver 31 décembre 1939		31 décembre 1940	
(1 aller et retour)	4,822	Moncton-Vancouver (via Toronto) (1 aller et retour)	6,114
Moncton—Toronto (1 aller et retour)	1,532	Montréal—Vancouver (via Toronto) (1 aller et retour)	5,258
Montréal—Toronto (1 aller et retour)	676	Montréal—Toronto (2 allers et retours)	1,352
Toronto—North Bay (1 aller et retour)	374	Toronto—Windsor (2 allers et retours)	780
Lethbridge-Edomonton (2 allers et retours)	1,152	Lethbridge—Edmonton (2 allers et retours)	1,152
Seattle—Vancouver (2 allers et retours)	488	Seattle—Vancouver (2 allers et retours)	488
	9,044		15,144

	Milles de vol 1940			Heures de vol 1940			
	Payants	D'entraînement	Total	Payantes	D'entraînement	Total	Pourcentage de parcours réalisable
Janvier	275,223	39,944	315,167	1,733	228	1,961	96.04
Février	259,346	59,131	318,477	1,646	342	1,988	98.00
Mars	270,200	85,463	355,663	1,737	479	2,216	95.00
Avril	377,711	47,113	424,824	2,354	265	2,619	99.88
Mai	432,331	102,790	535,121	2,690	576	3,266	100.00
Juin	409,297	36,002	445,299	2,523	204	2,727	99.00
Juillet	443,933	24,173	468,106	2,753	137	2,890	99.10
Août	488,559	22,384	510,943	3,052	125	3,177	99.50
Septembre	467,335	25,329	492,664	2,924	145	3,069	99.00
Octobre	477,705	17,065	494,770	2,970	95	3,065	99.30
Novembre	440,804	16,529	457,333	2,755	94	2,849	93.70
Décembre	427,775	12,842	440,617	2,651	74	2,725	90.60
Année 1940	4,770,219	488,765	5,258,984	29,788	2,764	32,552	97.30
Année 1939	2,760,090	365,303	3,125,393	17,403	2,096	19,499	98.10

	Milles de vol depuis la mise en exploitation			Heures de vol depuis la mise en exploitation		
	Payants	D'entraînement	Total	Payantes	D'entraînement	Total
Du 1er septembre 1937 au 31 décembre 1937	26,596	74,372	100,968	196	493	689
Année 1938	1,122,179	826,167	1,948,346	7,266	5,285	12,551
Année 1939	2,760,090	365,303	3,125,393	17,403	2,096	19,499
Année 1940	4,770,219	488,765	5,258,984	29,788	2,764	32,552
	8,679,084	1,754,607	10,433,691	54,653	10,638	65,291

Service aéro-postal

Au 31 décembre 1940, les avions transportant du courrier parcouraient 15,144 milles par jour contre 8,188 milles, en 1939. Les services inaugurés au cours de l'année sont:

1er janvier—Montréal-Moncton.

1er avril—Montréal-Vancouver (deuxième envolée).

15 juillet—Toronto-Windsor.

Au cours de l'année l'augmentation du courrier transporté a été de 360,704 livres, soit d'environ 65 pour 100.

Poids du courrier transporté en 1940:

	Livres
Janvier	64,880
Février	63,701
Mars	64,685
Avril	57,235
Mai	76,536
Juin	68,270
Juillet	78,765
Août	86,664
Septembre	86,049
Octobre	94,164
Novembre	90,575
Décembre	95,513
	927,037

En 1940, la Compagnie touchait du service des postes 60 cents par mille de vol. Ce tarif sera en vigueur jusqu'au 31 mars 1941, puis sera réduit considérablement.

Service des passagers

En 1940, le nombre de passagers payants était de 53,180, chiffre que l'on compare à 21,569 en 1939, une augmentation de 150 pour 100; chaque passager a parcouru, en moyenne, 551 milles. Malgré un second avion quotidien entre Montréal et Vancouver, à partir de la mi-avril, le service transcontinental de passagers était insuffisant pendant l'été et le début de l'automne. Les services entre Montréal et Moncton ainsi qu'entre Montréal, Toronto et Windsor ont dû refuser aussi des voyageurs.

Service air-express

Ce service existe sur toutes les routes exploitées au pays. Le nombre de colis s'est élevé à 18,476; leur poids, à 105,788 livres. En 1939, le nombre de colis était de 10,897, et leur poids de 45,819 livres. Air-Canada reçoit 75 pour 100 des recettes de ce service et la compagnie des messageries affectée au service d'enlèvement et de livraison à domicile, 25 pour 100.

PROPRIÉTÉ ET MATÉRIEL

Avions

En 1940, Air-Canada possédait 15 avions Lockheed 14-H, bi-moteurs, Pratt & Whitney Hornet de 850 c.v. chacun, avec hélices "hydromatiques" à pales effaçables, et poste de radio Bendix.

Les besoins continus et l'inauguration de nouveaux services ont nécessité l'acquisition de six nouveaux avions Lockheed Lodestar à la fin de 1940. Quatorze passagers peuvent prendre place dans ces avions alors que les Lockheed 14-H n'ont que 10 fauteuils. Les nouveaux appareils sont actionnés par deux moteurs de 1,200 c.v. (Wasp, à double rangée de cylindres) de Pratt & Whitney.

Les techniciens d'Air-Canada se tiennent sans cesse au courant des derniers perfectionnements de l'aéronautique.

Installations au sol

La construction de l'aéro-hangar de Moncton, commencée à l'automne de 1939, a été achevée en mars 1940. Au cours de l'été, l'atelier de réparation des instruments, à Winnipeg, a été agrandi pour la commodité du Corps d'Aviation Royal Canadien. Un second étage a été ajouté à l'annexe de l'aéro-hangar de Winnipeg pour agrandir les ateliers.

A la suite d'une entente avec les Télégraphes du Canadien National, un service de télétype relie directement aux aérogares les divers bureaux d'Air-Canada situés entre Montréal et Winnipeg et entre Toronto et Windsor. Grâce à ce service il est beaucoup plus facile de retenir des places aux voyageurs.

AÉRODROMES

Pour les fins de l'aviation, tant civile que militaire, les aérodromes des municipalités et du Ministère des Transports ont été beaucoup améliorés au cours de l'année. Les champs d'atterrissage de secours et intermédiaires ont été également améliorés. Certains aident à la réalisation du Plan d'Entraînement des aviateurs de la Communauté des Nations Britanniques.

Le Ministère des Transports a terminé les aérodromes et les postes de radio-guidage de London et de Windsor. Il y a érigé des bureaux.

Dans le secteur des montagnes, des pistes et des terrains d'atterrissage illuminés ont été construits à Penticton et à Kimberley, et des postes de radio-guidage, installés.

L'aérodrome de St-Hubert a été cédé à l'aviation militaire et un nouvel aérodrome est en construction à Dorval, près de Montréal, pour fins commerciales. Les travaux d'aménagement commencèrent à l'automne et l'on compte que ce nouvel aérodrome sera parachevé à la fin de cet été. A la suite d'un accord avec le Ministère des Transports, la Compagnie construit un aéro-hangar de 200 pieds de long. Il est déjà fort avancé.

Le service météorologique du Ministère des Transports, dont profite l'aviation militaire et civile, a été amélioré et le personnel augmenté.

ENTENTE AVEC D'AUTRES COMPAGNIES

Grâce à une entente les Northeast Airlines, Inc. utilisent les communications radiophoniques et les installations au sol d'Air-Canada à Montréal et à Moncton pour leurs services entre Montréal et Boston et entre Moncton et Boston. Une semblable entente a été conclue avec la Western Air Express Corporation, à Lethbridge, qui exploitera, au début d'avril, le parcours Lethbridge-Great Falls, Montana.

BUREAUX DE BILLETS

Le nombre croissant des passagers a nécessité l'ouverture de nouveaux bureaux au cours de l'année, à Halifax, London, Windsor et Victoria.

LE PERSONNEL

Au 31 décembre 1940, 789 personnes étaient au service d'Air-Canada. Elles étaient ainsi réparties:

	1940	1939
Administration	13	12
Commandants et seconds	89	54
Hôtesses	40	28
Entretien et réparation	399	233
Communication et ordonnance	101	81
Personnel d'aérodromes et de bureaux	147	89
	789	497

Au cours de l'année, le bureau-chef de l'exploitation et de la circulation a été transporté de Montréal à Winnipeg.

FINANCE

On trouvera à la fin de ce rapport le bilan et l'état des revenus.

Bilan

Le capital souscrit de la Compagnie, provenant entièrement d'émissions d'actions, s'élève à $3,750,000 et n'a pas été augmenté au cours de l'année. La réserve pour dépréciation s'est accrue de $697,912, et se chiffre maintenant à $1,332,154. La réserve pour fonds autonome d'assurances a passé de $89,488 à $206,827.

Propriété et matériel

Les dépenses sur la propriété et le matériel s'élèvent à $1,158,659 et se répartissent ainsi

Achat de six avions Lockheed Lodestar complets	$ 925,317
Achat de deux moteurs de rechange Pratt & Whitney (Wasp, à double rangée de cylindres)	36,742
Solde dû sur la construction du hangar de Moncton	38,156
Addition d'un second étage à l'annexe de l'aéro-hangar de Winnipeg	27,478
Matériel d'ateliers et de service	48,882
Radio	25,370
Améliorations aux avions et au matériel	15,507
Améliorations aux aéro-hangars et autres édifices	17,243
Fournitures de bureaux d'aérodromes et autres	23,964
	$1,158,659

Etat des revenus

L'état des revenus, défalcation faite des frais d'exploitation et y compris le coût de dépréciation ainsi que l'intérêt sur le capital engagé, accuse un surplus de $539,263. En dépit de la hausse des prix, le coût d'exploitation est passé de 88.4 cents par mille à 76.9 cents, une diminution de 13 pour 100. Les nouveaux services inaugurés au cours de l'année ont contribué à cette diminution.

GÉNÉRALITÉS

La guerre

La guerre a affecté profondément l'aviation civile et Air-Canada n'a pas fait exception. Plusieurs employés furent autorisés à quitter la Compagnie pour se joindre à l'armée, particulièrement à l'armée de l'air. Nous regrettons d'annoncer la mort du capitaine W. G. A. Coulson, l'un des premiers pilotes d'Air-Canada, tué en service actif outre-mer.

Les ateliers de réparation de la Compagnie à Winnipeg ont été doublés et on travaille constamment à la réparation et à la réfection d'instruments destinés au Corps d'Aviation Royal Canadien. Par un contrat avec le Ministère des Munitions et de l'Approvisionnement, un atelier a été érigé à l'aérodrome de Malton (Toronto) pour la réfection et la réparation des avions militaires. Il fonctionne actuellement.

Les propriétés et l'outillage de la Compagnie à travers le pays sont sans cesse utilisés par l'aviation militaire qui fait aussi usage des moyens de communications radiophoniques. Le personnel navigant d'Air-Canada a aidé à la livraison des avions d'entraînement achetés aux Etats-Unis; au déplacement, par tout le pays, d'avions militaires et d'entraînement, de même qu'à l'éducation de pilotes de l'aviation civile à destination d'outre-mer. En guise de contribution à l'effort de guerre, les employés ont consacré gratuitement à ce travail leurs temps libres.

Envolées transatlantiques

Au cours de l'été et au début de l'automne, la British Overseas Airways Corporation a effectué cinq envolées transatlantiques via Southampton, Foynes, Botwood, Montréal et New-York. Air-Canada, à titre de représentant de cette compagnie au Canada, s'était chargé du service de ce côté-ci de l'océan.

Nouveaux services

Air-Canada se propose d'ajouter, à la mi-avril, un second départ quotidien entre Montréal et Moncton et d'inaugurer alors un service à Halifax. L'augmentation des passagers et du courrier exigera un troisième avion transcontinental entre Montréal, Toronto et Vancouver. Les événements, ce printemps, décideront de l'utilité de ce nouveau service.

Air-Canada attend de la Commission de l'Aéronautique Civile des Etats-Unis, la permission d'établir un service direct entre Toronto et New-York. La

compagnie possède déjà un permis du Gouvernement canadien. Sur réception du permis américain—probablement à la mi-avril—deux départs quotidiens seront inaugurés.

A la suite d'un accord entre les gouvernements canadien et américain, au sujet des routes aériennes internationales, Air-Canada abandonne le parcours Vancouver-Seattle où il y avait concurrence; une compagnie américaine exploitait déjà ce service. L'abandon de cette route permettra d'affecter à d'autres services le personnel et le matériel.

Le Conseil d'administration déplore l'accident survenu près d'Armstrong, le 6 février 1941, à l'un des avions de la Compagnie et prie les familles éprouvées d'agréer ses sympathies les plus sincères. Depuis l'inauguration du service les avions d'Air-Canada, avaient parcouru, sans accident, 8,165,000 milles.

La Compagnie reconnaît ici l'aide loyale et la coopération efficace de son personnel qui a dû répondre pendant l'année à une augmentation considérable de trafic, occasionnée par la guerre.

Pour le Conseil d'administration,

le Président,
S. J. HUNGERFORD.

Montréal, 19 mars 1941.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on discuter le rapport?

M. JACKMAN: Il est dit au deuxième paragraphe du rapport que l'expansion est imputable surtout aux activités de guerre du pays. J'ai toujours eu l'impression que l'expansion de ce service s'est produite dans une grande mesure durant l'année 1940. Cette expansion revêt deux aspects: elle a exigé d'abord un nombre accru d'avions qui seraient extrêmement utiles ailleurs et, pourtant, nous avons affecté ces avions à l'expansion du service au Canada. J'estime qu'un très grand nombre des gens qui voyagent par les Lignes aériennes Trans-Canada pourraient tout aussi bien voyager par le train. Ils ne goûteraient peut-être pas le même confort ni ne bénéficieraient de la même célérité, mais cela ne contribue pas sensiblement à l'effort de guerre. Cela est également vrai pour ce qui regarde le courrier. Par exemple, vous voyez sur quelques-unes des voitures qui recueillent le courrier les écriteaux "Accélérez l'effort de guerre, utilisez le courrier aérien." Je crois qu'il n'est guère nécessaire de dire aux hommes d'affaires qui ont des lettres à expédier concernant des contrats de guerre, et ainsi de suite, qu'il existe un service postal. En d'autres termes, c'est encourager le public canadien à se servir davantage du courrier aérien. Bien que j'estime le procédé très louable en temps de paix, les efforts que l'on a déployés pour donner de l'expansion aux services-voyageurs, à la poste aérienne et peut-être aussi au service des messageries, au sujet duquel je n'ai pas de renseignements, ont été trop énergiques eu égard au besoin d'avions qui existe ailleurs. Je voudrais que le fonctionnaire attitré nous donne quelque aperçu du trafic aérien en ce qui concerne les voyageurs et les marchandises transportés, s'il est possible d'avoir ces renseignements. Il est incontestable que bien des gens utilisent ce service en raison de ses bas taux de concurrence, comparativement aux services des trains et au service ordinaire du courrier; ces taux avantageux les induisent à utiliser un avion quand ils pourraient tout aussi bien, en tant qu'il s'agit de l'effort de guerre, recourir aux moyens de transport ordinaires.

M. COLYER: Il ressort d'un relevé assez soigné que nous avons fait de nos voyageurs que 60 à 70 p. 100 de ceux qui empruntent les Lignes Trans-Canada ont quelque chose à voir à l'effort militaire ou à la question des fournitures se rattachant à l'effort de guerre. Nous n'avons pas de données quant à la proportion du courrier aérien qui se rapporte à l'effort de guerre.

M. DONNELLY: Le taux est de 60 cents le mille, le train-mille, ou du moins il l'était le 31 mars; quel est le taux actuel?

M. COLYER: Quarante-cinq cents.

M. POULIOT: Monsieur Colyer, d'après la carte que j'ai ici, la ligne rouge représente les Lignes aériennes Trans-Canada?

M. COLYER: Oui.

M. POULIOT: Et ces autres lignes sont des lignes tributaires?

M. COLYER: Elles sont exploitées par...

M. POULIOT: Des compagnies indépendantes.

M. COLYER: Oui.

M. POULIOT: Est-il à votre connaissance que le Pacifique-Canadien contrôle les valeurs de la plupart de ces lignes tributaires?

M. COLYER: J'ai relevé cela dans les journaux.

M. POULIOT: Vous n'en savez rien officiellement?

M. COLYER: Non, monsieur.

M. POULIOT: Et la plupart de ces lignes tributaires sont situées au nord des Lignes aériennes Trans-Canada?

M. COLYER: Dans une grande mesure, oui.

M. POULIOT: Elles se prolongent vers l'ouest jusqu'à l'île de Vancouver?

M. COLYER: Oui, monsieur.

M. POULIOT: Et à l'est et au nord-est, elles se prolongent de Montréal jusqu'au havre Harrington, dans le Labrador?

M. COLYER: Oui, monsieur.

M. POULIOT: Vous n'avez rien à y voir?

M. COLYER: Non, Monsieur.

M. POULIOT: Ce sont les lignes plus importantes d'Air-Canada allant de Vancouver à Halifax, de North Bay à Ottawa et de North Bay à New-York par voie de Toronto et de Toronto à Windsor, qui nous préoccupent en ce moment?

M. COLYER: Et de Lethbridge jusqu'à Edmonton.

M. POULIOT: Oui, j'aurais dû mentionner la ligne de Lethbridge jusqu'à Edmonton. Compte tenu de ces lignes, tous les autres services fonctionnent indépendamment du votre?

M. COLYER: Nous exploitons un service de Moncton à l'île du Prince-Edouard.

M. POULIOT: Ah, oui. C'est tout?

M. COLYER: Oui, c'est tout.

M. DONNELLY: Comment le tarif de 45 cents par train-mille se compare-t-il aux tarifs américains?

M. COLYER: Il est plus élevé que le tarif moyen aux Etats-Unis.

M. DONNELLY: Quel est le tarif américain?

M. COLYER: Les tarifs varient suivant les compagnies, et les services exploités. Je crois que le tarif moyen aux Etats-Unis s'établit maintenant à un peu plus de 30 cents par avion-mille.

M. BERCOVITCH: Est-ce par livre?

M. COLYER: Non, par avion-mille, pour un courrier d'une certaine pesanteur. Je crois que leurs tarifs sont basés sur une unité de 300 livres. Nous transportons tout le courrier. Ainsi, sur les voyages transcontinentaux nous avons des chargements de plus de 1,000 livres, et notre tarif s'applique. Aux Etats-Unis, ils auraient un tarif gradué; ils se feraient payer, disons, 30 cents pour les premiers 300 livres et des cents additionnels pour l'augmentation suivante.

M. BERCOVITCH: Vous ne calculez pas le tarif à l'once,—l'affranchissement que le citoyen doit payer quand il expédie une lettre?

M. COLYER: Celui qui expédie une lettre paie 6 cents pour la première once et 5 cents pour chaque once additionnelle au Canada; aux Etats-Unis, les usagers de la poste paient un tarif uniforme de 6 cents.

M. ROSS: Comment fonctionne le service Toronto-New-York?

M. COLYER: Nous avons commencé à transporter des voyageurs depuis le 10 mai seulement et le chargement moyen de voyageurs s'est établi en moyenne à 60 p. 100 environ jusqu'à présent. C'est un très bon chargement, mais nous transportons toujours beaucoup plus de 100 livres de courrier par voyage. Nous comptons sur un bon chiffre d'affaires quand l'entreprise sera bien établie et qu'elle aura été l'objet d'une certaine publicité.

M. ROSS: Quelles installations d'atterrissage avez-vous à New-York?

M. COLYER: Nous atterrissons à l'aéroport La Guardia.

Le PRÉSIDENT: Vous exigez maintenant 45 cents du mille?

M. COLYER: Oui, c'est exact. Le contrat avec le ministère des Postes exige que nous transportions jusqu'à concurrence de 100 livres au taux du contrat, même si le poids du courrier a dépassé les 1,000 livres.

M. NICHOLSON: Quelle ligne de conduite suit-on relativement à l'émission de passes? Je sais que les députés n'ont pas droit à des passes. Quelle ligne de conduite Air-Canada suit-elle à ce sujet?

M. COLYER: Nous n'émettons pas de passes.

M. SHAW: Accordez-vous des tarifs spéciaux à certaines catégories de voyageurs?

M. COLYER: Non, monsieur.

M. ROSS: Je suppose que le ministre des Postes aurait droit à une passe?

M. COLYER: La chose est prévue dans notre contrat avec le ministère des Postes. Le ministre peut utiliser gratuitement notre service quand il voyage pour le compte du ministère. Je crois que nous avons fait un exposé à ce Comité l'an dernier sur cette question. Nous n'émettons pas de passes, tant pour ce qui concerne le public ou d'autres personnes.

M. HANSON: Le ministère des Postes accorde-t-il des passes à d'autres qu'au ministre lui-même? Par exemple, prenez le cas de l'inspecteur du service postal?

M. COLYER: Si son voyage a rapport à la poste aérienne, oui, monsieur.

M. LOCKHART: Je voudrais revenir sur le point que M. Pouliot a soulevé. Récemment, les journaux ont annoncé que les lignes tributaires en question étaient apparemment en voie de passer aux mains des grands réseaux ferroviaires. Cela signifierait que nous verrons disparaître les difficultés qui se sont posées pour nos deux réseaux lorsque les compagnies de camionnage et d'autobus ont envahi le domaine jusque-là exploité par les lignes tributaires. Dans le cas qui nous occupe, si les lignes aériennes secondaires appartiennent aux deux chemins de fer, cette situation disparaîtra à la longue en ce qui concerne Air-Canada. Autrement dit, les deux réseaux des grandes lignes auront la haute main—les Lignes aériennes Trans-Canada contrôleront les grandes lignes d'un bout à l'autre du Canada et les lignes tributaires seront sous le contrôle des autres grandes lignes ou lignes de chemins de fer. C'est apparemment ce qui s'est produit.

M. COLYER: C'est ce qu'on serait porté à croire.

M. LOCKHART: Cela semble être la véritable situation.

M. COLYER: D'après ce que j'en sais.

M. POULIOT: L'an dernier le crédit destiné aux services aériens dans les prévisions budgétaires est passé de $2,250,000 à $4,500,000; vous en souvenez-vous?

M. COLYER: Pour les services aériens?

M. POULIOT: Pour la poste aérienne.

M. COLYER: Non, il a été accru à $3,600,000 environ.

M. POULIOT: Oui, mais la somme qui apparaît aux prévisions budgétaires—je n'ai pas le budget des dépenses. . .

M. COLYER: Vous avez raison, monsieur.

M. POULIOT: La somme citée aux prévisions budgétaires était le double de celle de l'année précédente.

M. COLYER: Oui.

M. POULIOT: Etait-ce parce que le courrier transporté était deux fois plus considérable ou parce que la compagnie a eu besoin d'une avance pour l'achat de nouveaux avions ou autre matériel?

M. COLYER: Non, nous n'achetons pas nos avions ou tout autre matériel à même nos recettes; nous puisons dans le compte de capital voté par le Parlement.

M. JACKMAN: Où est ce poste?

Le PRÉSIDENT: Nous ne l'avons pas encore abordé. Nous enfreignons le règlement.

M. JACKMAN: Puis-je poser cette question: n'est-il pas vrai que vu le concours des lignes aériennes à l'accélération de l'effort de guerre, les tarifs pour le transport des voyageurs et du courrier aérien pourraient être fortement relevés?

M. COLYER: Je ne saurais que vous répondre, mais la loi d'après laquelle les Lignes aériennes Trans-Canada ont été établies prescrivait que leurs tarifs seraient les mêmes qu'aux Etats-Unis; ainsi donc ils se conforment à une loi du Parlement.

M. JACKMAN: Une loi du Dominion du Canada.

M. DONNELLY: Je propose que le Comité se réunisse cet après-midi à 4 heures.

Le PRÉSIDENT: Au cours de nos délibérations la discussion va porter sur le service postal. Quelques représentants du ministère des Postes devraient être présents; nous les convoquerons donc.

Le Comité suspend la séance jusqu'à 4 heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité reprend la séance à 4 heures.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, veuillez faire silence. Lors de la suspension de la séance le Comité venait de terminer l'étude de la première partie du rapport des Lignes aériennes Trans-Canada, et il comptait sur la présence de certains hauts fonctionnaires des Postes cet après-midi. Je les attends dans quelques instants. S'il surgit des points qui ne peuvent être élucidés qu'avec le concours de ces messieurs, nous pourrons en différer l'étude pour quelques minutes. La discussion sur ces deux premières pages est-elle terminée?

M. JACKMAN: Lors de la suspension de la séance le Comité discutait si à cause du trafic de guerre qu'obtiennent les Lignes aériennes Trans-Canada, celles-ci ne devraient pas relever fortement leurs tarifs actuels, tant pour les voyageurs que pour le courrier. Autrement dit, je voudrais que l'expansion des services aériens en temps de guerre fût limitée raisonnablement. Naturellement, un moyen d'y arriver serait de relever les tarifs, de sorte que seuls ceux

à qui ces services seraient indispensables les utiliseraient. Je sais qu'aux Etats-Unis, par exemple, l'expansion ne s'est pas faite de façon démesurée, elle a été plus ou moins contrôlée, parce que les avions, surtout les plus gros, sont absolument nécessaires pour outre-mer.

Le gérant des Lignes aériennes Trans-Canada n'a-t-il pas déclaré que les taux du soi-disant trafic de guerre ne sauraient être très relevés? Pourquoi ne les relève-t-on pas afin d'aider la compagnie à se débarrasser d'une certaine partie du trafic qui l'encombre en temps de guerre?

M. COLYER: Comme je l'ai dit aujourd'hui, la loi d'après laquelle Air-Canada a été établie stipule que les tarifs-voyageurs seront les mêmes que ceux des lignes aériennes des Etats-Unis. Pour les relever, il faudra modifier cette loi.

M. JACKMAN: Cette modification ne serait pas un obstacle insurmontable.

M. COLYER: C'est une question administrative.

M. JACKMAN: Elle ne le serait pas si le Comité reconnaissait le bien-fondé de ma prétention.

L'hon. M. HOWE: Si je comprends bien, vous dites que nous devrions réduire le nombre des avions en service?

M. JACKMAN: Vous n'étiez pas ici ce matin, monsieur Howe?

L'hon. M. HOWE: Non, je le regrette, je viens d'arriver.

M. JACKMAN: Je prétends que les services aériens en temps de guerre devraient être réservés au seul trafic de guerre. D'après les estimations les plus précises du ministère, le tiers de ce trafic n'est pas du trafic de guerre, qu'il s'agisse des voyageurs ou du courrier. Un moyen de réduire ce trafic, afin d'éviter l'achat de nouveaux avions, achat qui atténuerait l'effort de guerre, serait de relever les tarifs pour les voyageurs et le courrier. Je puis difficilement concevoir que celui qui doit effectuer une importante transaction de guerre et qui veut qu'une lettre parvienne rapidement à Ottawa ne consentirait pas à payer un surplus appréciable pour ce courrier aérien, dont les tarifs sont réellement très bon marché en comparaison de ceux du courrier et du transport ordinaires ferroviaires.

L'hon. M. HOWE: Je prétends que nous pouvons demander des tarifs bas grâce au volume du trafic. Le relèvement des tarifs l'abaisserait probablement et ainsi donc le Gouvernement ne serait pas plus avancé.

M. JACKMAN: C'est exactement ce que je veux: la diminution du trafic.

L'hon. M. HOWE: Très bien, diminuez-le, si vous pouvez obtenir que tous les voyageurs prennent le même avion en même temps. Nos lignes aériennes utilisent à peu près vingt avions à nous. Ce nombre représente actuellement moins qu'un pour cent des avions que le Canada possède.

M. JACKMAN: C'est-à-dire, en comptant ceux qui sont destinés à sa protection, si vous voulez. Ces avions sont très précieux. Ce que je n'admets pas, c'est l'attitude du Gouvernement dans l'encouragement de ce service. Il a exigé de très gros avions qui pourraient être transformés en bombardiers. Lorsqu'il les a commandés il aurait pu avoir des bombardiers aux Etats-Unis pour le temps employé à leur construction. Je crois que nous ne devrions pas créer maintenant une demande visant à étendre les services aériens ou les encourager. Naturellement, le ministère des Postes veut tirer des bénéfices de la poste aérienne et Air-Canada lui-même veut en tirer du trafic-voyageurs. Mais ce trafic ne nous intéresse pas maintenant. Ce qui nous intéresse c'est d'envoyer outre-Atlantique le plus grand nombre d'avions possible.

M. COLYER: Je puis ajouter, monsieur Jackman, que lorsque ces avions ont été commandés, les avionneries ont pu les construire en sus de ceux qu'elles fabriquaient pour les Etats-Unis et la Grande-Bretagne. Elles nous en ont donné l'assurance certaine. La construction des gros avions dont vous venez de parler —elle remonte à un an—n'a pas retardé l'exécution des commandes reçues par ces

avionneries de la Grande-Bretagne ou des Etats-Unis. La situation à cet égard a beaucoup changé depuis. Elles doivent construire maintenant beaucoup plus d'avions militaires, mais il n'en était pas ainsi à l'été 1940 lorsque ces avions leur ont été commandés.

M. JACKMAN: Alors je dois en blâmer probablement la Commission des achats alliés, je ne sais pas comment on l'appelle à New-York, qui n'avait pas donné de commandes suffisantes pour utiliser tout le rendement de ces avionneries américaines. Toutefois, je ne manifesterai pas d'opposition si le nombre des avions envoyés outre-mer n'en doit pas être abaissé.

M. COLYER: Je suis sûr qu'il en est ainsi. Le nombre des bombardiers livrés alors en Grande-Bretagne ou aux Etats-Unis n'en a pas été réduit.

M. JACKMAN: Je dois accepter votre déclaration et elle me fait grand plaisir.

L'hon. M. HOWE: Nous nous trouvons exactement dans la même situation que les Etats-Unis quant aux commandes de nouveau matériel. Celles des lignes aériennes américaines furent réduites de moitié; les nôtres pareillement. De fait, nous n'avons pas de commandes en cours d'exécution. Les avions que nous avons maintenant vont suffire à nos besoins d'ici quelque temps. Naturellement, les services aériens aux Etats-Unis se développent encore.

M. JACKMAN: On les a réduits.

L'hon. M. HOWE: Leur essor n'est pas aussi rapide qu'en temps de paix, mais il se poursuit tout de même.

M. JACKMAN: Les progrès des Lignes aériennes Trans-Canada furent très rapides en temps de paix. Leur essor a tenu du prodige et leurs bénéfices sont importants, mais je ne voudrais pas croire qu'ils ont entravé notre contribution à l'effort de guerre.

L'hon. M. HOWE: Bien peu de personnes empruntent nos Lignes par plaisir au Canada actuellement. Je doute que quelqu'un voyage par air qui ne soit intéressé directement ou indirectement à des transactions de guerre.

M. HAZEN: On nous a dit que le pourcentage du trafic-voyageurs oscillait entre 60 et 75 p. 100.

M. ROSS: Cette proportion vise ceux qui empruntent les Lignes aériennes pour voyager. Que dire maintenant des transactions indirectes?

M. JACKMAN: Une bonne partie des voyageurs qui empruntent les avions d'Air-Canada ne s'occupent pas de transactions de guerre.

M. COLYER: Je crois que la plupart des personnes qui voyagent par avions aux Etats-Unis y ont constaté que le nombre des voyageuses représente probablement de 30 à 40 p. 100 du nombre global des passagers. Il est rare qu'au Canada la proportion des voyageuses dépasse une personne sur dix, peut-être n'est-elle que de une sur vingt-cinq, ce qui indique que les gens voyagent exclusivement pour affaires ou à peu près.

M. JACKMAN: Je me demande si nous pouvons avoir quelques renseignements sur le programme des Lignes aériennes Trans-Canada pour 1941. Elles viennent de recevoir six nouveaux avions. Le ministre des Munitions et des Approvisionnements vient de dire qu'ils devraient suffire pour quelque temps. Quelle sera votre ligne de conduite, disons pour 1942 et 1943 si la guerre dure encore? Essaierez-vous de développer ce service comme en temps de paix ou en êtes-vous rendus maintenant au point où la plupart des voyages pour affaires de guerre—j'entends le plus fort de l'augmentation de ces voyages—est-il passé? Vos services vont-ils s'étendre l'an prochain ou vous contenterez-vous de n'acquérir que des avions de remplacement?

L'hon. M. HOWE: Je vais être obligé de vous répondre que le Gouvernement fera connaître sa ligne de conduite en temps et lieu. Personne ne peut formuler de plans un an à l'avance pour quoi que ce soit.

M. JACKMAN: Je ne vous interroge pas nécessairement sur la ligne de conduite du Gouvernement. On nous a parlé de l'accroissement du trafic aérien. Si la guerre ne lui donne pas beaucoup plus d'essor en 1941 qu'aujourd'hui—vous vous attendez à ce que l'embauchage soit au maximum au cours de l'automne...

L'hon. M. HOWE: Nous utiliserons naturellement nos avions selon l'importance du trafic. De fait, rien n'indique qu'il ne s'accroît pas actuellement.

M. JACKMAN: Qu'il ne s'accroît pas?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. JACKMAN: Vous l'encouragez sans cesse. Comme je l'ai dit ce matin, on voit sur les livreuses des postes à Toronto des réclames ainsi rédigées: "Accélerez l'effort de guerre; utilisez la poste aérienne". Les gens qui voient ces réclames n'appartiennent pas à une classe spéciale. Les hommes d'affaires sont au courant du service par avion, ils n'ont que faire d'encouragement. Mais la masse des gens est portée à croire qu'elle aidera l'effort de guerre en achetant des timbres de la poste aérienne. Vous cherchez à obtenir d'eux qu'ils encouragent le plus possible la poste aérienne et cela n'a rien à voir avec la guerre.

L'hon. M. HOWE: Nous avons tout l'espace voulu pour le transport du courrier et des voyageurs et nous serons heureux d'obtenir ce transport. Les citoyens de Toronto seraient aises de profiter de ce service s'ils en connaissaient l'excellence.

M. JACKMAN: Si votre service prend un tel essor, vous voudrez peut-être achetez un ou deux avions. Je ne crois pas que nous devrions en acheter d'autres maintenant.

M. COLYER: Ne convient-il pas à l'heure actuelle d'essayer d'accroître les revenus de l'Etat? C'est ce que nous faisons en encourageant la poste aérienne.

M. JACKMAN: Il ne faut pas que ce soit au détriment de l'achat d'avions dont on a besoin outre-mer.

M. COLYER: Nous encourageons les gens à acheter les timbres de la poste aérienne.

M. HAZEN: Les réclames précitées ne tendent-elles pas à réduire les recettes de la poste?

M COLYER: Je regrette d'avoir tenu des propos décousus. A mon avis l'augmentation du trafic des Lignes aériennes nous est utile ainsi qu'au ministère des Postes.

M. HAZEN: Si les chemins de fer transportaient ce courrier ils se feraient des recettes qui leur échappent présentement.

M. COLYER: Elles représenteraient la moitié de celles de la poste aérienne. La poste aérienne rapporte au ministère le double des recettes provenant du courrier ordinaire.

M. HAZEN: Mais ce dernier service n'est pas aussi coûteux. Lui revient-il à la moitié ou moins par chemin de fer que par avion?

M. COLYER: Je ne saurais vous répondre.

M. HAZEN: Vous avez dit "60 cents par mille". Est-ce 60 cents par 100 livres; qu'est-ce que c'est?

M. COLYER: Soixante cents pour tout le courrier.

M. HAZEN: Par cent livres?

M. COLYER: Non, pour n'importe quelle quantité. Nous transportons plus de mille livres dans les mêmes conditions. Les 60 cents couvrent ce trafic.

M. HAZEN: Vous transportez à raison de 60 cents par mille tout le courrier qu'un avion peut emporter sans égard au poids?

M. COLYER: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité se renseigneraient beaucoup mieux sur cette question de la poste aérienne s'ils entendaient MM. Coolican et Herring qui sont présents.

M. NICHOLSON: Je vois à la page 6 le nombre de livres de courrier transportées par mois. Je me demande si les fonctionnaires ci-haut pourraient nous en dire le nombre depuis le début de l'année. L'augmentation se maintient-elle? Va-t-il se produire une augmentation du courrier transporté en 1941 en comparaison de 1940?

M. COOLICAN: Je puis vous donner des chiffres pour l'année civile 1940. On m'a dit de venir ici à la dernière minute et je n'ai pas ceux que je m'étais proposé d'apporter.

En janvier 1940, le poids brut du courrier transporté a été de 64,880 livres, contre 82,920 livres en janvier 1941.

Pour toute l'année 1940, le poids brut du courrier transporté a atteint 927,037 livres. Les chiffres correspondants pour 1941 ne couvrent que trois mois.

M. NICHOLSON: Les avez-vous pour février et mars?

M. COOLICAN: Février et mars?

M. NICHOLSON: De 1941.

M. COOLICAN: Oui. 77,952 livres pour février et 89,745 pour mars. En février 1941, en comparaison de 1940, nous avons atteint 82,487 livres. En mars ces chiffres sont montés à 91,453 livres. J'ai aussi les chiffres pour avril. Ils s'établissent à 57,295 livres en avril 1940, contre 99,071 en avril 1941.

M. HANSON: A combien s'élève la subvention globale payée au cours de l'année civile 1941 par le ministère des Postes aux Lignes aériennes Trans-Canada?

M. COOLICAN: Ce montant global en 1940 s'est élevé à $1,854,074.

M. NICHOLSON: Avez-vous quelque moyen d'évaluer le revenu du ministère?

M. COOLICAN: Oui. Je vous demande pardon, je veux faire une correction. Cette subvention globale du ministère des Postes a atteint $2,832,363 pour l'année civile 1940.

L'hon. M. HOWE: Soit pour Air-Canada?

M. COOLICAN: Seulement pour Air-Canada. Les recettes du ministère au cours de la même période ont atteint $1,854,074.

M. HAZEN: Est-ce là le total de ce que vous avez obtenu pour le transport du courrier—$2,832,000?

M. COOLICAN: Vous entendez le coût?

M. HAZEN: J'entends les chiffres que vous nous avez cités?

M. COOLICAN: Oui; c'est le coût.

M. HAZEN: Vous voulez dire que le transport du courrier a coûté cette somme?

M. COOLICAN: Oui, c'est ce qu'il a coûté. C'est la somme que nous avons payée à Air-Canada pour le transport du courrier duquel nous avons tiré des recettes de $1,854,074.

M. NICHOLSON: Si le taux était abaissé de 60 à 45 cents quel en serait l'effet sur les recettes.

M. COOLICAN: Je n'ai pas de chiffres pouvant se comparer à ceux que je vous ai donnés, parce que le parcours s'accroît sans cesse. Le tarif de 45 cents diminuera la subvention du ministère. Le parcours ne peut être comparé. On prévoit qu'il sera plus considérable l'année prochaine.

M. HAZEN: Vous dites que c'est ce que vous versez?

M. COOLICAN: Au ministère des Postes.

M. HAZEN: Pourriez-vous me dire combien le ministère a perçu des expéditeurs de ce courrier?

M. COOLICAN: $1,854,074.

M. HAZEN: En d'autres termes, il vous en a coûté davantage pour l'envoyer que ce qu'il vous a rapporté?

M. COOLICAN: Certainement. C'est compréhensible parce qu'il est notoire que le volume du courrier transporté n'est pas encore assez considérable pour compenser le coût de l'exploitation. Ce volume s'accroît remarquablement vite.

M. HAZEN: Quelle somme avez-vous citée?

M. COOLICAN: $1,854,074 pour l'année civile 1940.

M. JACKMAN: Cette somme est-elle calculée d'après la vente des timbres de la poste aérienne?

M. COOLICAN: D'après le poids du courrier.

M. JACKMAN: Comment établissez-vous les recettes dérivées des timbres de la poste aérienne?

M. COOLICAN: Seul le courrier de première classe est transporté par les Lignes aériennes Trans-Canada et le nombre des lettres à la livre varie de 45 à 50. Le taux est de 6 cents pour la première once, mais à même ces 6 cents il faut défalquer le coût de la manutention ordinaire du courrier, et encore 4 cents pour la poste aérienne, ce qui laisse 2 autres cents pour le coût du transport dans d'autres parcours.

M. JACKMAN: Autrement dit, cette somme de $1,854,074 multipliée par 3 et divisée par 2 représente la vente globale des timbres de la poste aérienne.

M. COOLICAN: Mettez cela sous cette forme: notre estimation est de $2 la livre.

M. JACKMAN: Vous évaluez vos recettes d'après le poids du courrier?

M. COOLICAN: En effet.

M. JACKMAN: Et non pas selon la vente des timbres?

M. COOLICAN: Ce coût serait un peu compliqué à établir.

M. NICHOLSON: En supposant que les recettes du ministère se soient accrues de 65 p. 100 en 1941 en comparaison de 1940, quelles sont, compte tenu du taux réduit, les possibilités d'équilibrer les recettes avec les dépenses pour l'année courante?

M. COOLICAN: M. Herring vous l'expliquera peut-être.

M. GEO. HERRING: Le meilleur moyen de savoir dans combien de temps nous obtiendrons ce résultat est d'établir la quantité de courrier qu'il nous faut encore pour que nous nous tirions d'affaire. L'état ci-haut avait été établi pour jusqu'au milieu de l'année dernière, et nous étions optimistes lorsque nous avons dit que le volume du courrier s'était accru de 4 p. 100. Nous avons surveillé cet état de près, nous attendant à chaque instant à découvrir que nous avions été beaucoup trop optimistes. Nous l'avons tenu à jour. Nous l'avons préparé pour toute l'année 1940 et pour les quatre premiers mois de 1941. En prenant pour base notre première estimation du même taux d'accroissement, cet état indique que si nous avions maintenu en avril l'accroissement de 4 p. 100, il nous eût fallu 529 livres par jour pour que nous nous tirions d'affaire. Les chiffres réels basés sur les résultats connus pour avril font voir qu'il nous fallait encore 308 livres au lieu de 529. L'essor de la poste aérienne s'est accru de façon phénoménale. Nos recettes brutes de ce chef indiquent qu'avec le relèvement de 4 p. 100 par mois entre octobre et novembre de cette année nous aurions atteint le point culminant.

Avec la réduction du taux de 60 à 45 cents et l'accroissement des recettes brutes que nous espérons, il me semble que nos recettes égaleront nos dépenses vers juillet ou août.

M. NICHOLSON: C'est ce que je voulais savoir.

M. DONNELLY: Dois-je comprendre que vous avez dit que, bien que vous ayez reçu 6 cents pour chaque lettre, vous en avez appliqué 4 à l'avion qui transportait le courrier et 2 pour le courrier transporté autrement?

M. HERRING: C'est exact.

M. DONNELLY: Si vous aviez pris les 6 cents entiers pour le transport du courrier vos recettes auraient presque égalé vos dépenses l'an dernier?

M. HERRING: Cela nous serait arrivé il y a longtemps, mais nous ne pouvons pas procéder ainsi parce que la manutention du courrier au bureau de poste entraîne toujours certains frais.

M. NICHOLSON: Certaines lettres font une partie du trajet par train?

M. HERRING: Oui.

M. HAZEN: Avez-vous les chiffres du transport du courrier par train?

M. COOLICAN: Oui, mais les taux ferroviaires sont basés d'après l'espace au mille. Il y a un taux de 4 cents pour 3 pieds dans un fourgon aux bagages et nous utilisons cet espace au maximum. Le taux est de 35 cents le mille pour un wagon-poste entier.

M. HAZEN: Un wagon-poste contient beaucoup plus.

M. COOLICAN: Certainement. Il n'y a vraiment pas moyen de le comparer à ce qu'un avion peut transporter, parce que le wagon-poste contient du courrier de tout genre, tels que journaux, colis, articles de troisième classe, etc. Air-Canada ne transporte que du courrier de première classe.

M. HAZEN: Avez-vous constaté quelque diminution du courrier transporté par chemin de fer?

M. COOLICAN: Non.

M. HAZEN: Depuis l'inauguration de la poste aérienne?

M. COOLICAN: Non. Supposons que nous transportions une demi-tonne par air, ou environ; répartissez cette quantité sur des milles de wagons-poste portant des numéros différents et vous n'avez aucune base pour une estimation.

M. HAZEN: Je présume que la poste aérienne a fait baisser quelque peu les recettes ferroviaires découlant du transport du courrier?

M. COOLICAN: Je ne le pense pas parce que la plus grande partie de ce courrier aérien s'est accrue à cause de sa rapidité de transport.

M. HAZEN: Les gens qui l'utilisent n'auraient-ils pas tendance à s'en servir de toute façon?

M. COOLICAN: Certainement.

M. HAZEN: Eh! bien, alors, les recettes provenant de la poste aérienne ne s'appliqueraient-elles pas aux chemins de fer?

M. COOLICAN: Oui, si vous pouvez répartir cette demi-tonne par jour aller et retour sur 18,000 milles de chemins de fer. Je ne crois pas qu'il vaille la peine de calculer ces chiffres. Nous pourrions probablement les établir.

M. HANSON: Le chiffre que vous nous avez donné était basé sur le taux de 60 cents par mille? C'est ce qu'il était l'an dernier.

M. COOLICAN: La poste aérienne nous coûte 60c. par mille.

M. HANSON: Il est abaissé maintenant à 45 cents?

M. COOLICAN: Oui.

M. HANSON: Et le chiffre que vous nous avez donné est basé sur le taux de 60 cents par mille?

M. COOLICAN: Oui, pour l'année 1940.

M. HANSON: S'il était de 45 cents, la situation serait différente.

M. COOLICAN: Assurément.

M. HANSON: Alors vos recettes égaleraient à peu près vos dépenses?

L'hon. M. HOWE: Combien coûte en moyenne le transport d'une lettre par rail?

M. COOLICAN: Sur les 3 cents demandés nous estimons réaliser un profit net de 1 cent.

L'hon. M. HOWE: De sorte que lorsque vous ne comptez que 4 cents pour les Lignes aériennes Trans-Canada vous ne gardez pas grand'chose pour les Postes?

M. COOLICAN: C'est une légère réserve.

M. NICHOLSON: Ce chiffre de $2,832,000 comprend-il les paiements effectués aux Etats-Unis pour la poste aérienne qui y est acheminée?

M. COOLICAN: Non, les chiffres que je vous ai soumis ne s'appliquent qu'à Air-Canada.

M. NICHOLSON: Pour le courrier transporté à l'intérieur du Canada?

M. COOLICAN: Oui, par Air-Canada.

M. DONNELLY: Monsieur le président, quelqu'un du National-Canadien peut-il nous donner une estimation de l'effet qu'a eu le transport de ce courrier par Air-Canada sur les recettes des télégraphes?

M. HUNGERFORD: C'est très difficile à évaluer, monsieur. Le nombre des dépêches différées a fléchi légèrement, mais celui des télégrammes est en augmentation. Il est presque impossible d'apprécier cet effet. Il s'est fait sentir plus particulièrement sur les dépêches différées.

M. DONNELLY: Il est probable que le nombre des appels téléphoniques s'en est ressenti.

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

M. MAYBANK: Monsieur Coolican, ai-je bien compris de la question que vous a posée M. Howe, que vous avez un taux de 6 cents pour la poste aérienne et un autre de 3 cents pour le courrier transporté par rail? Dans ce dernier cas vous estimez qu'un cent va au ministère des Postes mais quant à la poste aérienne, vous calculez que deux cents vont au ministère. Naturellement, tout cela est une question de comptabilité, mais est-ce exact?

M. COOLICAN: Oui, nous attribuons quatre cents à la poste aérienne sur les six.

M. MAYBANK: Vous gardez deux cents pour les autres opérations des Postes?

M. COOLICAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, en avez-vous fini avec la première partie de ce rapport? Si oui, nous allons aller de l'avant.

M. JACKMAN: Non.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, j'ai posé une question ce matin concernant les laissez-passer. Je n'ai pas très bien saisi ce qui s'est dit à ce sujet. Dois-je comprendre que certains hauts fonctionnaires des Postes ont obtenu des laissez-passer pour les Lignes aériennes Trans-Canada?

Le PRÉSIDENT: Le ministre des Postes en a obtenu.

M. COLYER: En vertu de notre contrat avec le ministère des Postes, nous sommes tenus d'assurer le transport gratuit à ses hauts fonctionnaires qui voyagent pour affaires relatives à la poste aérienne.

M. NICHOLSON: Je croyais que vous aviez d'abord dit qu'il n'y avait pas de laissez-passer.

M. COLYER: J'ai dit qu'il n'y en avait pas au sens donné à ce terme, pour le grand public, c'est-à-dire, aux personnes qui n'appartiennent pas à Air-Canada.

J'ai ici un exposé où vous trouveriez peut-être la réponse à toutes vos questions. Nous en avions préparé un semblable pour le Comité l'an dernier. La situation aujourd'hui est identique à celle d'il y a un an.

M. NICHOLSON: C'est la première année que je fais partie du Comité.

M. JACKMAN: Je suppose que le rendement d'exploitation des avions a été exceptionnellement élevé. Je crois qu'il a paru l'an dernier au rapport des Lignes aériennes Trans-Canada, où il en a été question aux témoignages. Comment se compare-t-il maintenant à celui des lignes américaines? Je suppose que le vôtre l'emporte de beaucoup.

M. COLYER: Vous voulez dire notre coefficient de charge?

M. JACKMAN: Oui.

M. COLYER: Nous avons les chiffres d'avril, le mois dernier. Ce coefficient pour tout notre réseau s'est établi à 74 p. 100, ce qui dépasse je crois de beaucoup la moyenne aux Etats-Unis.

M. JACKMAN: Il n'est guère plus élevé que l'an dernier, n'est-ce pas?

M. COLYER: Non. Mais lorsqu'il s'établit à environ 70 ou 75 p. 100 pour un réseau transcontinental de près de 4,000 milles de longueur, il représente à peu près autant de voyageurs qu'on peut transporter, car ils ne font pas le parcours entier.

M. JACKMAN: Ce coefficient ne représente-t-il que les voyageurs ou la totalité de l'espace disponible à bord des avions pour la poste aérienne et les messageries? Ce 74 p. 100 ne s'applique-t-il qu'aux voyageurs ou s'il comprend l'espace pour la poste aérienne?

M. COLYER: Je ne vous parle que des voyageurs.

M. JACKMAN: Seulement des voyageurs?

M. COLYER: Il s'agit de l'espace réservé aux voyageurs.

M. JACKMAN: Quelle est la situation concernant la poste aérienne?

M. COLYER: Parfois certains avions ont tout leur espace disponible entièrement rempli de courrier et de messageries.

M. JACKMAN: Vous ne tenez pas de statistiques là-dessus. Je présume que ce serait difficile. C'est facile de constater le nombre de banquettes vides, mais pas autant de s'assurer de la capacité en pieds cubes.

M. COLYER: On pourrait tenir une masse de statistiques pour essayer de l'établir, mais elles ne serviraient pas à grand'chose. Chaque avion a un certain nombre de banquettes et l'espace disponible pour la poste et les messageries varie d'un voyage à l'autre; il dépend des conditions de la température, ou encore de l'aéroport, et de divers autres facteurs comme la quantité d'essence que l'avion doit prendre pour certains trajets, laquelle change d'une journée à l'autre. Il est donc impossible d'avoir des précisions sur le pourcentage de la capacité pour la poste et les messageries.

M. HAZEN: Qui détient les actions d'Air-Canada?

M. COOPER: La compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. SHAW: Je vois qu'Air-Canada utilise certains aéroports municipaux. Quel genre de contrat conclut-on à cet égard?

M. COLYER: Avant la déclaration de la guerre, Air-Canada avait conclu des contrats avec différentes municipalités concernant l'utilisation de leurs aéroports. A l'heure actuelle le Gouvernement a pris possession de tous les aéroports. Ainsi donc nous concluons maintenant nos contrats avec le ministère des Transports de qui relèvent tous les aéroports que nous utilisons.

M. SHAW: Alors, ce rapport ne serait pas tout à fait exact quand il déclare que vos avions utilisent des aéroports municipaux?

M. COLYER: Certains d'entre eux appartiennent encore aux municipalités mais relèvent de l'Etat. Je crois que c'est exact.

M. MAYBANK: Règle générale les municipalités ont cédé leurs aéroports à l'Etat pour un dollar par année?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. SHAW: Je voulais savoir quelles rémunérations ont les propriétaires de ces aéroports qui ont été expropriés pour la durée de la guerre?

M. COLYER: Nous les versons au ministère des Transports et celui-ci à son tour—j'ignore comment il procède au juste.

L'hon. M. HOWE: Notre ministère acquitte tous les frais des aéroports et il en accorde l'usage aux frais du gouvernement fédéral. A mon sens, aucune municipalité ne sera lésée parce que nous avons pris possession de son aéroport pour la durée de la guerre.

M. MAYBANK: Vous en augmentez la valeur?

L'hon. M. HOWE: Nous l'accroissons énormément.

M. MAYBANK: Les municipalités recevront un dollar par année, et en reprendront possession?

L'hon. M. HOWE: Après la guerre.

M. MAYBANK: Avec tout ce que vous y avez ajouté?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. MAYBANK: N'en est-il pas ainsi?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. SHAW: Lorsque les aviateurs d'Air-Canada et aussi ceux du Plan d'entraînement des aviateurs du Commonwealth britannique utilisent certains terrains d'atterrissage de secours, comment établit-on les frais qui doivent être imputés contre le ministère de la Défense ou le ministère de la Défense nationale pour l'Air et Air-Canada?

L'hon. M. HOWE: Air-Canada ne versent rien pour les terrains d'atterrissage en cas d'imprévu. Ils ne servent qu'en cas d'urgence grave. Ils ont tous été aménagés par d'autres, soit les municipalités ou le gouvernement fédéral. Mais Air-Canada n'en a jamais payé l'utilisation.

M. POULIOT: Monsieur Coolican, savez-vous à qui appartiennent les lignes secondaires? Savez-vous si le P.-C. en détient la majorité des actions?

M. COOLICAN: Non, je l'ignore.

M. POULIOT: Vous ne le savez pas?

M. COOLICAN: Non.

M. POULIOT: M. Howe ne pourrait-il nous en dire un mot.

L'hon. M. HOWE: Je ne sais que ce que j'ai lu dans les journaux. Je crois que le P.-C.—en fait, M. Beatty mentionne dans son rapport annuel avoir acheté la majorité des actions de plusieurs lignes. L'une est la *Mackenzie Airways* et l'autre la *Starratt Airways*. Je crois qu'il en a acheté une troisième —la *Yukon Southern*.

M. MAYBANK: Air-Canada ne connaîtrait-il pas toutes les autres compagnies d'aviation au Canada, monsieur le président? En connaissez-vous qui pourraient vous faire concurrence?

M. COLYER: Il me semble que oui. Bien entendu, au moment où je vous parle...

M. MAYBANK: Ne pouvez-vous pas nous décrire ce qui s'est passé récemment concernant l'achat d'un certain nombre des compagnies mentionnées par M. Howe? Il semble qu'il doive en résulter l'établissement par le P.-C. d'une ligne aérienne concurrente transcanadienne. Vous devez assurément en être au courant, monsieur Colyer.

M. COLYER: Je n'avais pas entendu dire que le P.-C. devait commencer à exploiter une ligne aérienne transcanadienne de l'est à l'ouest.

L'hon. M. HOWE: Une loi nous protège contre cela. La Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada stipule qu'aucune autre ligne aérienne ne doit les concurrencer.

M. MAYBANK: Malgré ces dispositions de la Loi, n'y a-t-il pas à l'heure actuelle un mouvement dirigé par le P.-C., qui laisserait prévoir une certaine forme de concurrence contre Air-Canada?

L'hon. M. HOWE: Je ne le crois pas, non. Je n'en vois pas d'indice. Les parcours des lignes ci-haut sont dans le sens nord-sud et sud-nord. Bien que ces lignes se concurrencent l'une l'autre, je ne crois pas qu'elles concurrencent Air-Canada.

M. COLYER: Elles l'alimentent.

M. MAYBANK: Présentement.

M. COLYER: Elles apportent du trafic à Air-Canada.

M. MAYBANK: Que faudrait-il pour les relier?

M. COLYER: Une autre ligne transcontinentale.

M. MAYBANK: En faudrait-il vraiment une? Ne suffirait-il pas de compléter quelques services?

M. COLYER: Non.

M. MAYBANK: Il n'en est pas ainsi?

M. COLYER: Je ne vois pas comment.

M. MAYBANK: Je vous demande des renseignements, je ne le sais pas. Il est certain que des bruits courent à l'effet que le P.-C. pense à établir un service aérien. N'en aviez-vous pas entendu parler?

M. COLYER: Oui. J'ai eu vent de rumeurs à cet effet, mais je n'ai vu aucun indice de ce projet.

M. MAYBANK: Vous n'en avez vu aucun indice?

M. COLYER: Non.

M. MAYBANK: D'un tel projet?

M. COLYER: Non, à moins que le Gouvernement n'envisagerait l'établissement de deux services aériens transcontinentaux.

M. HANSON *(Skeena)*: Le Pacifique-Canadien devrait obtenir une charte du gouvernement fédéral.

M. COLYER: D'après la loi il devrait en obtenir une du Gouvernement ou de la Commission des Transports.

M. MAYBANK: On a déjà dit du Pacifique-Canadien qu'il était un gouvernement ambulant, quoique je ne croie pas qu'il ait mérité cette désignation ces sept dernières années. Je ne compléterai pas ma pensée.

M. JACKMAN: Je la compléterai pour vous.

M. MAYBANK: Quelqu'un dit qu'il la complétera.

M. SISSONS: N'aurait-il pas été de l'intérêt du National-Canadien d'acquérir ces lignes secondaires, monsieur le président? Le National-Canadien n'a-t-il pas tenté de les acquérir en tant que lignes secondaires?

M. COLYER: M. Howe devrait répondre à cela, je crois.

L'hon. M. HOWE: Je viens de lire une partie du discours du président du Pacifique-Canadien. Voici comment il s'exprime:

> "Aucune de ces compagnies," a déclaré le président, "n'exploite des services qui concurrencent ceux d'Air-Canada, mais elles remplissent un rôle très utile en complétant les services de cette compagnie et ceux de votre chemin de fer."

En réponse à votre dernière question, je dois vous dire qu'on ne s'était jamais proposé de donner par Air-Canada autre chose qu'un service de ligne principale. On n'a jamais pensé à chasser les compagnies privées du domaine qu'elles exploitaient lors de l'organisation d'Air-Canada. Son but était de relier les deux océans. Le long de son parcours des compagnies d'aviation privées peuvent lui apporter leur trafic ou en prendre pour le répartir dans un nombre de plus en plus grand de régions. La direction croit encore, je pense—et c'est mon opinion—qu'il n'est pas sage d'inaugurer un service qui ne soit pas à la hauteur, ou qui ne puisse se comparer à celui des lignes principales et des raccordements internationaux que le Canada est appelé à exploiter.

M. SISSONS: Prenez la *Yukon Southern*; ses avions vont en Alaska?

L'hon. M. HOWE: Sa situation est quelque peu différente. Air-Canada s'était toujours proposé de l'exploiter lorsqu'elle deviendrait un service international. Nous croyons qu'elle en sera un plus tard. Il n'y a pas encore de champs d'atterrissage en Alaska. Il serait impossible d'y utiliser les avions d'Air-Canada, mais on est à aménager des champs d'atterrissage, et dans un an ou deux ils pourront servir à nos avions. Il faudra alors penser à l'exploitation de cette ligne par Air-Canada ou par une compagnie privée. Dans l'intervalle, ce service ne s'effectue que de mois en mois. C'est-à-dire que le contrat avec la *Yukon Southern* est renouvelé de mois en mois.

M. MAYBANK: De quel contrat s'agit-il? Vous dites qu'il est renouvelé d'un mois à l'autre. Quelles sont les parties à ce contrat?

L'hon. M. HOWE: Le ministère des Postes et la *Yukon Southern.*

M. SISSONS: Est-ce que la *Yukon Southern* ne se développe pas trop vite? Ne relèverait-elle pas du Pacifique-Canadien quand elle aura dépassé ce stage?

L'hon. M. HOWE: Malgré que le Pacifique-Canadien détienne les actions majoritaires de la *Yukon-Southern,* celle-ci compte quelques actionnaires particuliers.

M. GRAY: M. Maybank et M. Colyer viennent de dire qu'il n'y a pas à craindre que le Pacifique-Canadien concurrence Air-Canada en acquérant ces services aériens du nord. Dans ce cas, ne vous exposez-vous pas, lorsqu'il faudra demander des soumissions pour le transport du courrier, à ce que les offres de contrat ne fassent l'objet d'aucune concurrence?

M. MAYBANK: Cette difficulté n'existe-t-elle pas présentement?

M. COOLICAN: La loi protège Air-Canada.

M. GRAY: Je m'en rends compte, mais comment protégerez-vous les services du nord au sud et *vice versa*?

M. COOLICAN: Bien entendu, il y aurait un danger pour Air-Canada si une compagnie privée ou un particulier entreprenaient d'exploiter un certain nombre de services aériens—c'est une question d'affaires, je crois. Lorsque Air-Canada prendra possession de la compagnie principale, qu'elle en fasse autant pour les autres et nous nous efforcerons de trouver un autre moyen de coopérer avec ces compagnies.

M. MAYBANK: C'est un avertissement donné aux concurrents possibles par la compagnie qui peut avoir maintenant le monopole; en est-il ainsi?

M. COOLICAN: Pas tout à fait. Le pays se développera peut-être de telle façon qu'une certaine partie pourra assumer une importance qui exigera un meilleur service que celui donné par les petits services aériens appartenant à des particuliers. Lorsque ce temps arrivera, nous devront considérer comme le reste du service postal pourra y être relié afin d'en assurer l'excellence.

M. MCCULLOCH: Quelle est la situation touchant l'aéport de Sydney?

L'hon. M. HOWE: Je crois qu'il est terminé. On y installe des radiophares qui devraient être prêts pour août ou septembre peut-être.

M. MCCULLOCH: Les avions prendront-ils du courrier à Sydney?

L'hon. M. HOWE: Je crois qu'on se propose d'étendre la poste aérienne à Sydney.

M. MCCULLOCH: Je crois qu'alors le champ d'atterrissage de New-Glasgow sera prêt.

L'hon. M. HOWE: Je n'en sais rien.

M. MCCULLOCH: Je crois que le ministère des Postes tirerait des recettes plutôt élevées des villes entre Sydney et Halifax.

L'hon. M. HOWE: On a beaucoup dépensé à New-Glasgow pour aménager le champ d'atterrissage, mais je ne sais trop quand il sera prêt.

M. MCCULLOCH: On y a dépensé jusqu'ici environ $25,000.

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. MCCULLOUGH: Et, naturellement, la ville de New-Glasgow a acheté le terrain avec l'entente qu'un aéroport serait construit à cet endroit.

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. MCCULLOUGH: Et je crois que la ville de New-Glasgow grandit si vite, maintenant,—à cause de la guerre, je suppose—qu'il sera nécessaire d'y aména- par un aéroport, même s'il fallait que ce fût un aéroport plus petit.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous continuer avec le bilan?

M. NICHOLSON: J'avais posé une question concernant les passes, il y a quelque temps, et j'avais compris qu'il y aurait une déclaration supplémentaire.

M. ENGLISH: Dois-je lire ceci?

Le PRÉSIDENT: Oui, quelle que soit la réponse.

M. ENGLISH: C'est un document assez long. C'est une déclaration préparée comme celle qui fut présentée au comité l'an dernier.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

PASSAGERS NON-PAYANTS, 1940

L'émission de permis de transports gratuits sur les lignes Aériennes Trans-Canada est régie par:—

1. Les règlements promulgués par la Commission des Transports du Canada.
2. Le contrat avec le ministère des Postes.
3. Une entente avec le ministère des Transports concernant l'usage des voies aériennes et du service météorologique.
4. Les règlements de la compagnie qui prescrivent que:

   (*a*) Le transport gratuit est accordé sur un principe d'"espace disponible" c'est-à-dire que le passager qui ne paie pas doit céder la place à un passager payant même à un arrêt intermédiaire avant d'arriver à destination.

   (*b*) Un employé reçoit une passe de vacance par année pour lui et pour l'une des personnes à charge de sa famille.

Le tableau qui suit indique le nombre de passagers non-payants transportés depuis le 1er janvier 1940 au 31 décembre 1940. Il n'inclut pas les membres de l'équipage de vol, les ingénieurs aéronautiques, les radiotélégraphistes ni le personnel d'exploitation dont les fonctions exigent qu'ils montent à bord des aéronefs pour le maintien du service.

Fonctionnaires du ministère des Transports en voyage d'affaires concernant l'Aviation civile	805
Passes de vacances, employés des Lignes aériennes Trans-Canada	784
Passes de vacances, personnes à charge des employés des Lignes aériennes Trans-Canada	688
Employés des Lignes aériennes Trans-Canada en voyages d'affaires pour la Compagnie	440
Enfants 2 ans ou moins, accompagnant des voyageurs payants	249
Fonctionnaires des Postes en voyages d'affaires concernant le Service aéro-postal	47
Billets de faveur aux journalistes	85
Fonctionnaires de Radio-Canada concernant des émissions de l'avion au sol	3
Fonctionnaires du Conseil national de recherches en envolées d'épreuve	10
Employés de manufacturiers d'avions et de moteurs en envolées d'épreuve	29
Billets de faveur aux autorités des aéroports municipaux	3
Fonctionnaires de la *British Overseas Airways Corporation* concernant le Service transatlantique	4
Fonctionnaire de la *Civil Aeronautics Authority* en envolées d'inspection	5
Déportés	1
Total	3,153

Nous sommes tenus de transmettre un rapport de ce genre au Bureau fédéral de la statistique bien qu'il ne s'agisse pas, à proprement parler, de transport gratuit; un enfant de deux ans est transporté sans frais pourvu qu'il soit accompagné d'un parent.

M. POULIOT: Est-ce qu'il y a un radio-guide tout le long du réseau?

L'hon. M. HOWE: Oui, partout où vont les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. NICHOLSON: La situation est bien différente de ce que j'avais cru saisir ce matin, lorsque je posai ma question. J'avais compris que l'on n'accordait pas de passes. Je me demande comment expliquer cela?

M. COLYER: Les Lignes aériennes Trans-Canada n'accordent pas de passes aux gens de l'extérieur, à ceux qui sont étrangers à l'exploitation de l'entreprise.

M. NICHOLSON: Je savais que les députés n'obtenaient pas de passes. Cela fut dit ce matin. Ces renseignements sont ceux que j'avais voulu obtenir ce matin, et j'avais compris, d'après les remarques prononcées alors, qu'aucune de ces passes n'était accordée Je crois vraiment que comme question de principe, il est sage de ne pas accorder de passes. Ces fonctionnaires qui voyagent par affaires sont défrayés de leurs dépenses et je crois qu'il serait facile de prendre les dispositions voulues pour que le ministère paie les frais de leurs voyages aériens Je me demande comment s'explique le fait que tant de personnes aient été transportées gratuitement par les Lignes Aériennes

M. COLYER: La direction des Lignes aériennes Trans-Canada trouve qu'il convient d'accorder aux fonctionnaires du ministère des Transports des passes pour l'espace disponible lorsqu'il leur faut se déplacer pour régler des questions intéressant les aéroports ou les routes aériennes de la compagnie. Le ministère des Transports nous fournit les routes aériennes dont nous nous servons d'un bout à l'autre du Canada, et ses fonctionnaires doivent visiter les aéroports pour des questions qui s'y rapportent Il semble parfaitement convenable que nous leur assurions le transport suivant l'espace disponible Ce qui revient à dire que le fonctionnaire en question doit céder sa place à tout voyageur muni d'un billet régulier. Cela se passe ainsi même quand les propres fonctionnaires des Air-Canada voyagent pour le compte de la compagnie; si un passager arrive pour prendre le siège de l'employé de la compagnie, ce dernier attend, ou s'il doit partir immédiatement, il prend le train. Autrement dit, toute place libre à bord d'un avion, est susceptible d'être vendue.

Le PRÉSIDENT: En d'autres mots, vous ne leur permettez de prendre que les places libres?

M. COLYER: Les places qui seraient autrement perdues.

M. ROSS: Est-ce aussi le cas des passes de vacances?

M. COLYER: Oui. Je pourrais aussi souligner ce qui est souvent arrivé que des fonctionnaires du ministère des Transports qui devaient de toute nécessité passer d'un endroit à un autre, ont acheté leur billet pour ce voyage-là.

M. MAYBANK: Rien n'est changé du point de vue du public canadien, sauf qu'il y a un passager payant de moins.

M. COLYER: Les affaires de ce passager, justifiaient, à son avis la dépense de voyage.

M. MAYBANK: Mais le peuple canadien en a payé les frais.

M. NICHOLSON: Quelle objection peut-on avoir à rendre payants tous les voyages à bord des appareils des Lignes Aériennes Trans-Canada?

M. COLYER: Bien, nous avons des employés dont les services sont requis à différents endroits du réseau, et qui voyagent pour les affaires de la compagnie. Nous croyons qu'il est avantageux pour la compagnie de donner à ces employés, au moyen d'une passe de vacances, le privilège de voyager gratuitement une fois par année., accompagnés d'un membre de leur famille à leur charge. Je puis dire que les règlements qui régissent l'octroi de passes sont dix fois plus sévères que ceux qui sont en vigueur dans les réseaux américains. Par exemple, la plupart des réseaux donnent à leurs employés et aux membres dépendant de leurs familles, cinq passes annuelles, contre une sur les Lignes Aériennes Trans-Canada. Au point de vue de la compagnie, il est important que ces employés—tant ceux du sol que les autres—puissent voyager sur le réseau de temps à autre pour apprendre par eux-mêmes, le fonctionnement du service. Ils comprennent mieux ce que la compagnie fait quand ils voyagent à bord de ses avions.

Le PRÉSIDENT: M. Colyer, je vous entendais dire, il y a un moment, qu'un voyage aller-et-retour exigeait deux passes; si vous dites que vos employés reçoivent une passe par année, comment reviennent-ils? Doivent-ils payer leur passage?

M. COLYER: A ce point de vue-là, ils reçoivent deux passes. Ils reçoivent une passe aller-et-retour.

M. POULIOT: Monsieur Colyer, voulez-vous, s'il vous plaît, prendre le chiffre à la page 12, $2,832,000 et le diviser par le poids du courrier transporté en 1940, à la page 6; n'est-il pas vrai que le transport du courrier coûte un peu plus de $3 la livre?

M. COLYER: Oui, pendant cette période particulière.

M. JACKMAN: Et vous avez payé combien la livre?

M. COLYER: J'ai dit que le coût du transport—indiqué à la page 6—nous avons transporté 9,927,000 livres de courrier—et à la page 12 il est indiqué que nous avons reçu du ministère des Postes la somme de $2,800,000. Vous faites la division, et cela vous donne près de $3 la livre.

M. POULIOT: Maintenant, monsieur Colyer, voulez-vous s'il vous plaît nous dire s'il y a eu une augmentation de la fréquence des courriers aériens à cause du fait que les services qui existaient rapportaient des bénéfices? Autrement dit, l'augmentation de la fréquence des courriers est-elle due au fait que le volume des dépêches était si considérable qu'un courrier unique ne pouvait pas le transporter?

M. COLYER: Demandez-vous si la deuxième ligne transcontinentale a augmenté le volume du courrier?

M. POULIOT: Je vais vous donner un exemple: prenons le service entre Ottawa et Toronto, est-ce un service double, maintenant?

M. COLYER: Nous faisons maintenant cinq voyages aller-et-retour quotidiennement.

M. POULIOT: Ce service a-t-il été porté de un à deux voyages par jour parce que le service unique était tellement profitable que la compagnie ne pouvait pas suffire à tout le courrier avec un service unique?

M. COLYER: Non, monsieur.

M. POULIOT: Puis, l'augmentation de deux à trois eut-elle la même raison; et de trois à quatre, et de quatre à cinq?

M. COLYER: Non.

M. POULIOT: Alors, quelle était la raison?

M. COLYER: La réponse à votre question est passablement compliquée. Il en coûte un certain montant pour établir une ligne aérienne à un voyage par jour; vos frais d'exploitation seront probablement supérieurs à un dollar pour chaque mille de vol. Quand vous doublez, triplez et quadruplez cela, tout compte fait, vos frais d'exploitation sont de la moitié ou même du tiers de ce qu'ils étaient d'abord. De la sorte, même s'ils ne donnent pas une augmentation du volume de courrier proportionnée au nombre de voyages, les courriers supplémentaires établis entre Montréal et Toronto, sont utiles cependant du seul fait qu'ils assurent un fonctionnement plus efficace du matériel et du personnel du sol, et tout, et en arrivant au point ou les passagers transportés font plus que compenser pour le coût additionnel des voyages supplémentaires.

M. POULIOT: Conséquemment, M. Colyer, c'était-là, sous une forme déguisée, un subside de l'Etat.

L'hon. M. HOWE: Non, c'est tout simplement une tentative de faire payer par les passagers une partie des frais du courrier en établissant les cinq voyages par jour; ils s'agissait de faire couvrir le coût moindre du transport du courrier à ce voyage-là par les recettes du trafic-voyageurs.

M. MAYBANK: M. Colyer, quand arrivez-vous au point où les frais sont constants? Vous disiez qu'au deuxième voyage, il y avait une diminution considérable du coût, une autre au troisième et ainsi de suite. Vous ne pouvez naturellement pas arriver au point ou il ne vous en coûte rien. Avez-vous trouvé ce point?

M. COLYER: J'ai entendu un savant professeur dire, un jour, que lorsque vous avez huit voyages par jour entre deux endroits, et que vous en ajoutez un autre, vous n'obtenez qu'une bien faible diminution des frais généraux. Je ne crois pas que ce soit exact.

M. MAYBANK: Vous ne croyez pas que huit soit le bon chiffre?

M. COLYER: Je crois qu'il est plus fort que cela. Par exemple aujourd'hui, les lignes aériennes américaines ont 23 voyages par jour entre New-York et Boston. Je pense que si elles ajoutaient un vingt-quatrième voyage, le coût du mille de vol n'en serait que peu changé. Je crois que le chiffre est beaucoup plus haut que huit.

M. MAYBANK: En tous cas, vous n'avez pas encore atteint ce point entre Ottawa et Toronto?

M. COLYER: Non, monsieur.

M. MAYBANK: Vous vous attendriez à une autre diminution avec six voyages, n'est-ce pas?

M. COLYER: Oui.

M. MAYBANK: Vous croyez que le chiffre serait plus haut que huit, comme le disait le savant professeur?

M. COLYER: Oui.

M. POULIOT: Ceci ne comprend pas le coût des aéroports?

M. COLYER: Cela comprend le coût...

M. POULIOT: Les aéroports ne sont pas construits par votre compagnie.

M. COLYER: Non, mais nous payons un loyer pour nous en servir.

M. POULIOT: Vous payez un loyer pour vous en servir?

M. COLYER: Oui.

M. POULIOT: Chaque compagnie qui se sert de ces aéroports fait probablement de même. Vous payez loyer. Comment calcule-t-on le loyer? Selon le service? Comment le calcule-t-on?

M. COLYER: Nous payons $150 par mois pour le premier service et $100 pour chaque service additionnel.

M. POULIOT: C'est le prix normal.

M. COLYER: Oui, en général. Ce n'est pas tout à fait exact. Au début, nous nous sommes entendus avec les municipalités, et la plupart des ententes furent faites sur cette base de $150 par mois pour le premier service, et $100 pour chaque service additionnel. Mais avec certaines d'entre elles nous ne fûmes pas capables de faire des ententes comme celle-là, mais elles y ressemblent. Depuis que tous les aéroports sont exploités par le ministère des Transports, nous en payons le loyer à celui-ci.

M. POULIOT: Avez-vous une entente semblable avec l'aéroport de Saint-Hubert?

M. COLYER: Oui.

M. POULIOT: Naturellement il y a là un aéroport dont vous vous servez?

M. COLYER: Nous payons loyer là d'après l'échelle que je viens d'expliquer.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je ne veux pas restreindre la discussion, mais nous aimerions à terminer ces rapports.

M. POULIOT: Un instant. Par conséquent, vos déboursés pour les aéroports ne sont pas des immobilisations?

M. COLYER: Non, ce sont des dépenses d'exploitation.

M. JACKMAN: L'année dernière, les lignes aériennes Trans-Canada ont reçu $2,832,363 du ministère des Postes, et celui-ci évalue à $1,854,000 ses recettes de la poste aérienne. Le ministère des Postes a donc perdu $978,000 en chiffres ronds. Le représentant du ministère des Postes voudrait-il nous donner le chiffre correspondant pour toute la période depuis la conclusion du contrat avec les lignes aériennes Trans-Canada?

M. COOLICAN: Je n'ai pas ce chiffre ici, mais je puis me le procurer.

M. JACKMAN: Voulez-vous le verser au dossier? Je demande le chiffre du déficit subi par le ministère des Postes, en raison de la différence entre la somme versée aux lignes aériennes Trans-Canada pour le transport du courrier et le revenu de la poste aérienne.

Le PRÉSIDENT: Pour toute la période?

M. JACKMAN: Oui, depuis le début, année par année.

M. MAYBANK: Il s'agirait, en somme, d'ajouter les résultats de cette année à ceux de l'année dernière.

M. JACKMAN: Depuis combien d'années le ministère des Postes a-t-il un contrat avec les lignes aériennes Trans-Canada?

M. COOLICAN: Depuis 1937.

M. JACKMAN: Depuis combien de temps les lignes aériennes Trans-Canada existent-elles?

M. COOLICAN: Depuis 1937.

Le PRÉSIDENT: Ce rapport est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Page 10.

M. ENGLISH:

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1940

ACTIF

Disponibilités:		
Caisse	$ 503,061 64	
Avances au fonds de roulement	3,718 35	
Dépôts spéciaux	2,067 73	
Comptes à recevoir	475,206 73	
Reliquats à recevoir, trafic	139,791 66	
Reliquats à recevoir des agents	21,676 71	
Essences et lubrifiants pour moteurs	8,298 85	
Matériaux et magasins	294,838 90	
Divers	14,066 80	
		$1,462,727 37
Comptes débiteurs:		
Assurances payées d'avance	$ 27,441 04	
Divers	2,871 45	
		30,312 49
Immobilisations:		
Propriétés et matériel	$4,858,548 73	
Moins dépréciation à date	1,332,153 71	
		3,526,395 02
		$5,019,434 88

PASSIF

Exigibilités:		
Comptes à payer	$ 390,542 64	
Reliquats à payer, trafic	18,913 19	
Traitements et salaires	57,103 85	
Divers	43,173 69	
		$ 509,733 37
Comptes créditeurs		13,611 12
Réserve pour assurances		206,827 24
Capital-Actions:		
Actions souscrites—Valeur au pair	$5,000,000 00	
Moins partie non appelée du capital	1,250,000 00	
		3,750,000 00
Surplus		539,263 15
		$5,019,434 88

T. H. COOPER,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1940.

Nour certifions qu'à notre avis le bilan ci-dessus est correctement établi de manière à présenter un tableau fidèle et exact des affaires des Lignes aériennes Trans-Canada au 31 décembre 1940, et que l'état des revenus qui s'y rapporte est correctement dressé.

GEORGE A. TOUCHE & CO.
Comptables Agréés.

18 mars 1941.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avant d'aborder cette discussion, nous ferons bien de laisser les représentants du ministère des Postes terminer leur déposition, après les avoir remerciés de leur obligeance.

M. JACKMAN: J'ai une question à ajouter. Voudraient-ils placer en face de chaque année, sur le bilan des recettes d'exploitation, les recettes de la poste aérienne et les montants payés aux lignes aériennes Trans-Canada? Indiquer le taux exact pour chaque année. Il a été réduit de 60 cents à 45 cents.

L'hon. M. HOWE: Il n'a pas changé.

M. MAYBANK: Jusqu'à une époque récente. Le taux de 45 cents est maintenant en vigueur?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. JACKMAN: Où en est le contrat entre la Poste et Air-Canada? L'accord original a été modifié.

L'hon. M. HOWE: Oui, un amendement ajouté à la loi a modifié la clause automatique du contrat qui nous permettait de réduire le taux. Un nouveau contrat, conclu en 1941, prévoit un taux de 60 cents jusqu'au 1er avril et de 45 cents ensuite. Le changement introduit dans la loi nous a permis une réduction des taux de la poste aérienne plus élevée que celle prévue par la clause automatique.

M. COOLICAN: Cette mesure entre en vigueur par arrêté en conseil. Le contrat original avec les lignes aériennes Trans-Canada a été conclu pour dix ans, sous réserve de variations de prix calculées d'après le chiffre d'affaires annuel, selon la clause automatique du contrat.

M. JACKMAN: Je n'ai jamais vu le contrat original. Est-il visible?

L'hon. M. HOWE: Le contrat original de la Poste?

M. COOLICAN: Il est dans la loi même.

M. JACKMAN: Dans les statuts?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. JACKMAN: L'amendement est-il aussi incorporé aux statuts?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. JACKMAN: Autant que je me la rappelle, la clause automatique prescrivait que la majeure partie ou la totalité du bénéfice éventuel d'Air-Canada serait appliquée à une réduction des taux.

L'hon. M. HOWE: La moitié. Si nous avions gardé cette clause automatique, nous aurions payé 53 cents par mille cette année. Au lieu de cela, nous payons 45 cents par mille depuis huit mois.

M. JACKMAN: Les lignes aériennes Trans-Canada font très bien leurs affaires, d'après ce bilan.

L'hon. M. HOWE: Oui, elles marchent très bien.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons libérer M. Coolican. Je le remercie, ainsi que son adjoint, au nom du Comité.

M. EMMERSON: Je voudrais plus de détails sur les comptes à recevoir. Comment se décomposent-ils?

M. COOPER: Les montants dus par le ministère des Postes pour le transport du courrier se chiffrent à $259,000.

M. EMMERSON: $259,000?

M. COOPER: $259,000.

M. EMMERSON: Et les autres?

M. COOPER: Ministère des Transports, $39,000; ministère des Munitions et Approvisionnements, $25,000; ministère de la Défense nationale, $10,000; ministère britannique de la production des avions, $15,000; services aériens du Pacifique-Canadien, $9,000; *British Overseas Aircraft Corporation,* $4,000; plus différents remboursements de taxes sur l'essence, par les provinces.

M. MAYBANK: Vous ne payez pas les taxes provinciales sur l'essence?

M. COOPER: Nous la payons, et on nous la rembourse.

M. NICHOLSON: Les $21,000 de reliquats à recevoir des agents sont récupérables, je suppose?

M. COOPER: Oui, sans aucun doute.

M. ROSS: Le rapport de 1939 ne mentionnait pas d'autres sommes exigibles, au passif. Dans le rapport de 1940, j'en vois pour $43,173, sous la rubrique: Divers. En gros, qu'est-ce que cela comprend?

M. COOPER: $43,000? Quelques retenues des entrepreneurs, en pourcentages, et des prévisions d'impôts.

M. ROSS: Il n'y avait rien de tel en 1939.

M. COOPER: Probablement pas, non.

M. ROSS: Cette rubrique se répartit en deux sommes principales?

M. COOPER: Oui, en deux sommes.

Le PRÉSIDENT: Arrivons maintenant à la page 12.

M. GRAY: Je voudrais revenir au point soulevé par M. Emmerson. Je comprends le compte de la Poste et le compte provincial, mais je ne comprends pas les autres. Correspondent-ils à quelques services?

M. COOPER: A part le compte du ministère des Postes?

Le PRÉSIDENT: Oui. Je comprends le compte de la Poste et le remboursement de la taxe sur l'essence.

M. ENGLISH: Nous faisons des travaux de réparation, de réparation d'appareils, pour le Corps d'aviation royal canadien.

M. GRAY: Pour la Défense nationale?

M. ENGLISH: Oui, et le ministère des Munitions et Approvisionnements nous fait faire des réparations d'appareils. Ce sont tous des comptes de ce genre.

M. EMMERSON: Il n'y a pas de services de transport de voyageurs ou de messageries?

M. ENGLISH: Non.

M. HAZEN: Cette compagnie a-t-elle des propriétés immobilières?

L'hon. M. HOWE: Elle est propriétaire de hangars.

M. HAZEN: Ces hangars sont construits sur des terrains. La Compagnie possède les hangars, mais le terrain appartient à qui?

M. COLYER: Partout où nous avons un bâtiment, nous avons un bail de cinquante ans.

M. HAZEN: Vous avez un bail de cinquante ans pour les terrains où sont construits vos hangars?

M. COLYER: Oui, monsieur.

M. HAZEN: Et à l'expiration de ce bail, à qui appartiennent les améliorations?

M. COLYER: Nous avons prévu un compte de dépréciation dans nos frais d'exploitation. Nous répartissons la dépréciation d'un bâtiment sur cinquante années, de sorte qu'à l'expiration du bail le bâtiment n'a plus de valeur, dans nos livres. Les baux que nous avons conclus avec diverses municipalités comportent divers arrangements. Ils prévoient le renouvellement du bail, où notre droit de vente ou d'enlèvement du bâtiment.

M. HAZEN: Vous avez dit que vous payez $150 pour le loyer...

M. COLYER: Pour l'usage du champ d'aviation.

M. HAZEN: Cela se monte à quelle somme?

M. COLYER: A $150 par mois, soit $1,800 par an pour un premier service.

M. DONNELLY: Combien enlevez-vous pour la dépréciation?

M. COOPER: Deux pour cent.

M. ENGLISH:

ÉTAT DES REVENUS

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1940

Recettes d'exploitation:		
Passagers		$1,574,217 33
Courrier		2,832,363 20
Messageries		39,488 84
Excédents de bagage		9,192 36
Autres transports		27,744 63
Imprévus		109,377 03
Total		$4,592,383 39
Frais d'exploitation:		
Avions—		
Exploitation et entretien	$2,041,590 04	
Dépréciation	595,723 68	
		$2,637,313 72
Installations au sol—		
Exploitation et entretien	$ 688,869 99	
Dépréciation	105,775 50	
		794,645 49
Imprévus		63,830 97
Trafics et administration générale		301,256 51
Impôts généraux		58,887 35
Change, etc.		9,686 20
Intérêt sur capital engagé		187,500 00
Total		$4,053,120 24
Surplus		$ 539,263 15

STATISTIQUES

Parcours des lignes exploitées—Milles	3,662
Milles payants parcourus	4,770,219
Milles d'entraînement parcourus	488,765
Passagers payants transportés	53,180
Moyenne des passagers transportés par rapport aux places	63%
Moyenne de milles par passager	551
Poids du courrier transporté (Livres)	927,037
Poids des messageries (Livres)	105,788
Poids des excédents de bagages (Livres)	50,559

M. JACKMAN: La moyenne des passagers transportés par rapport aux places, 63 p. 100, n'est pas la même qui nous avait été donnée.

M. COLYER: Celle-ci se rapporte à l'ensemble du réseau. Je vous avais donné le chiffre de 74 p. 100 pour le Transcontinental.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser?

M. JACKMAN: Oui.

M. ROSS: Dans l'état des revenus, que sont ces $109,377.03 d'imprévus?

M. COLYER: Ce montant porte sur l'essence, sur l'huile, et sur les services fournis au ministère des Munitions et Approvisionnements, au Corps d'aviation Royal Canadien, etc.

M. GRAY: Ce pourcentage se compare-t-il à celui des lignes Trans-Canada aux Etats-Unis?

M. COLYER: Je crois que notre coefficient de charge est plus élevé.

M. JACKMAN: Puisqu'il n'y a pas de ligne rivale pour la comparaison de ces chiffres, pourriez-vous comparer vos pourcentages d'exploitation à ceux des lignes américaines?

M. COLYER: Ce sont à peu près les mêmes.

M. JACKMAN: Votre pourcentage n'est-il pas plus élevé que celui de la moyenne des lignes américaines?

M. COLYER: Plus élevé que certains d'entre eux -97.3. Il peut y en avoir de plus élevés.

M. JACKMAN: Votre compagnie se développe rapidement. Vous pouvez assumer, du fait de votre développement, des dépenses que n'assument pas les compagnies américaines, plus anciennes.

M. COLYER: Nous en avons tous les ans.

M. JACKMAN: Mais le rapport de vos frais d'exploitation à vos recettes d'exploitation se compare avantageusement au rapport correspondant des lignes américaines?

M. COLYER: Certaines lignes américaines réalisent de gros bénéfices, et d'autres sont déficitaires. Air-Canada a réalisé l'année dernière un bénéfice de plus de $500,000. Je crois que les *American Air Lines* ont accusé un bénéfice d'environ $2,000,000, l'année dernière.

M. JACKMAN: Il est difficile de demander à la direction si ces résultats sont bons, puisqu'on ne peut les comparer à ceux d'une ligne concurrente. Je demande à la direction de me donner franchement le rapport de ses frais à ses recettes, et celui de ses frais d'administration à son revenu total.

M. COLYER: Je ne sais si je dois répondre directement à votre question, de crainte d'être accusé, selon la réponse, de nous diminuer ou de nous vanter.

M. JACKMAN: C'est juste.

M. COLYER: Nous croyons qu'Air-Canada a fonctionné d'une manière satisfaisante, comparable à celle des lignes américaines. Du moins, nous l'espérons.

M. JACKMAN: Je suis sûr que la bonne volonté existe, mais obtient-elle des résultats correspondants?

Le PRÉSIDENT: Dois-je comprendre que vous demandez un rapport précis de leur exploitation?

M. JACKMAN: Je voudrais, sur certaines proportions, une comparaison avec les lignes similaires des Etats-Unis.

Le PRÉSIDENT: La Compagnie est sans doute disposée à vous fournir un rapport, mais il n'est pas nécessaire de l'insérer au compte rendu.

M. JACKMAN: Il n'y a rien là de secret.

M. COLYER: M. Howe pourra probablement vous renseigner. Il est au courant de ce qui concerne les lignes américaines et de ce qui concerne Air-Canada.

L'hon. M. HOWE: Certains facteurs agissent contre nous. Nos aéroplanes coûtent environ 50 p. 100 plus cher qu'aux Etats-Unis, à cause des droits de douane. L'essence nous coûte probablement 50 p. 100 plus cher. Malgré cela, je crois que les résultats supportent très bien la comparaison avec ceux des Etats-Unis. En développant notre trafic, nous arriverons à des taux aussi bas que ceux des Etats-Unis, tout en maintenant une exploitation profitable.

M. JACKMAN: Par exemple, $301,256.01 de "Trafic et administration générale" me paraissent élevés pour un revenu brut de $4,592,383.39, pour l'importance de la ligne.

M. COLYER: Ces frais sont inférieurs à la moyenne des frais correspondants aux Etats-Unis. Nous avons procédé nous-mêmes à la comparaison. C'est dans les frais d'exploitation que nous subissons un handicap, dans l'achat de matériel, de pièce de rechange, etc. Nous avons des chiffres, que je crois exacts, et d'après lesquels les impôts directs—douanes, taxes de vente, etc.—augmentent nos frais d'exploitation de 20 p. 100. Nous pourrions aller plus loin, et vous démontrer qu'en tenant compte de cette entrave, nous obtenons des résultats très satisfaisants. On a dit tout à l'heure que, dans l'année 1940, le ministère des Postes a versé aux lignes Trans-Canada environ $1,000,000 de plus qu'il n'a touché pour le même service. Sur ce million, Air-Canada garde $539,000 à la banque; et cette somme appartient toujours à l'Etat canadien. Vingt pour cent de nos frais d'exploitation sont des contributions directes versées à l'Etat canadien. Vingt pour cent de $4,000,000, cela vous donne

près de $800,000 perçus par l'Etat canadien en raison de l'exploitation des lignes aériennes Trans-Canada. Prenez tout cela en considération, rappelez-vous qu'Air-Canada et le ministère des Postes sont des régies d'Etat, et vous apercevrez un bénéfice net, outre le dépôt d'Air-Canada en banque.

M. JACKMAN: Je suis sûr que le ministre ne regrette pas que j'aie posé la question.

M. DONNELLY: Je propose l'adoption du rapport annuel des lignes aériennes Trans-Canada.

M. JACKMAN: J'ai encore une ou deux questions à poser monsieur le président. Air-Canada a-t-il subi des déficits pour lesquels l'Etat canadien aurait avancé de l'argent?

M. COLYER: Oui. Nous avons eu déficit tous les ans jusqu'à cette année.

M. JACKMAN: Qui a été couvert par l'Etat?

M. COLYER: Nous étions remboursés de notre déficit, chaque année, en vertu de la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. JACKMAN: Pourrions-nous avoir un état de ces remboursements?

M. COLYER: Les chiffres sont ici.

Notre déficit en 1937 a été de $11,005.07.
Notre déficit en 1938 a été de $818,025.86.
Notre déficit en 1939 a été de $411,656.59.

M. JACKMAN: Vous avez un compte: Intérêt sur capital engagé, $187,500. Il est étrange de baptiser intérêt ce que vous payez sur le capital-actions.

L'hon. M. HOWE: C'est ainsi déterminé dans la Loi. Celle-ci prescrit que le chemin de fer recevra 5 p. 100 d'intérêt sur le capital engagé.

M. JACKMAN: Même si ce sont des titres?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. JACKMAN: Les lignes aériennes commencent à se trouver embarrassées de leur capital d'exploitation sous forme d'argent liquide.

L'hon. M. HOWE: Non.

M. JACKMAN: Qu'allez-vous faire de cet argent? Acheter du dernier emprunt ou verser un dividende?

L'hon. M. HOWE: S'il augmente trop, nous pourrons racheter des titres, ou effectuer quelque opération de ce genre.

M. COLYER: Le bénéfice de $530,000, l'année dernière, nous a évité un appel au capital-actions autorisé. Nous avons encore pour $1,250,000 de capital non versé.

M. JACKSON: Les tarifs aériens sont-ils soumis au nouvel impôt de 10 p. 100?

M. COLYER: Oui, monsieur.

L'hon. M. HOWE: L'essence est également soumise à l'impôt de 3 p. 100.

M. HANSON: Monsieur le président, j'appuie la motion de M. Donnelly.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Donnelly, appuyé par M. Hanson, propose l'adoption du rapport des Lignes aériennes Trans-Canada. Unanimité.

(Adopté.)

Avant de le déclarer définitivement adopté, je voudrais régler la question soulevée par M. Hanson, au sujet du rapport signé par M. Hungerford, et que nous n'aurions pas lu intégralement.

M. HANSON: Vous vous êtes arrêté à "Propriété et Matériel".

Le PRÉSIDENT: Je croyais que nous avions tout lu.

M. HANSON: Vous n'avez pas lu la page 7.

M. JACKMAN: Vous vous êtes arrêté là.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous l'insertion du rapport complet au compte rendu?

M. HANSON: Je le propose.

Le PRÉSIDENT: Le Comité veut-il tenir une séance ce soir?

M. MCCULLOCH: Je propose de tenir une séance à 8 heures 30. Nombre de témoins de Montréal désirent rentrer chez eux.

M. DONNELLY: J'appuie la motion.

M. JACKMAN: Je m'y oppose.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Nous avons maintenant le rapport annuel du réseau des Chemins de fer nationaux. M. Hungerford désire présenter quelques observations, avant que nous abordions le rapport.

M. HUNGERFORD: Je voudrais simplement souligner quelques points importants du rapport et des affaires de la Compagnie en 1940. J'ai préparé la déclaration que voici:

Les observations suivantes pourront être utiles au Comité, pour compléter le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada:

Les recettes brutes des Chemins de fer Nationaux du Canada en 1940 ont été de $247,500,000. Après paiement de toutes les dépenses d'exploitation, les recettes nettes d'exploitation se chiffrent à $45,000,000, soit une augmentation de $24,000,000 sur 1939. Des recettes nettes d'exploitation, nous avons déduit $6,250,000 d'impôts, et d'autres charges, laissant $38,000,000 pour les charges fixes. Celles-ci sont de $53,000,000, dont $49,000,000 d'intérêts sur des titres entre les mains du public. Il a marqué au réseau $17,000,000 pour gagner l'équivalent de ses $53,000,000 de charges fixes. Comme l'indique le rapport annuel, vos administrateurs espèrent que, cette année, le réseau gagnera l'équivalent de ses charges fixes, pourvu qu'il ne surgisse pas de changement majeur dans les chiffres du trafic, l'échelle des salaires ou le prix du matériel.

Quelques faits mettront en lumière la perfection croissante de l'exploitation du réseau. Ils se rapportent à l'exploitation en 1940:

La quantité moyenne de marchandises transportée par chaque train a dépassé les records précédents.

La vitesse moyenne du transport du fret a dépassé d'environ 40 p. 100 celle de 1923.

Le rendement horaire des trains de marchandises, en progrès de 75 p. 100 par rapport à 1923, a dépassé tous les records précédents.

La proportion d'utilisation des wagons de marchandises est la plus forte jamais atteinte par le réseau.

La même observation s'applique au rendement du combustible dans le transport des marchandises.

Le nombre des wagons de marchandises ayant besoin de réparations est plus faible que jamais.

L'effet de cette amélioration générale, en dollars et en cents, ressort d'une comparaison entre les résultats d'exploitation de 1940 et ceux de 1924. Les recettes brutes ont été presque équivalentes, ces deux années-là, mais les recettes nettes de 1940 ont dépassé de $26,000,000 celles de 1924. Dans l'intervalle, de 1924 à 1940, le prix moyen du transport du fret, par tonne-mille, avait été réduit de 11 p. 100. Si les taux de 1924 avaient été en vigueur en 1940, le revenu net de l'année dernière aurait été augmenté de $25,000,000. La comparaison avec les autres années fait ressortir un progrès continu.

En 1940, le coefficient d'exploitation—c'est-à-dire le rapport des dépenses d'exploitation aux recettes d'exploitation—a été le plus faible de toute l'histoire du réseau.

Ainsi que le rapport annuel le signale, la participation du Canada à la guerre exige un effort supplémentaire des chemins de fer en général, et du réseau national en particulier. Pendant la Grande Guerre de 1914 à 1918, les réseaux canadiens ont accompli une tâche magnifique, avec des lignes incomplètes et un matériel insuffisant. Mais des efforts considérables n'ont pu empêcher la congestion, et parfois l'arrêt du trafic. Actuellement, le trafic-marchandises dépasse de 45 p. 100 celui de l'année la plus active de la dernière guerre—fait peu connu. Et ce tonnage est transporté sans retards sensibles.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous maintenant lire le rapport, monsieur Armstrong.

M. ARMSTRONG: Voici le rapport des chemins de fer nationaux du Canada pour l'exercice 1940.

MONTRÉAL, 19 mars 1941.

A l'honorable M. P. J. A. CARDIN, C.R., M.P.,
Ministre des Transports,
Ottawa, Ont.

Monsieur le ministre,

Conformément aux articles 14 et 15 de la Loi Canadien National-Pacifique, Canadien, 1936, le Conseil d'administration des Chemins de fer nationaux du Canada a l'honneur de vous soumettre le rapport de l'exercice 1940:

RÉSULTAT DE L'EXPLOITATION

	1940	1939	Augmentation ou *diminution*
Recettes d'exploitation	$247,527,224 81	$203,820,186 62	$43,707,038 19
Frais d'exploitation	202,519,812 88	182,965,768 18	19,554,044 70
Recettes nettes d'exploitation	$ 45,007,411 93	$ 20,854,418 44	$24,152,993 49
Autres revenus nets et profits et pertes	11,532,968 88	10,219,395 11	1,313,573 77
Revenus nets disponibles pour les intérêts	$ 33,474,443 05	$ 10,635,023 33	$22,839,419 72
Service de la dette due au public	48,701,523 73	49,814,377 90	*1,112,854 17*
Intérêts sur les prêts de l'Etat	1,737,963 50	916,165 01	821,798 49
Déficit de caisse	$ 16,965,044 18	$ 40,095,519 58	*$23,130,475 40*

A la suite de la participation du Canada à la guerre, le Réseau d'Etat a dû répondre à une demande de transport beaucoup plus considérable. Il s'est pleinement acquitté de cette nouvelle tâche.

Il nous est agréable de pouvoir rapporter une amélioration dans les recettes. Il est à remarquer que les recettes nettes d'exploitation, soit ce qui reste des recettes brutes déduction faite des frais d'exploitation, se sont élevées à $45,007,000. C'est une amélioration de $24,152,000 ou de 116 pour 100, par rapport à l'exercice 1939. Le coefficient d'exploitation en 1940 a été de 81.82 pour 100, soit le plus petit dans l'histoire du réseau. Les frais d'exploitation n'ont absorbé que 45 cents de chaque dollar supplémentaire des recettes, la différence de 55 cents restant pour défrayer les impôts et les charges fixes. Le revenu net disponible pour les intérêts s'est élevé à $33,474,000, une hausse de $22,839,000 sur l'année 1939.

Recettes d'exploitation

Les recettes d'exploitation se sont élevées à $247,527,000, une augmentation de $43,707,000 ou de 21.4 pour 100 sur l'année précédente. Cette augmentation s'est manifestée dans tous les services: les recettes du service des marchandises accusent une hausse de 21.4 pour 100; celles du service des voyageurs, de 21.8 pour 100 et celles de la poste, des messageries et autres, de 21.4 pour 100. L'augmentation sur les lignes du réseau, au Canada, fut de 22.7 pour 100, et celle sur les lignes aux Etats-Unis, de 14.5 pour 100.

Les recettes du service des marchandises ont augmenté de $34,307,000 et celles du service des voyageurs de $3,885,000. On trouvera plus loin un tableau détaillé des marchandises transportées, mais ces statistiques ne montrent pas toute l'importance du rôle que jouent les chemins de fer dans l'effort de guerre du Canada. Elles laissent toutefois entrevoir le déplacement de nombreuses recrues et de soldats; de longs convois de matériaux de construction et de matériel à destination des camps d'entraînement et des usines de munition; le volume sans cesse croissant des matières premières transportées aux usines de guerre et l'acheminement vers les ports de mer de matériel de guerre, des produits miniers, forestiers et agricoles du pays.

Frais d'exploitation

Les frais d'exploitation se sont élevés à $202,519,000, une augmentation de $19,554,000 ou de 10.7 pour 100. La relation entre l'augmentation des recettes et les frais est satisfaisante. Le réseau et le matériel ont été maintenus en bon état.

La circulation plus intense a créé un grand nombre d'emplois et 4,702 personnes de plus sont entrées au service du Réseau qui compte présentement 82,831 employés.

Avant le 1er janvier 1940, c'était la coutume d'inscrire au poste "frais d'exploitation" le coût du matériel détruit ou usé lorsque ce matériel était réformé définitivement. Comme il est peu probable que ces réformes seront aussi importantes au cours des prochaines années et afin que les frais d'exploitation puissent refléter pour chaque exercice une juste proportion des réformes accomplies, l'administration a jugé à propos de tenir compte de la dépréciation du matériel roulant et flottant de la Compagnie à partir du 1er janvier 1940. Ce genre de comptabilité, reconnu par l'*Interstate Commerce Commission* est déjà en usage pour les lignes du réseau aux Etats-Unis. La comptabilité de dépréciation est donc maintenant uniforme sur tout le réseau et elle correspond à celle en usage sur tous les réseaux de première classe aux Etats-Unis. En 1940 le montant de dépréciation s'est élevé à $11,307,000.

Revenus divers et Profits et Pertes

Les comptes groupés sous ce titre accusent une augmentation de $1,313,000 sur les chiffres de 1939.

Les impôts se sont élevés à $7,039,000. Ils sont pratiquement les mêmes qu'en 1939, taxes de vente à part. Celles-ci se sont chiffrées à $4,214,900. Les recettes nettes des hôtels ont été de $502,000 contre $302,000 en 1939. Le change sur les monnaies anglaises et américaines a augmenté de $1,151,000. Les revenus provenant des wagons de réseaux étrangers circulant sur nos lignes sont en hausse de $560,000.

Intérêts

Le service de la dette due au public a exigé $48,701,000, soit $1,112,000 de moins qu'en 1939.

L'intérêt payé à l'Etat sur des avances temporaires de capital a été de $1,737,000, une hausse de $821,000 par rapport à 1939.

Déficit de caisse

Les recettes nettes d'exploitation se sont élevées, en 1940, à $45,007,000. Après paiement des impôts, des intérêts dus sur la dette consolidée, des intérêts à l'Etat, etc. qui se totalisent à $61,972,000, le déficit de caisse pour l'année a été de $16,965,000, soit une amélioration de $23,130,000 sur l'exercice 1939. On trouvera le détail dans les comptes annexés à ce rapport.

IMMOBILISATIONS

Matériel roulant acheté ou construit	$17,098,358
Matériel mis au rancart	*8,348,943*
Améliorations générales au matériel	51,377
Transformations et améliorations de matériel	*168,325*
Matériel de messageries et divers	169,738
Agrandissement de la gare à marchandises à Turcot, P.Q.	134,673
Nouveau terminus de locomotives à Fairview, N.-E.	305,608
Usine de construction de locomotives à Moncton, N.-B.	290,416
Dispositifs de chargement de charbon à Campbellton et à Chipman, N.-B.	41,918
Prolongement des voies, division de New-Glasgow, N.-E.	98,454
Prolongement des voies à Truro, N.-E.	85,583
Agrandissement de la gare à marchandises à Moncton, N.-B.	225,135
Terminus de Montréal	3,599,076
Additions et améliorations, moins les retraits	3,815,903
	$17,398,971

L'important trafic à destination ou en provenance des ports de l'Atlantique a nécessité ces travaux de réorganisation et d'agrandissement aux gares à marchandises, aux termini et aux voies.

Au cours de l'année le matériel suivant a été acquis: 2,765 wagons à marchandises, 500 wagons-plateforme et 25 locomotives type Northern (tout ce matériel roulant avait été commandé en 1939 pour répondre aux exigences du transport en temps de guerre), 5 fourgons postes-messageries, 4 voitures à voyageurs, 25 fourgons, 60 wagons frigorifiques, 150 wagons à ballast, 15 cambuses et 21 unités de travail.

Ont été réformés pendant l'année: 25 locomotives; 2,018 wagons de marchandises; 23 voitures à voyageurs; 834 unités de travail et 6 unités de matériel flottant. Cette perte est inscrite au poste "Réserve pour dépréciation".

FINANCE

Il n'y eut pas d'échéance d'obligations pendant l'année, sauf le remboursement annuel sur le capital à l'"Equipment Trust" et au fonds d'amortissement et le rachat de certificats en série qui s'élèvent à $8,548,182. Ces paiements ont été effectués à l'aide d'avances temporaires de l'Etat. Aucune émission n'a été offerte au public.

L'Etat, le Canadien-National et le Pacifique-Canadien se sont entendus pour acheter le matériel roulant nécessaire aux deux chemins de fer pour le besoin du transport en temps de guerre. D'après cette entente, en date du 7 décembre 1940, l'Etat finance ces achats de matériel et le Canadien-National s'engage à rembourser un prêt de $14,879,524 en 15 versements annuels, de 1941, à 1955, avec intérêt à 3½ pour 100, par année.

Rachat d'obligations

La dette consolidée du Canadien-National comprend £24,624,455 de *Perpetual Consolidated Debenture Stock* à 4 pour 100, émissions de l'ancien *Grand Trunk Railway Company of Canada.* Le paiement de l'intérêt était garanti par le Dominion en vertu du *Grand Trunk Railway Acquisition Act, 1919.* Par un arrêté de la Trésorerie de Sa Majesté du Royaume-Uni, adopté le 26 octobre 1940, toutes les obligations précitées détenues par des résidents du Royaume-Uni, ont été transportées à la Trésorerie. Ces obligations, d'une valeur au pair de £100, ont été rachetées à £103.17.4 plus l'intérêt accumulé de £0.7.1 et ont été payées le 26 novembre 1940. Le rachat s'est effectué à la condition que le Canadien-National acquière les titres du Trésor au prix payé par celui-ci. Par l'arrêté C.P. 6002, en date du 25 octobre 1940, rendu en vertu de la Loi de financement et de garantie des Chemins de fer Nationaux du Canada, 1940, et de la Loi des mesures de guerre, la compagnie a été autorisée à racheter ces titres et le ministre des Finances a été autorisé à consentir à la compagnie, à cette fin,

le prêt portant intérêt au taux annuel de 3½ pour 100. Le prêt est remboursable sur demande et garanti par des billets promissoires et les obligations ainsi rachetées.

A la fin de l'exercice 1940, le montant d'obligations détenues dans le Royaume-Uni n'était pas déterminé définitivement mais les livres ont été fermés sur la base d'un total de £22,500,000 à racheter. Toute rectification sera inscrite aux livres pour l'exercice 1941. Le rachat de ces obligations au cours actuel de la livre sterling réduit la dette du réseau de $5,503,500. Ce gain de capital a été inscrit au poste "Part de propriétaire". L'opération permet aussi une économie de $740,000 d'intérêts. Par contre le chemin de fer devra renoncer au gain actuel de $357,000 résultant du paiement de l'intérêt en livres sterling.

Le 14 décembre dernier, la compagnie a offert aux détenteurs canadiens de ces titres de racheter ceux-ci le 15 janvier 1941 à 94.55 pour 100 net, en fonds canadiens (équivalent de £103.17.4 par £100 aux taux d'échange de $4.43 la livre) ou en sterling, au choix. Les titres ainsi acquis figureront dans les comptes pour l'exercice 1941.

Coopération

Au cours de l'année la Commission des Transports a permis l'abandon, en coopération avec le Pacifique-Canadien, des lignes suivantes:

De	A	Province	Réseau	Milles
Joliette	Montfort Jct.	Québec	Can. Nat.	31.6
Carbo	Cushing Jct.	Québec	Can. Nat.	24.6
Arnprior	Eganville	Ontario	Can. Nat.	37.9
Alex	Nevis	Alberta	Can. Nat.	9.5
Red Deer Jct.	Red Deer	Alberta	Can. Nat.	5.1
				108.7

De plus, la Commission a recommandé l'abandon de 18.9 milles de lignes du Pacifique-Canadien et de 12.6 milles de lignes du National-Canadien entre Dranoel et Medonte, Ont., sans toutefois émettre d'ordre. La Commission a refusé la demande d'abandon de la ligne du National-Canadien, de Louise à Deloraine, Man., un parcours de 56.7 milles. La Commission étudie actuellement la requête d'abandonner la ligne du Pacifique-Canadien de Cataract à Fergus, Ont. (24.7 milles) et celles faites antérieurement, en coopération avec le Pacifique-Canadien et le *Northern Alberta Railway*, d'abandonner 133.8 milles du National-Canadien, 219.2 milles du Pacifique-Canadien, et 29.8 milles du *Northern Alberta Railway*.

Abandon d'embranchements

Conformément à notre politique d'abandonner les embranchements déficitaires, à faible circulation, il a été demandé à la Commission d'abandonner les lignes suivantes:

De	A	Province	Milles
Hampton	St. Martins	Nouveau-Brunswick	28.8
Marmora	Cordova Mines	Ontario	6.2
Alvinston	Kingscourt	Ontario	9.7
Parisville	Deschaillons	Québec	3.5
Tweed	Yarker	Ontario	33.9
Napanee	Deseronto	Ontario	6.3
Whitby	Port Perry	Ontario	17.5
Clinton	Wingham	Ontario	22.9
			128.8

La Commission a approuvé les trois premières requêtes et sa décision est attendue pour les autres. De plus, la Commission a approuvé la demande faite, en 1939, d'abandon de la ligne Fortierville-St-Grégoire, P.Q., un parcours de 27.3 milles.

La guerre

La Compagnie et ses employés appuient de toutes leurs forces l'effort de guerre du pays. Le personnel expérimenté et les usines constituent une réserve où le pays est à même de puiser abondamment aux heures critiques. Déjà 1,859 employés font partie de l'armée active. Les services de 53 hauts fonctionnaires et employés ont été prêtés à l'Etat pour la durée de la guerre et les services d'officiers et d'employés spécialisés ont été prêtés temporairement. Le service d'Arpentage et d'Immeuble de la Compagnie a été chargé par l'Etat de s'occuper de l'achat d'emplacements d'aérodromes, d'usines de munitions, etc. La Compagnie a cédé au ministère des Munitions et de l'Approvisionnement ses usines de St-Malo, à Québec. Les travaux exécutés autrefois à cet endroit s'effectuent dans d'autres usines de la Compagnie. Le ministère de la Défense nationale a réquisitionné le *Prince Robert* et le *Prince David*. Les chantiers maritimes de la Compagnie servent à la construction de navires de guerre. Les usines du Réseau fabriquent des machines-outils et l'on se prépare actuellement à fabriquer des canons, des affûts de canon, etc. Les timbres d'épargne de guerre sont en vente dans tous les bureaux des télégraphes et des messageries ainsi que dans les usines et aux termini.

Perspectives pour 1941

Tout laisse prévoir un trafic encore plus intense en 1941. L'Administration espère que la Compagnie rencontrera ses charges fixes et n'aura pas besoin de recourir à l'Etat pour combler un déficit. Pour atteindre ce résultat, les recettes nettes, défalcation faite des frais d'exploitation, devront s'élever à $63,000,000 environ, montant nécessaire pour défrayer les impôts ainsi que l'intérêt sur la dette due au public, à l'Etat, etc. Cette prévision est fondée sur l'augmentation de trafic prévu, sur le maintien de l'échelle des salaires et du coût des matériaux. Evidemment, il faut toujours tenir compte des circonstances fortuites, mais l'Administration croit que la présente année fournira au réseau National-Canadien l'occasion de démontrer, une fois de plus, qu'il peut subvenir à ses besoins pourvu que le trafic soit proportionné à ses moyens.

Mais plus importante que l'allégement du budget national est la capacité du réseau d'Etat d'assurer le service de transport efficace requis par l'effort de guerre du pays. En 1941, le Canadien-National sera plus que jamais mis à l'épreuve. Ses voies, ses locomotives et son matériel roulant sont en bon état. Ses employés sont loyaux, habiles et accomplissent leur tâche avec enthousiasme. L'Administration a confiance que le réseau d'Etat saura satisfaire toutes les exigences en cette heure grave de notre histoire.

Pour le Conseil d'administration,

Le président,
S. J. HUNGERFORD.

M. POULIOT: Pourrions-nous ajourner jusqu'à demain matin?

Le PRÉSIDENT: Il est six heures moins cinq. Préférez-vous continuer la discussion, ou suspendre jusqu'à ce soir?

Quelques MEMBRES du Comité: Suspendre.

A 5 h. 55 du soir, la séance est suspendue jusqu'à 8 h. 30.

SÉANCE DU SOIR

Le Comité se réunit de nouveau à 8 h. 30 du soir

Le PRÉSIDENT: La séance est ouverte. Nous avons terminé la lecture du rapport avant le dîner. A vous maintenant de décider.

M. NICHOLSON: Le président nous dira-t-il si les augmentations de salaires, au cours de l'année, peuvent influencer les recettes nettes de l'année prochaine? Où en est le conflit relatif aux salaires avec les employés des deux réseaux?

M. HUNGERFORD: La question est soumise à des comités de conciliation. C'est tout ce que nous pouvons dire.

M. NICHOLSON: Je vois un revenu net de $502,000 de l'exploitation des hôtels. Certains hôtels ont-ils enregistré un déficit au cours de l'année; en ce cas voudriez-vous nous donner des explications?

M. COOPER: L'hôtel de Charlottetown a perdu $4,636; Pictou Lodge, $6,507; Fort-Garry, $31,105; l'hôtel Macdonald, $347. Le Nova Scotian a gagné $84,000; le Château, $395,000; le Prince Arthur, $2,000; Minaki Lodge, $5,000; Prince Edward, $2,000; Jasper Park, $41,000; le Bessborough, $13,312.

M. NICHOLSON: C'est un bon résultat pour la compagnie.

M. HANSON: Et l'hôtel de Vancouver?

M. COOPER: L'hôtel de Vancouver est exploité conjointement par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. En 1940, son bénéfice d'exploitation, après déduction des taxes et de la réserve pour dépréciation, était de $73,701.

M. JACKMAN: Pourrions-nous avoir un bilan relatif aux hôtels, et même un petit bilan d'exploitation indiquant les recettes brutes, les dépenses d'exploitation, les recettes nettes, les impôts et les immobilisations, pour chaque hôtel, au cours de l'année dernière?

M. COOPER: Oui. Nous ferons préparer un état, qui sera imprimé avec le compte rendu.

M. JACKMAN: C'est cela, faites-le mettre au compte rendu. Je vois que vous avez une réserve pour dépréciation, à l'hôtel exploité conjointement, à Vancouver. Avez-vous une réserve pour dépréciation pour tous les hôtels, maintenant?

M. COOPER: Ai-je parlé de dépréciation?

M. JACKMAN: Oui, vous avez parlé de dépréciation et de taxes.

M. COOPER: L'accord conclu en vue de l'exploitation de l'hôtel de Vancouver prévoit une dépréciation de 5 p. 100 par an sur les meubles et garnitures, mais non sur les bâtiments ou le matériel fixe. Nous déprécions l'ameublement, non pas l'édifice et le matériel fixe.

M. JACKMAN: Parlez-vous de ce qu'on appelle en langage juridique les "immeubles par destination"? Les dépréciez-vous?

M. COOPER: Non; nous ne déprécions que l'ameublement.

M. JACKMAN: Votre classification est arbitraire. Je ne puis pas la comprendre sans savoir exactement quels objets elle embrasse. Le public ne connaît pas la différence entre les immeubles par destination et la propriété.

M. COOPER: Je ne comprends pas bien...

M. JACKMAN: Les immeubles par destination ont une définition juridique. Si vous dites que vous dépréciez les immeubles par destination ou la propriété, je sais de quoi vous parlez.

M. COOPER: Par exemple, une baignoire serait un immeuble par destination. Nous ne déprécions pas les baignoires, ou les installations électriques, ou autres choses de ce genre. Nous déprécions les objets amovibles.

Le PRÉSIDENT: Ce que nous appelons les meubles.

M. JACKMAN: Précisons ce point. Il y a des installations amovibles, que le locataire peut emporter.

M. COOPER: Pas le matériel fixe.

M. ROSS: C'est alors de l'ameublement.

M. NICHOLSON: Avez-vous un bilan des pertes et profits de ces hôtels pendant les cinq dernières années? Est-il disponible? Pourriez-vous nous donner une comparaison des affaires de cette année avec celles des cinq années précédentes?

M. COOPER: Nous avons versé aux comptes rendus de ce Comité, chaque année, un bilan de l'exploitation de chacun des hôtels.

M. NICHOLSON: Je suis nouveau, au Comité.

M. COOPER: Au lieu d'un état pour 1940, nous fournirons un état pour cinq ans.

M. NICHOLSON: Je voudrais avoir une idée des profits et pertes de tout le réseau des hôtels pendant ces cinq années. Je ne demande pas les détails pour chacun d'eux.

M. COOPER: Nous pouvons vous satisfaire.

M. JACKMAN: Quel était le montant total des immobilisations, pour tout le réseau des hôtels, en 1940 et aussi en 1939, si vous avez ces chiffres?

M. COOPER: En 1940, les immobilisations pour les hôtels exploités par les Chemins de fer Nationaux du Canada étaient de $118,240.

M. JACKMAN: Et pour 1939?

M. COOPER: $68,723.

M. NICHOLSON: Au chapitre "Abandon d'embranchements", je vois un embranchement de 22.9 milles de Clinton à Wingham. Je crois que ce projet d'abandon suscite une menace de procès de la part d'un canton de Hullet. La compagnie ne s'est-elle pas engagée, à l'époque de la construction, à verser un dédommagement si elle venait à cesser le service? Avez-vous des renseignements à ce sujet?

M. ARMSTRONG: La Commission des Transports a autorisé le réseau à abandonner l'embranchement, malgré cet accord. Elle a rendu cette décision sans préjudice des réclamations dont le canton peut saisir les tribunaux. Aucune réclamation n'ayant été faite, aucune mesure n'est nécessaire.

M. SHAW: La décision de la Commission des Transports est-elle finale, ou le ministre a-t-il quelque autorité sur les délibérations de la Commission?

L'hon. M. CARDIN: Pas le ministre; mais on peut en appeler au Gouverneur en conseil.

M. NICHOLSON: Vous dites que le canton n'a pas intenté de procès dans ce cas?

M. ARMSTRONG: Aucune action devant les tribunaux.

M. NICHOLSON: D'après une nouvelle que j'ai lue, le canton aurait intenté un procès.

M. ARMSTRONG: Je crois qu'il discute la question avec le réseau. Il n'y a pas de procès, à ma connaissance.

M. ROSS: La ligne n'a pas été abandonnée?

M. ARMSTRONG: Non, les rails n'ont pas encore été enlevés.

M. NICHOLSON: Mais le service est suspendu?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. SHAW: Dans les cas où, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien exploitant des lignes parallèles, l'une de ces lignes est supprimée, quel peut être le résultat de cette mesure sur les tarifs-marchandises? Car, après tout, ces deux lignes se sont fait concurrence, et la question intéresse vivement le public, dans certaines régions. Possède-t-on quelque pouvoir sur les tarifs?

M. ARMSTRONG: Seulement par l'intermédiaire de la Commission des Transports.

M. SHAW: La Commission établit-elle le taux, ou vous adressez-vous à elle?

M. ARMSTRONG: Je ne sais pas si elle établira des taux, mais elle décidera sur toute demande qui lui est présentée au sujet des taux.

M. MAYBANK: Le public n'a qu'un recours: porter la question à l'attention des commissaires, par lettre ou par quelque autre procédé non officiel.

M. ARMSTRONG: Un cas est pendant devant la Commission: celui de la ligne d'Arnprior à Eganville. Il s'agit justement de l'augmentation des taux consécutive à l'abandon d'un embranchement du National-Canadien et de la diversion du trafic par une route plus longue. Le cas est soumis à la Commission.

M. JACKMAN: Vous avez un poste "Autres revenus nets et profits et pertes", $11,532,000 en chiffres ronds. Je suppose que c'est détaillé dans une autre partie du bilan?

M. COOPER: Oui, page 13.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous en finir avec ceci, et continuer?

M. NICHOLSON: Je voudrais discuter une autre question. J'ai voyagé sur quelques-uns de ces embranchements, en Ontario. J'ai été frappé par la fréquence des trains et le petit nombre des voyageurs. Il m'est souvent arrivé d'être presque seul dans mon wagon. Dans l'Ouest canadien, aux endroits où le trafic n'est pas plus abondant, la population serait heureuse d'avoir un service bi ou tri-hebdomadaire. Pouvons-nous savoir si ces embranchements ontariens rapportent des bénéfices ou sont exploités à perte?

M. ARMSTRONG: Pensez-vous à une ligne en particulier?

M. NICHOLSON: J'ai traversé les comtés de Wellington, Gray et Bruce. Il semblait y avoir très peu de voyageurs, et le service comportait un train de voyageurs et un train mixte dans chaque sens.

M. ARMSTRONG: Le National-Canadien entretient évidemment des services déficitaires, dans l'intérêt public. C'est-à-dire pour le service du public. Des parcours d'un certain nombre de milles sont exploités pour la commodité du public, et la Commission des Transports ne nous permettrait probablement pas de les abandonner, en raison des inconvénients qui s'ensuivraient pour le public. Nous avons un jour demandé le droit d'abandonner 800 milles de parcours, et la Commission nous a permis d'en abandonner de 400 à 500; le reste était considéré comme nécessaire à l'intérêt public. Je ne suis pas sûr que la ligne que vous avez citée entre dans cette catégorie, mais les lignes de ce genre sont assez nombreuses.

M. NICHOLSON: J'ai vu souvent, dans l'Ouest, les chambres de commerce éprouver de grandes difficultés à obtenir un service de voyageurs et un service mixte tri-hebdomadaire. On donnait cette raison que les recettes ne justifieraient pas une amélioration du service. Je me demande si le même argument a cours dans l'Est, où la plupart des régions sont si bien desservies.

M. ARMSTRONG: Si vous voulez dire qu'il existe des distinctions injustes, je ne crois pas que ce soit exact.

M. MAYBANK: Vos recettes d'exploitation doivent approcher de $44,000,000. Vous dites que c'est dû au changement général de la situation, résultant surtout de la guerre. Il n'y a pas à cela d'explication spéciale?

M. ARMSTRONG: Non.

M. MAYBANK: Et l'augmentation de tonnage du trafic est due à la guerre?

M. ARMSTRONG: Dans une très large mesure, oui.

M. MAYBANK: Vos dépenses ont augmenté d'environ $20,000,000.

M. ARMSTRONG: Oui, monsieur.

M. MAYBANK: Je suppose que c'est en partie pour le personnel? Pouvez-vous nous donner une explication générale, sinon détaillée, de cette augmentation?

M. ARMSTRONG: Quand nous recevons du trafic supplémentaire, nous ne pouvons pas y suffire avec notre service de trains réguliers. Nous croyons avoir assez bien réussi, l'année dernière, en dépensant 45 cents pour chaque dollar de revenu supplémentaire. C'est, à notre avis, un excellent coefficient pour du trafic supplémentaire. Cela correspond à un supplément de main-d'œuvre et de matériel.

M. MAYBANK: De combien votre personnel s'est-il augmenté?

M. ARMSTRONG: De 4,702 unités.

M. MAYBANK: A quelle page ce chiffre figure-t-il?

M. ARMSRONG: Page 5. Le personnel compte 82,831 membres, en augmentation de 4,702 sur 1939.

Le PRÉSIDENT: Et au sujet des opérations de rachat, monsieur Armstrong? Il n'a pas été possible de toucher les obligations perpétuelles à 6 p. 100?

M. COOPER: Non.

Le PRÉSIDENT: Je me demandais si la situation née de la guerre permettrait de surmonter cette difficulté?

M. COOPER: C'est une question à débattre entre le ministère des Finances, la Banque du Canada et la Banque d'Angleterre. Les seuls titres négociés l'année dernière ont été les Grand-Tronc 4 p. 100.

M. JACKMAN: Il y a une émission à 6 p. 100 en livres sterling?

Le PRÉSIDENT: Des obligations permanentes.

Le PRÉSIDENT: Attendons d'en arriver là.

M. MAYBANK: Cela figure dans les opérations de rachat.

Le PRÉSIDENT: Alors, laissons cela.

M. MAYBANK: Du moins, cela devrait venir à cet endroit. C'est sous le mot "achat" que vous avez lu vous-même.

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas. Je crois que c'est intercalé.

M. MAYBANK: Je ne m'en occuperai pas maintenant. Je croyais que c'était le moment.

M. JACKMAN: Lorsque des soldats bénéficient du demi-tarif, sont-ils transportés à ce prix, ou l'Etat verse-t-il l'autre moitié?

M. ARMSTRONG: Actuellement, il y a un tarif spécial pour les militaires en permission; c'est tout ce que les réseaux touchent.

M. JACKMAN: Les réseaux assument la charge?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. HAZEN: Les administrateurs songent-ils à l'après-guerre? Font-ils des plans pour modifier leurs méthodes ou leurs principes et améliorer la situation de leur réseau quand la paix sera revenue? La question peut-être assez vaste, mais n'oublions pas que ce réseau était en déficit d'un million de dollars par semaine avant la guerre. La situation s'est bien améliorée. Les administrateurs songent-ils au retour de la paix, afin de ne pas retomber dans la situation où le réseau se trouvait avant ce supplément de trafic dû à la guerre?

M. HUNGERFORD: Cette expérience d'un progrès financier résultant de l'augmentation de trafic due à la guerre montre clairement que les difficultés provenaient de l'insuffisance de trafic. Je ne vois pas ce que les administrateurs pourraient faire à ce sujet; tout dépendra de la situation d'après-guerre.

M. HAZEN: Selon toute probabilité, nous aurons, après cette guerre, une dépression, une période de crise. Pensez-vous à améliorer cette situation? Y avez-vous réfléchi?

M. HUNGERFORD: Je ne vois pas ce que les administrateurs, ni personne, peuvent faire pour anticiper cette situation. Nous ne savons pas ce qu'il en sera, et si les circonstances entraînent une forte diminution du trafic, je ne vois pas comment les administrateurs, ou personne d'autre, pourraient produire du trafic.

M. HAZEN: Où en sont les rapports actuels entre les Chemins de fer Nationaux du Canada et le Pacifique-Canadien? Coopèrent-ils maintenant à l'exploitation de leurs réseaux respectifs?

M. HUNGERFORD: Dans une certaine mesure, oui. Il y a toujours eu beaucoup de coopération; un très grand nombre d'accords comportant des mesures de coopération sont en vigueur présentement. Certains de ces accords existent depuis des années.

M. HANSON: Le président du réseau nous donnerait-il des renseignements sur cette coopération? Est-elle basée sur une répartition égale ou sur le parcours milliaire? Est-elle basée sur le troc d'un cheval contre un lapin, ou quelque chose du genre? La coopération et la coordination ont fait l'objet des délibérations de ce Comité depuis des années et je demanderais au président des chemins de fer de nous expliquer le fonctionnement de cette coopération.

M. ARMSTRONG: Les projets de coopération auxquels on donne suite sont étudiés d'abord par un comité mixte des deux chemins de fer, c'est-à-dire par les techniciens des deux réseaux. Il existe un comité mixte de coopération, ainsi dénommé, composé des fonctionnaires du génie et de la comptabilité des deux chemins de fer, qui est chargé d'étudier les projets. Prenons, par exemple, un des abandons de voie indiqués à la page 7. Les fonctionnaires précités en viennent à un accord, c'est-à-dire ce n'est pas un accord juridique, mais ils en viennent à une entente sur un rapport et recommande à leurs conseils d'administration respectifs l'exécution d'un certain projet. Tous ces projets sont établis sur une base de 50-50, c'est-à-dire que la quote-part de chaque réseau est calculée d'aussi près que possible en dollars et en cents.

M. HANSON: Sont-ils basés sur le parcours milliaire?

M. ARMSTRONG: L'économie résultant du projet de coopération ou de coordination est divisée également et aussi exactement que possible entre les chemins de fer. Par exemple, pour ce qui concerne l'abandon de voies, l'économie réalisable tiendrait compte de la réduction des frais d'entretien résultant de l'abandon d'une voie et de l'utilisation de l'autre. On peut aussi économiser sur les frais de transport. Les projets coopératifs peuvent comporter l'élimination de certains services de trains, la fermeture de certaines gares et ainsi de suite. Maintenant, la récupération de la voie constitue un autre facteur d'économie et l'intérêt sur la récupération doit entrer en ligne de compte. Peuvent aussi avoir une certaine influence une perte de revenus estimée par le comité mixte, de même que l'intérêt sur le coût des raccordements ou des changements qui devront peut-être être effectués pour donner suite au projet. Compte tenu de tous ces facteurs, si l'économie réalisable s'établit à, disons $20,000 par année, l'accord est conçu de manière que chaque compagnie obtienne $10,000 par année, pour sa part.

M. HANSON: L'accord a-t-il fonctionné d'une manière satisfaisante?

M. ARMSRONG: Je dirais qu'en ce qui concerne le partage de la somme économisée, il n'y a pas de plainte de la part de l'une ou l'autre compagnie.

M. HANSON: Y a-t-il eu double emploi des services? Supposons, par exemple, qu'en temps de guerre une usine se soit établie sur une ligne. Les deux compagnies ont-elles cherché simultanément à capter le commerce de cette entreprise?

M. ARMSTRONG: Généralement parlant, je dirais non.

M. SANDERSON: Les trains en commun entrent en ligne de compte, n'est-ce pas? Le régime des trains en commun a-t-il fonctionné à l'avantage des deux chemins de fer?

M. ARMSTRONG: A l'époque où le régime des trains en commun fut mis en vigueur, monsieur,—c'était en 1933 et 1934,—l'économie acquise aux deux compagnies s'établissait à tout près de $1,000,000 par année. Il va sans dire qu'une magnifique occasion d'économiser se présentait, car il y avait des services de train faisant double emploi entre Montréal et Toronto, Montréal et Québec, et Ottawa et Toronto, et le régime a bien fonctionné. Depuis que le trafic s'est relevé il a fallu parfois ajouter des trains ou des sections aux trains réguliers. Là où le Pacifique-Canadien avait un train et nous avions un train, le service

fut réduit à un train,—en d'autres termes, le service fut réduit de moitié à l'époque où l'accord comportant la mise en commun fut mis en vigueur. Maintenant, ces trains comprennent parfois trois ou quatre sections.

M. SANDERSON: D'Ottawa à Toronto, par exemple?

M. ARMSTRONG: Oui, et de Montréal à Toronto, aussi.

M. SANDERSON: Et de Montréal à Toronto.

M. SHAW: Prenez le cas où le Pacifique-Canadien a abandonné une voie longeant celle des Chemins de fer Nationaux. Je songe à la ligne de Red-Deer, Alberta, à Rocky-Mountain-House, qui dessert une zone houillère. Est-ce que le Pacifique-Canadien utilisera la voie des Chemins de fer Nationaux pour les fins de son trafic?

M. ARMSTRONG: Dans ce cas particulier, le Pacifique-Canadien n'a pas l'intention de prendre des droits de passage sur la voie des Chemins de fer Nationaux. J'aurais dû dire que les abandons de ligne sont de deux catégories différentes. Dans un cas, le chemin de fer qui abandonne une ligne obtient un droit de passage sur la ligne parallèle. Dans l'autre, le chemin de fer qui abandonne la ligne, se retire complètement du territoire desservi et le laisse à son concurrent. L'abandon de la voie ferrée de Red-Deer à Rocky-Mountain-House appartient à la seconde catégorie. Le Pacifique-Canadien se retirerait complètement du territoire desservi par sa ligne.

M. MAYBANK: Pour ce qui concerne l'autre cas, est-ce une question d'accord? La question n'est-elle pas plutôt laissée à la discrétion de la Commission des transports ou des deux réseaux; n'est-ce pas vrai?

M. ARMSTRONG: C'est vrai. Les chemins de fer confèrent ensemble et conviennent qu'ils peuvent réaliser une économie. Ils s'adressent à la Commission pour se faire autoriser à désaffecter telle ou telle ligne si l'intérêt public le permet et celle-ci rend sa décision après avoir pris en considération et l'intérêt public et l'économie réalisable.

M. MAYBANK: Je suppose que le service du contentieux ou le service des statistiques ou quelque autre service du chemin de fer cherchent à se former une assez bonne idée de la quantité de trafic au pays et de sa provenance. Ils surveillent toujours ces possibilités. Pouvez-vous dire combien de milles de trafic-voyageurs tiennent aux départements de militaires? Avez-vous des renseignements à ce sujet?

M. ARMSTRONG: Non, monsieur, nous n'avons pas de données ici.

M. MAYBANK: Voici où je veux en venir—je me préoccupe fort peu de la manière dont la chose est mesurée—voici, dis-je, où je veux en venir: obtenez-vous votre part de ce commerce du gouvernement ou est-ce le Pacifique-Canadien qui obtient la part du lion?

M. ARMSTRONG: Je dirais que nous voulons en obtenir autant que nous pouvons.

M. MAYBANK: Vous avez probablement raison, mais ce n'est pas une réponse à ma question. Vous savez à quel chiffre s'établit le trafic en question ou vous pouvez vous en enquérir. Or, je veux savoir si le Pacifique-Canadien dans les efforts qu'il déploie pour obtenir le commerce vous dame le pion, à vous qui, je crois, comptez un peu, particulièrement dans un cas comme celui-ci, vous faire donner le commerce.

M. HUNGERFORD: Vu les nombreux facteurs variables qui s'y rattachent, il est très difficile de répondre à cette question, monsieur Maybank. Je ne crois pas qu'il soit possible de vous donner une réponse précise à ce sujet.

M. MAYBANK: Je le pense. Il me semblait que nous ne pouvions être très précis sur ce point quand j'ai posé la question, mais je tiens à me rapprocher autant que possible de l'exactitude, car je veux vous dire bien franchement qu'il y a beaucoup de plaintes à ce sujet. Il m'arrive parfois de pouvoir aller aux

sources et de constater la futilité des griefs exposés. Or, je tiens à savoir si une plainte est justifiée ou non. Si l'on a raison de se plaindre, nous devrions alors essayer de trouver quelque moyen d'en éliminer la cause. La question est bien simple,—on pourrait la formuler de diverses façons—les Chemins de fer Nationaux obtiennent-ils une part équitable de ce genre de trafic?

M. HUNGERFORD: Parlez-vous particulièrement du trafic émanant du gouvernement?

M. MAYBANK: Je parle de mouvements de troupes, et je voulais parler aussi d'autres variétés de trafic qui résultent de la guerre et de l'emplacement des usines.

M. HUNGERFORD: Nous pouvons établir facilement le montant d'argent que le gouvernement nous verse pour les mouvements de troupes dans une période donnée. J'ignore si nous pourrions savoir ce qui a été payé au Pacifique-Canadien à ce sujet.

M. ARMSTRONG: Citant les chiffres de mémoire, les revenus bruts provenant des mouvements de troupes durant les dix-huit premiers mois de la guerre se sont établis à cinq millions et quart.

M. MAYBANK: Je vous demande pardon, je n'ai pas saisi votre observation.

M. ARMSTRONG: Le gouvernement a versé une somme brute de cinq millions et quart pour le déplacement de membres de l'armée, de la marine et de la force aérienne.

M. MAYBANK: Une somme de cinq millions et quart vous fut payée?

M. ARMSTRONG: Non; payée à...

M. MAYBANK: Payée entièrement par le gouvernement?

M. ARMSTRONG: Précisément.

M. MAYBANK: Payée pour les mouvements des forces armées?

M. ARMSTRONG: Sur ce montant, deux millions six cent mille environ furent payés au Pacifique-Canadien et deux millions six environ payés aux Chemins de fer Nationaux.

M. MAYBANK: Deux millions six?

M. ARMSTRONG: Oui. Ce sont les sommes payées aux chemins de fer.

M. MAYBANK: Vous vous êtes servi du même chiffre deux fois—deux millions six?

M. ARMSTRONG: Précisément. La somme est divisée à peu près également. Le gouvernement paie cette somme au chemin de fer où s'effectue le départ; ainsi, si les troupes, par exemple, partent par le Pacifique-Canadien et terminent le voyage sur les Chemins de fer Nationaux, pour un mouvement de troupes de Petawawa à Halifax, les frais de voyage sont payés au Pacifique-Canadien. Puis, il y a un règlement entre compagnies.

M. MAYBANK: Oui. On vous paie votre part du parcours milliaire. Je suppose que le partage serait basé sur le parcours?

M. ARMSTRONG: Les recettes sont partagées sur la base des tarifs habituels. Quand le rajustement est effectué, les Chemins de fer Nationaux touchent un peu plus que le Pacifique-Canadien.

M. MAYBANK: On vous a payé un peu plus qu'il n'a été payé au Pacifique-Canadien?

M. ARMSTRONG: Précisément. Je n'ai pas les chiffres exacts.

M. HANSON: Récemment la Chambre des communes a été saisie d'un rapport indiquant que le Pacifique-Canadien avait touché au delà d'un million de dollars de plus que les Chemins de fer Nationaux pour le transport des troupes depuis le début de la guerre. Le parcours milliaire des Chemins de fer Nationaux est, m'informe-t-on, plus long que celui du Pacifique-Canadien. Si le Pacifique-Canadien a reçu tant de plus que les Chemins de fer Nationaux,

suivant le rapport qui a été déposé, je voudrais savoir sur quoi la coopération dite cinquante-cinquante est basée. Si le partage est basé sur le parcours milliaire, nous devrions avoir le bénéfice du doute. M. Armstrong a dit que le partage est basé sur le point de départ, et il a cité Petawawa comme exemple. Dans le cas d'un trafic provenant d'un endroit comme Winnipeg, ou de tout autre centre populeux du Canada où les deux lignes sont exploitées, je voudrais connaître la base exacte du partage. Je voudrais savoir si le partage est basé sur le parcours milliaire ou s'il est basé, comme je l'ai dit tantôt, sur l'échange d'un cheval contre un lapin. Le partage doit être fondé sur une bonne base.

M. ARMSTRONG: Les chemins de fer ne définissent pas la base du partage; cela ressortit aux gens qui déterminent l'itinéraire du trafic.

M. HANSON: Vous ne voulez pas dire que le Pacifique-Canadien fait preuve de plus d'activité que le National-Canadien pour obtenir du trafic.

M. ARMSTRONG: J'en doute.

M. HANSON: Moi aussi. Je crois que les Chemins de fer Nationaux sont tout aussi actifs que n'importe quel autre réseau lorsqu'il s'agit d'essayer d'obtenir du trafic, mais le Comité voudrait savoir s'ils sont en butte à quelques obstacles.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ces messieurs veulent savoir si les Chemins de fer Nationaux sont l'objet d'un marché inégal.

M. MAYBANK: C'est précisément cela. Je n'ai absolument aucun grief contre le Pacifique-Canadien; je veux tout simplement m'assurer que le réseau de l'Etat soit traité équitablement en tout temps. Je sais que vous ne pouvez répondre directement à quelques-unes de ces questions, mais vous pourriez peut-être nous mettre sur la bonne piste ce qui nous permettrait peut-être d'obtenir une autre réponse ailleurs.

M. ARMSTRONG: J'ai les chiffres ici, si vous vouliez les consigner aux procès-verbaux.

M. MAYBANK: Oui.

M. ARMSTRONG: Pour les dix-huit premiers mois de la guerre, septembre 1939 à février 1941 inclusivement, le rapport qui fut déposé à la Chambre accuse les chiffres suivants:

Les Chemins de fer Nationaux.....$2,573,000.

Le Pacifique-Canadien $2,628,000. C'est, comme je le dis, avant que l'on n'effectue un rajustement des comptes entre les lignes. Je dirais que le rajustement favorise un peu les Chemins de fer Nationaux. Il est très difficile d'établir un calcul exact parce que le régime des trains en commun entre en ligne de compte; j'entends le partage de tout le trafic qui ressortit au régime des trains en commun. Nous obtenons une part égale, mais la question est de savoir qui obtint le trafic en premier lieu et en a fait bénéficier le cartel.

M. MAYBANK: Quand au début les sommes que reçoit votre concurrent sont plus fortes que ce que vous recevez et quand, tout compte fait, vous avez finalement touché plus d'argent que lui, cela vous démontre bien qu'un plus fort volume de trafic prend naissance sous sa régie.

M. ARMSTRONG: Je dirais que cela est exact. En tout cas, ce serait une supposition loyale. Nous nous chargeons à l'est de Québec, du transport des troupes à destination d'outre-mer.

M. MAYBANK: A l'est de Québec?

M. ARMSTRONG: A l'est de la ville de Québec.

M. HUNGERFORD: Si les troupes partent par le National-Canadien, celui-ci les transporte directement à destination; si les troupes partent par le Pacifique-Canadien, ce chemin de fer ne peut les transporter plus à l'est que Québec et il nous les confie à cet endroit.

M. MAYBANK: Cela voudrait dire que, étant donné que vous obtenez tout le trafic à l'est de Québec, parce que la chose est obligatoire...

M. ARMSTRONG: Il va sans dire que cela ne s'applique qu'au trafic à destination d'outre-mer, et dont le volume ne constitue pas la plus forte portion du volume global.

M. MAYBANK: Seulement pour ce qui regarde le trafic à destination d'outre-mer?

M. ARMSTRONG: Seulement pour ce qui regarde les troupes qui sont transportées à l'est de Québec.

M. MAYBANK: Oui. J'ai dit que comme vous obtenez tout le trafic à l'est de Québec—ce qui vous appartient, d'ailleurs—il s'ensuit donc qu'en tout autre endroit au Canada où les deux lignes sont rivales, le commerce doit d'abord, dans la majorité des cas, être donné au Pacifique-Canadien? C'est exact, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Les chiffres sont là.

M. ARMSTRONG: Les chiffres l'indiqueraient nettement, oui.

M. MAYBANK: Y aurait-il quelque autre facteur qui détruirait cette conclusion.

M. ARMSTRONG: Je n'en vois pas.

M. MAYBANK: Quel est le rapport entre les deux quant au parcours milliaire?

M. ARMSTRONG: Environ cinquante-six à quarante-quatre.

M. NICHOLSON: Cinquante-six pour le National-Canadien et quarante-quatre pour le Pacifique-Canadien?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. MAYBANK: Quel serait le rapport à l'ouest de Québec? Quelle portion enlèveriez-vous et quel rapport établiriez-vous alors?

M. ARMSTRONG: Je ne sais pas au juste ce que vous enlèveriez. Vous enlèveriez davantage sur notre ligne.

M. MAYBANK: Quel était le rapport, avez-vous dit?

M. ARMSTRONG: Environ cinquante-six—quarante-quatre, je crois.

Le PRÉSIDENT: Cinquante-six constitue la proportion des Chemins de fer Nationaux.

M. MAYBANK: Obtenez-vous cette proportion maintenant?

M. ARMSTRONG: Je suis à vérifier les chiffres. Le parcours milliaire de la ligne principale s'établit à 21,799 milles pour les Chemins de fer Nationaux contre 16,829 pour le Pacifique-Canadien. 56 p. 100 pour les Chemins de fer Nationaux et 44 p. 100 pour le Pacifique-Canadien. C'est le rapport au Canada.

M. MAYBANK: Au Canada?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. MAYBANK: Vous ne voudriez pas faire entrer une quelconque des autres lignes dans cette discussion. Ces proportions représentent l'ensemble?

M. ARMSTRONG: C'est le parcours milliaire des lignes principales, j'entends les milles de voie.

M. MAYBANK: Cela veut dire toute voie qui constitue ce que d'autres gens appelleraient une voie utilisable par un train? Vous éliminez toutes les voies d'évitement, mais vous ne voulez pas dire que ce parcours comprend seulement les lignes principales de l'est à l'ouest?

M. ARMSTRONG: J'entends les lignes principales à l'exclusion des parcs, termini, voies de garage, etc.

M. MAYBANK: Pourriez-vous nous donner le rapport qui existe entre les lignes à l'est de Québec, pas maintenant, peut-être, mais plus tard?

M. ARMSTRONG: Je crois, en effet, que nous pourrions établir ce rapport. C'est-à-dire, la proportion qui concerne les lignes à l'est de la ville de Québec?

M. MAYBANK: Oui.

M. ARMSTRONG: Nous pouvons faire cela.

M. MAYBANK: Et que dites-vous du trafic des marchandises qui se rapporte à la guerre?

M. ARMSTRONG: Nous n'avons pas que je sache de chiffres qui indiqueraient la proportion dans laquelle le trafic de guerre est confié aux Chemins de fer Nationaux ou au Pacifique-Canadien.

M. ROSS: Avez-vous l'état des recettes du Pacifique-Canadien pour les marchandises qu'il a transportées en 1939?

M. ARMSTRONG: Oui.

Le PRÉSIDENT: M. Hungerford dit qu'il pourrait faire venir M. Fraser ici demain matin pour discuter cette question.

M. HUNGERFORD: C'est le vice-président du trafic; il est en ville et demeurerait peut-être ici toute la nuit. J'essayerai de le faire venir ici demain matin.

M. MAYBANK: Cela est satisfaisant.

Le PRÉSIDENT: Comme c'est la seule fois dans l'année où nous avons l'occasion de discuter cette question franchement, il n'est donc pas question d'abréger la discussion, mais par contre nous ne voulons pas perdre de temps.

M. HANSON: Nous ne perdons pas de temps, monsieur le président.

M. EMMERSON: Le rapport annuel accuse, pour le personnel des Chemins de fer Nationaux, une augmentation qui s'établit à 5 p. 100 environ, généralement parlant, pour tout le réseau. Avez-vous quelques chiffres qui indiqueraient l'augmentation par régions?

M. ARMSTRONG: Quels chiffres quant à l'augmentation par régions? Je crains n'avoir pas saisi votre question.

M. EMMERSON: Il est question, à la page 5, d'un nombre de 4,702 employés, ce qui porte le total à 82,831. Cela représente 5 p. 100 environ pour tout le réseau. Avez-vous des chiffres indiquant l'augmentation par régions?

M. ARMSTRONG: Nous ne les avons pas ici, monsieur, mais nous pourrions les fournir.

M. NICHOLSON: Ne pourriez-vous pas fournir aussi un état des bénéfices par régions, afin que nous puissions voir les endroits où le chiffre d'affaires a augmenté.

M. ARMSTRONG: J'exprime ma propre opinion et elle ne tire guère à conséquence. Il existe des divisions arbitraires de revenus et de dépenses entre les régions; le chemin de fer publie certains chiffres pour les fins de l'exploitation. Je ne crois pas que vous puissiez voir par ces chiffres si une région est profitable ou non.

M. MAYBANK: Pourriez-vous donner le chiffre total du transport des troupes et la proportion des troupes que vous avez transportées en partance d'endroits à l'ouest de Québec?

M. ARMSTRONG: Je dirai tout d'abord que les chiffres que j'ai cités ont été fournis par le ministère de la Défense nationale, non par les chemins de fer. Je crois que le ministère de la Défense nationale est beaucoup plus en mesure d'établir ces statistiques.

M. MAYBANK: Il pourrait donner le total?

M. ARMSTRONG: Je le penserais.

M. MAYBANK: Vous ne pourriez donner que le total de votre trafic qui a pris naissance à l'ouest de Québec. Vous pourriez fournir ces chiffres, n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: Quand vous dites le trafic qui a pris naissance à l'ouest de Québec et qui a suivi tout le parcours, vous entendez sans doute le revenu total de tout le trafic qui a pris naissance à l'ouest de Québec. Est-ce ce à quoi vous songez?

M. MAYBANK: Non seulement le trafic qui a pris naissance sur votre ligne mais qui a pris naissance sur toutes les lignes à l'ouest de Québec?

M. ARMSTRONG: Ces chiffres ne pourraient émaner que du ministère de la Défense nationale. Les chiffres que j'ai cités proviennent du rapport déposé à la Chambre des communes.

M. MAYBANK: Il pourrait fournir le total seulement; mais vous pourriez fournir les données que vous avez, n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: Oui, je le pense. J'ai demandé si vous vouliez avoir l'état des recettes que nous réalisons sur tout le trafic qui prend naissance à l'ouest de Québec jusqu'au lieu de destination?

M. MAYBANK: Oui.

M. ARMSTRONG: Nous pourrions obtenir ces données.

Le PRÉSIDENT: Tout le trafic?

M. MAYBANK: Mais oui, tout le trafic de cette nature.

Le PRÉSIDENT: Je comprends. Vous entendez tout le trafic militaire.

M. MAYBANK: Oui, et il va sans dire qu'il s'agit seulement du trafic des voyageurs. Il s'agit seulement du transport des troupes ou des forces armées.

M. POULIOT: Je voudrais vous poser une question, monsieur Armstrong. Quand vous avez établi pour le compte du ministère de la Défense nationale le pourcentage du trafic donné à chaque chemin de fer, avez-vous tenu compte du trafic des voyageurs que le ministère donne au service océanique du Pacifique-Canadien?

M. ARMSTRONG: Non, monsieur.

M. POULIOT: C'est une part différente qui n'entre pas en ligne de compte dans ce partage du trafic? Vous l'avez mise de côté et vous avez tenu compte des deux chemins de fer seulement?

M. ARMSTRONG: Votre question porte qu'il s'agit seulement du trafic ferroviaire en l'occurence, et non pas du trafic des vapeurs?

M. POULIOT: Oui, jusqu'à un certain point. Cependant, je veux savoir si dans la séparation de parts entre les deux chemins de fer, on fait entrer en ligne de compte le trafic que le ministère de la Défense nationale donne au service des vapeurs du Pacifique-Canadien?

M. ARMSTRONG: Il faudrait, je crois, que vous le demandiez au ministère de la Défense nationale. Mais ces données, m'informe-t-on, se rapportent seulement au trafic ferroviaire.

M. POULIOT: Ces chiffres-ci ne sont pas les vôtres. Ce sont les chiffres du ministère de la Défense nationale?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. POULIOT: Que vous ne pouvez vérifier précisément?

M. ARMSTRONG: Nous avons vérifié les chiffres qui se rapportent aux Chemins de fer Nationaux et ils sont à peu près exacts.

M. POULIOT: Oui, mais vous n'avez pas une vue d'ensemble.

M. ARMSTRONG: Nous n'avons pas une vue d'ensemble.

M. MAYBANK: Les renseignements que vous venez de nous communiquer sur le mouvement des forces armées se rapportaient-ils exclusivement au mouvement des troupes dans l'est, ou s'agissait-il de tout le Canada?

M. ARMSTRONG: N'importe où au Canada.

M. DONNELLY: Je crois que l'on vous a demandé il y a quelques temps quels étaient les revenus bruts du Pacifique-Canadien pour le transport de marchandises.

M. ARMSTRONG: Oui.

M. DONNELLY: Ces chiffres sont à la page 22 du rapport du Pacifique-Canadien.

R. ROSS: J'ai vérifié les chiffres de 1939.

M. DONNELLY: Ces données de 1940 sont comparées à nos propres chiffres pour 1940. Je crois qu'il est bon de comparer ces chiffres.

M. ROSS: Oui.

M. ARMSTRONG: Les revenus du Pacifique-Canadien pour le transport des marchandises se sont établis à $134,659,475 en 1940, suivant leur rapport.

M. ROSS: Ce sont les revenus bruts.

M. DONNELLY: Est-ce à la page 22?

M. ARMSTRONG: La page 36.

M. DONNELLY: Du rapport du Pacifique-Canadien.

M. ARMSTRONG: La page 36 du rapport du Pacifique-Canadien.

M. DONNELLY: Quand j'ai soulevé la question du Pacifique-Canadien, je consultais la page 22.

M. ROSS: J'y relève un écart d'un million de dollars.

M. ARMSTRONG: Il y a là deux chiffres différents. Je ne sais pas en quoi consiste l'écart.

M. MAYBANK: Oui; 134 et 135.

M. ROSS: Alors, pouvons-nous prendre les chiffres de 1939?

M. ARMSTRONG: Nous ne pouvons vous dire en quoi consiste la différence mais à la page 36 du rapport du Pacifique-Canadien il y a des chiffres qui mettent en regard les recettes du transport des marchandises pour 1939 et 1940. Les recettes de 1940 sont établies à $134,659,475, et celles de 1939, à $119,347,237.

M. MAYBANK: Une augmentation de tout près de 13 p. 100.

M. DONNELLY: A la page 22, cette compagnie donne le chiffre de ses revenus pour le transport des marchandises, des voyageurs, du courrier et des messageries.

M. MAYBANK: C'est précisément la même phraséologie. Je crois que le mot "bruts" y est employé quelque part.

Le PRÉSIDENT: Ma foi, messieurs, il s'agit en réalité d'étudier le rapport du National-Canadien.

M. NICHOLSON: Je voudrais poser une question avant que vous ne passiez à un autre sujet, monsieur le président. Il s'agit des tarifs-marchandises sur les débris métalliques. A la suite des appels lancés par le ministère des Services nationaux de guerre, un grand nombre de gens ont amoncelé des débris de fer le long des voies d'évitement dans l'Ouest canadien. Le ministère des Services nationaux de guerre dit que ces débris métalliques ne sont pas transportés parce qu'il ne peut obtenir des taux de transport réduits, que les taux de transport sont si élevés que ces débris ne valent à peu près rien en tant qu'il s'agit des endroits locaux d'expédition. Je me demande si ces débris peuvent être transportés là où ils peuvent être utilisés? Quelle est la ligne de conduite en ce qui concerne la réduction des tarifs-marchandises pour ces fins?

M. MAYBANK: Dans les environs de Winnipeg, vous avez transporté une certaine quantité de ces débris de fer sur une base d'A.S.C., à titre gratuit, pendant un temps?

M. HUNGERFORD: Nous les recueillons à certains endroits, puis nous en disposons à ces endroits.

M. MAYBANK: Je vous demande pardon?

M. HUNGERFORD: Nous ramassons les débris et les transportons comme matériel A.S.C. à certains endroits indiqués, puis nous les vendons à ces endroits.

M. MAYBANK: Vous voulez dire que vous agissez ainsi avec vos propres rebuts?

M. VAUGHAN: Le contrôleur de l'acier a fixé le prix des rebuts à tous les centres importants, et nous ne pouvons toucher le prix brut à ces centres et nous délivrons ces rebuts et absorbons le coût de transport, quel qu'il soit, à ces endroits.

M. MAYBANK: Vous parlez de vos rebuts?

M. VAUGHAN: Oui. Mais le prix a été établi pour la plupart des autres variétés de rebuts aussi.

M. MAYBANK: Je croyais que vous aviez conclu un arrangement avec les commerçants de débris sur une base d'A.S.C. ou sur une base d'A.S.C. plus 10 p. 100 ou un tarif à peu près semblable dans les environs de Winnipeg, et que cet arrangement dura pendant quelque temps.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que nous ayons jamais conclu un tel arrangement.

M. MAYBANK: Non? Un commerçant de débris de fer m'a dit cela à l'époque où quelque convention eut lieu ici il y a quelque temps.

M. VAUGHAN: C'est faux. Nous vendons nos rebuts au prix livré.

M. NICHOLSON: Je reçois beaucoup de correspondance de gens qui demeurent dans l'ouest. Ils voient d'un mauvais œil les débris accumulés là-bas. C'est peu agréable à la vue. Le ministère des Services nationaux de guerre reproche aux chemins de fer de ne pas modifier les taux de transport. Quelle ligne de conduite entend-on suivre? Quelles chances y a-t-il que ces débris soient transportés?

M. VAUGHAN: Les services de trafic-marchandises des divers chemins de fer ont étudié cette question et ils ont établi des tarifs qu'ils estiment justes dans les circonstances.

M. ARMSTRONG: Cette question doit être réglée par l'association des chemins de fer, c'est-à-dire l'association qui groupe tous les réseaux ferroviaires.

M. NICHOLSON: On m'a dit au ministère des Services nationaux de guerre que je serais averti de toute réduction des tarifs. J'attends encore cette notification.

M. POULIOT: Monsieur Armstrong, avez-vous pour ce qui regarde le transport des marchandises des statistiques plus précises que celles qui concernent le trafic-voyageurs de l'armée?

M. ARMSTRONG: Non, monsieur. Nous n'en avons pas. Nous n'avons rien de comparable, par exemple, au rapport déposé à la Chambre des communes.

M. POULIOT: Mais vous obtenez ces données du ministère des Munitions et des Approvisionnements?

M. ARMSTRONG: Non, monsieur. C'est un état de ce que nous avons obtenu et de ce que le Pacifique-Canadien a obtenu. Est-ce ce que vous voulez dire?

M. POULIOT: Oui.

M. ARMSTRONG: Non, monsieur. Nous n'obtenons pas de tel état que je sache.

M. POULIOT: Mais il est plus facile de vérifier le trafic-marchandises que le trafic-voyageurs, n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: J'en doute fort, monsieur. Dans le cas du trafic-marchandises, vous devez vérifier tous les connaissements; il faudrait extraire chaque connaissement pour établir la provenance de la marchandise et sa destination.

M. POULIOT: Comment réussissez-vous à obtenir votre part du trafic des marchandises?

M. ARMSTRONG: Eh bien...

M. POULIOT: Est-ce un secret?

M. ARMSTRONG: Non. Je crois que c'est une question à la quelle, comme l'a proposé M. Hungerford, M. Fraser pourrait bien répondre. M. Fraser est vice-président du trafic et cela tombe dans son domaine

M. JACKMAN: Etant donné que la majeure partie de l'augmentation tient directement ou indirectement au trafic de guerre, la question se trouverait-elle élucidée par la comparaison de cette augmentation des recettes d'exploitation du National-Canadien et avec le total de 1939. On pourrait aussi prendre les recettes brutes du Pacifique-Canadien qui constituent, je crois, un poste comparable, et les comparer à celles des Chemins de fer Nationaux. Je viens de faire cette comparaison. Il semblerait que les recettes brutes du Pacifique-Canadien ont augmenté de 13 p. 100 et celles des Chemins de fer Nationaux de 21 p. 100. Mais vu que l'augmentation est attribuable au relèvement du chiffre d'affaires, les Chemins de fer Nationaux ont fait bien meilleure figure que le Pacifique-Canadien, ils ont obtenu plus de trafic. Ces chiffres que j'ai employés sont-ils comparables?

M. ARMSTRONG: Qu'ils soient comparables ou non constitue une question discutable.

M. JACKMAN: Qu'est-ce à dire?

M. ARMSTRONG: C'est une question discutable.

M. ROSS: Où prenez-vous ces chiffres?

M. JACKMAN: Les recettes des Chemins de fer Nationaux ont augmenté de $43,407,000 en regard du total de $203,820,000 pour 1939, soit une augmentation de 21 p. 100. Les recettes du Pacifique-Canadien ont augmenté de $19,684,000 en regard du total de $151,280,000, ce qui constitue une augmentation de 13 p. 100 seulement comparée à 21 p. 100 pour les Chemins de fer Nationaux. Ces chiffres sont-ils raisonnables et comparables?

M. ARMSTRONG: Tout d'abord, monsieur Jackman, les chiffres des Chemins de fer Nationaux s'appliquent à tout le réseau, les Etats-Unis compris.

M. JACKMAN: Je m'en rends compte.

M. ARMSTRONG: Et les chiffres du Pacifique-Canadien ne s'appliquent qu'au Canada.

M. JACKMAN: C'est-à-dire, au Canada seulement?

M. ARMSTRONG: Au Canada seulement, parce que les seules lignes que ce réseau possède aux Etats-Unis passent par le Maine.

M. JACKMAN: Est-ce que ces chiffres comprennent le service des vapeurs et les hôtels?

M. ARMSTRONG: Pas dans les recettes brutes.

M. JACKMAN: Pas dans les recettes brutes?

M. ARMSTRONG: Les méthodes de comptabilité du Pacifique-Canadien et les nôtres diffèrent sous plusieurs rapports, en ce qui concerne ce qui doit figurer aux recettes et aux dépenses.

M. JACKMAN: Il ne semblerait pas que vous tiriez guère de l'arrière?

M. ARMSTRONG: Non. Vous constaterez peut-être que, les années passées, les rôles étaient renversés.

M. JACKMAN: Oui.

M. ARMSTRONG: Puis, vous constaterez qu'en 1941 le Pacifique-Canadien fait un peu meilleure figure que nous sous le rapport des augmentations.

M. JACKMAN: Oui.

M. ARMSTRONG: Les chiffres fluctuent d'année en année.

Le PRÉSIDENT: Ne vaut-il pas mieux suspendre cette discussion maintenant, messieurs, et la reprendre quand M. Fraser comparaîtra demain. Il sera probablement en mesure de nous donner des renseignements plus précis, et nous pourrons alors continuer l'étude du rapport?

M. MAYBANK: Cela me va.

Le PRÉSIDENT: Si nous passions à la page 10.

M. POULIOT: Mais nous pouvons revenir sur le sujet?

Le PRÉSIDENT: Oui, nous pouvons revenir sur le sujet.

M. JACKMAN: Pour en venir au point que M. Hazen a soulevé relativement au personnel, je constate que le personnel a été augmenté de 4,702 employés. Est-il possible d'accomplir quelque chose de pratique en réduisant maintenant le nombre de ceux que vous appelleriez des employés surnuméraires? Je songe au fait que les deux réseaux se font concurrence, et même si on les groupe ensemble leur personnel devient trop nombreux. D'autre part ce personnel n'est peut-être pas trop nombreux si vous considérez chaque chemin de fer indépendamment. Vous avez ajouté 4,702 employés au cours de la dernière année. Sont-ce surtout des jeunes gens que vous avez pris à votre emploi?

M. HUNGERFORD: Si j'ai bien compris votre question, nous employons tout juste le nombre de personnes requises pour exécuter le travail à une période quelconque.

M. POULIOT: N'est-il pas vrai, monsieur Armstrong, que dans bien des cas des hommes font du temps supplémentaire ou du temps et demi?

M. ARMSTRONG: Il y en a quelques-uns, oui.

M. POULIOT: Et n'éprouvez-vous pas quelques difficultés avec les Fraternités qui veulent que leurs propres sociétaires fassent du temps supplémentaire au détriment des autres? Vous ne considérez pas la question sous cet aspect?

M. HUNGERFORD: Personne ne fait de temps supplémentaire à moins que les circonstances ne l'exigent.

M. POULIOT: Je sais très bien, monsieur Hungerford, qu'il arrive parfois aux Fraternités de s'opposer à l'emploi de nouveaux hommes simplement pour fournir à leurs sociétaires l'occasion de faire du temps supplémentaire. Je trouve cela injuste et j'en connais quelque chose. L'administration devrait assurément prendre des mesures pour remédier à une telle situation. Il faudrait qu'elle empêchât les privilégiés d'accaparer tout le travail pendant que les autres crèvent peut-être de faim. J'estime que cela est loin d'être juste. Il va sans dire que cela échappe à la connaissance de l'administration; la chose est faite en sous-main par certains individus qui tirent les ficelles afin d'exercer plus d'influence et d'accommoder leurs propres amis. Ce n'est pas juste. Je sais que les Fraternités sont très puissantes et qu'il faut exercer un contrôle à l'occasion.

M. MAYBANK: N'est-il pas admis, au contraire, qu'en général toutes les Fraternités s'assujétissent bénévolement à un travail réduit afin de procurer du travail au plus grand nombre d'hommes possible? N'est-ce pas le système qui prévaut depuis un certain nombre d'années?

M. HUNGERFORD: On a agi de la sorte durant la dépression.

M. MAYBANK: Et ce régime exista jusqu'à tout récemment. Par exemple, tous les cheminots se sont astreints bénévolement à certaines restrictions relativement au parcours qu'ils ne pouvaient dépasser. Ce régime ne fut modifié que tout récemment, n'est-ce pas?

M. POULIOT: Certaines fraternités ont convenu d'un tel arrangement; pas toutes.

M. MAYBANK: Peut-être pas toutes, bien que c'eût été la règle générale par tout le pays; je ne connais pas un endroit particulier.

Le PRÉSIDENT: Oui, et tous les employés d'usines ont convenu de travailler quatre jours par semaine afin de répartir le travail.

M. POULIOT: C'est possible, mais cette manière n'a pas été générale.

Le PRÉSIDENT: On constatera que la compagnie ne recourt au surtemps que lorsqu'elle manque du personnel nécessaire pour exécuter à temps un surcroît de besogne donné. Dans ce cas, ceux qui peuvent s'acquitter du travail sont appelés à fournir des heures supplémentaires.

M. POULIOT: Vous exprimez votre opinion personnelle.

Le PRÉSIDENT: Non, je suis sûr de ce que j'avance.

M. POULIOT: Sauf le respect que je vous dois, monsieur le président, cette situation existe peut-être dans votre propre circonscription, mais ce n'est pas ce que je constate dans la mienne.

M. JACKMAN: Par les années passées nous avons entendu parler souvent des bienfaits de la coordination, de la main-d'œuvre et des économies qui résulteraient d'une amalgamation. Pourtant, à l'heure actuelle, nonobstant les difficultés existantes, nous constatons qu'il a été nécessaire d'embaucher un nombre considérable d'hommes. N'est-il pas possible de coordonner quelques-uns des services, messageries, télégraphes ou autres quand les hommes sont requis ailleurs?

M. HUNGERFORD: Je crois que l'on commettrait une grave erreur en désorganisant un organisme quelconque dans les conditions de guerre qui existent présentement.

M. JACKMAN: Voilà une réponse assez catégorique, et je suppose qu'elle s'applique aux services de messageries et de télégraphie de votre entreprise?

M. HUNGERFORD: En autant que je le sache les services télégraphiques des deux compagnies sont presque entièrement occupés à l'heure actuelle.

M. JACKMAN: Et aucun de ces services ne pourrait englober l'autre sans en employer presque tout le personnel.

M. HUNGERFORD: J'ignore si l'on pourrait y parvenir en temps de paix; c'est discutable, mais on ne devrait certainement pas mettre un tel projet à exécution en temps de guerre, alors que le fardeau augmente de jour en jour.

M. JACKMAN: Vu le fort volume d'affaires transigé à l'heure actuelle, vous ne chercherez pas à trouver la solution du problème ferroviaire du Canada?

M. HUNGERFORD: Je ne crois pas qu'il soit possible d'atteindre ce but par des mesures de ce genre.

M. JACKMAN: A l'heure actuelle.

Le PRÉSIDENT: Je crois, messieurs, que nous allons passer à la page 10. Monsieurs Armstrong, vous avez la parole.

M. ARMSTRONG:

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1940

ENSEMBLE DU RÉSEAU

ACTIF

Placements:			
Immobilisations en voie et matériel	$1,874,172,774.14		
Améliorations aux propriétés louées	4,389,124.27		
Propriétés diverses	62,361,526.50	$1,940,923,424.91	
Fonds d'amortissement:			
Valeurs du réseau au pair	$ 389,304.13		
Autres actifs au prix de revient	275,406.92	664,711.05	
Remploi des fonds réalisés par la vente de propriétés hypothéquées:			
Valeurs du réseau au pair	$ 1,829,500.00		
Autres actifs au prix de revient	2,591,613.83	4,421,113.83	
Placements dans des filiales		38,554,956.14	
Autres placements:			
Valeurs du réseau au pair	$ 80,000.00		
Autres actifs au prix de revient	697,197.27	777,197.27	
			$1,985,341,403.20
Disponibilités:			
Encaisse		$ 9,768,880.06	
Dépôts spéciaux		7,494,365.74	
Effets à recevoir		100,000.00	
Reliquats à recevoir, trafic et service des wagons—Débit		1,356,928.42	
Reliquats nets à recevoir des agents et conducteurs		8,691,734.50	
Divers comptes à recevoir	$ 8,785,332.75		
Dominion du Canada—Reliquat de paiement en vertu du budget de 1940	287,623.95	9,072,956.70	
Matériaux et effets en magasin		32,602,939.42	
Intérêts et dividendes à recevoir		266,051.58	
Loyers à recevoir		120,924.28	
Divers		1,418,871.35	
			70,893,652.05
Comptes Débiteurs:			
Avances au fonds d'exploitation		$ 198,838.78	
Fonds d'assurances, C.N.R.:			
Valeurs du réseau au pair	$ 7,778,183.52		
Autres actifs au prix de revient	4,604,645.90	12,382,829.42	
Autres fonds		14,506.25	
Divers		4,859,320.62	
			17,455,495.07
Comptes d'ordre:			
Loyers et primes d'assurances payés d'avance		$ 226,170.71	
Escompte sur le capital-actions		189,500.00	
Escompte sur la dette consolidée		11,255,697.62	
Divers		2,855,216.81	
			14,526,585.14
			$2,088,217,135.46

PASSIF

Actions:		
Actions de filiales en circulation		$ 4,566,600.00
Dette à long terme:		
Dette consolidée non échue		1,199,816,334.09
Dominion du Canada (Comptes traités comme actif dans les Comptes Publics du Canada):		
Emprunts	$ 113,882,334.43	
Chemins de Fer de l'Etat—Fonds de roulement	16,771,980.54	
		130,654,314.97
Exigibilités:		
Reliquats à payer, trafic et service des wagons—Crédit	$ 4,362,915.01	
Comptes apurés et salaires à payer	10,418,008.04	
Divers comptes à payer	3,163,352.51	
Arriérés d'intérêt	8,235,472.04	
Intérêts courus et non échus	9,324,714.20	
Loyers courus et non échus	410,191.07	
Impôts courus	1,606,240.60	
Divers	1,915,697.88	
		39,436,591.35
Comptes Créditeurs		8,405,149.94
Comptes d'ordre et Réserve:		
Réserve pour assurances, C.N.R.	$ 12,382,829.42	
Réserve pour dépréciation	18,600,790.50	
Divers	4,895,335.88	
		35,878,955.80
Dominion du Canada—Part de Propriétaire (voir note)		
Représenté par:—		
1,000,000 d'actions sans valeurs nominale de la Canadian National Railway Company émises en échange de la valeur résiduaire du capital-actions Canadian Northern	$ 18,000,000.00	
5,000,000 d'actions sans valeur nominale émises à l'Etat Par le Trust des Titres des chemins de fer Nationaux du Canada en considération du transfert des titres, avances, créances pour arriérés d'intérêt et valeurs en nantissement..	265,706,605.62	
Immobilisations du Dominion du Canada pour les chemins de fer de l'Etat	385,752,583.69	
		669,459,189.31
Passifs éventuels: Pour importants passifs éventuels y compris plans de pensions, voir Pièce VI.		
		$2,088,217,135.46

NOTE:—La part de Propriétaire est comprise dans la dette nette du Canada et mentionnée dans le dossier historique de l'aide de l'Etat aux chemins de fer, comme en font foi les Comptes Publics du Canada conformément à la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du du Canada, 1937.

T. H. COOPER,
Contrôleur.

Le PRÉSIDENT: Très bien, messieurs, continuons. Désirez-vous discuter le contenu de cette page ou poursuivre la lecture du rapport?

M. HAZEN: Pourrait-on expliquer ce que signifie la rubrique "actif et remploi des fonds réalisés par la vente de propriétés hypothéquées, valeurs du réseau au pair"? Je ne comprends pas ce poste.

M. COOPER: Quelques-uns des actes de fiducie garantissant les titres de la compagnie stipulent que si des propriétés hypothéquées sont vendues le produit de la vente doit être déposé entre les mains du régisseur et être retenu pour le rachat de l'émission.

M. HAZEN: De quels titres s'agit-il?

M. COOPER: Il y a un assez grand nombre de titres. Je pourrais vous donner les différentes émissions qui figurent dans ce poste.

M. HAZEN: Sont-ce des titres des Chemins de fer Nationaux?

M. COOPER: Ce sont surtout des titres des compagnies de chemins de fer *Canadian Northern* et Grand-Tronc-Pacifique.

M. POULIOT: Sont-ils détenus par le gouvernement?

M. COOPER: C'est un actif détenu par les régisseurs sous le régime des diverses hypothèques.

M. POULIOT: En termes généraux, quel est le montant détenu par le gouvernement et le montant détenu par des particuliers, y compris des compagnies?

M. COOPER: Le gouvernement ne détient aucune partie de ces titres.

M. POULIOT: J'entends quel montant des titres du réseau National-Canadien est détenu par le gouvernement fédéral et par d'autres personnes, le terme "personne" étant employée dans son sens juridique?

M. COOPER: Je doute que des titres quelconques du réseau National-Canadien soient détenus par le gouvernement du Canada.

M. POULIOT: Ils sont détenus par des particuliers, par des personnes?

M. COOPER: Par le public.

M. POULIOT: Oui, par le public.

M. HAZEN: Comment arrive-t-il que ces titres soient en votre possession? Ils ont été émis à quelque autre personne; comment se fait-il que vous les vendiez?

M. COOPER: Ce ne sont pas des titres, monsieur; ce sont des dépôts.

M. POULIOT: M. Hazen parle de dépôts et je parle de titres.

M. COOPER: La question a surgi relativement à ce poste particulier, remploi des fonds réalisés par la vente de propriétés hypothéquées. Or, comme je l'ai expliqué, si vous vendez des propriétés hypothéquées le produit de la vente est remis entre les mains des régisseurs qui peuvent le placer dans des valeurs de leur choix.

M. POULIOT: Maintenant, monsieur Cooper, je voudrais en venir au point critique du problème financier des Chemins de fer Nationaux; l'accumulation des déficits relativement auxquels les chemins de fer paient un certain intérêt ou se font imputer de l'intérêt par le gouvernement. Nous avons cette année un déficit de $16,000,000 qui figure dans les crédits.

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: Et il y eut un déficit chaque année.

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: Les chemins de fer sont censés payer l'intérêt sur ce déficit au gouvernement, n'est-ce pas?

M. COOPER: Non, monsieur. En 1932, le ministre des Finances, M. Rhodes, modifia la ligne de conduite du gouvernement relativement au paiement des déficits des Chemins de fer Nationaux. Le gouvernement avait précédemment avancé aux chemins de fer à titre de prêts les sommes requises par les chemins de fer pour combler les déficits d'exploitation. A compter de 1932, le parlement a voté des sommes sans conditions restrictives ou sans intérêts imputables aux chemins de fer. Sous l'empire de la Loi sur la revision du capital de 1936, tous les prêts consentis antérieurement à 1932 pour combler des déficits furent enlevés du bilan de la compagnie de chemin de fer par suite de l'établissement du Trust des titres. Ainsi, le passif actuel des chemins de fer ne comporte pas d'obligations représentant des déficits consolidés, et je ne crois pas que nous devrions dire que nos frais d'intérêt comprennent des montants quelconques représentant des sommes empruntées pour combler des déficits. L'intérêt qui figure aux comptes des chemins de fer aujourd'hui constitue de l'intérêt sur l'argent engagé dans la propriété ferroviaire...

M. POULIOT: Placé par le public.

M. COOPER: Placé dans la propriété ferroviaire.

M. POULIOT: Oui.

M. MAYBANK: Pas dans le National-Canadien, mais des titres que vous avez pris à votre compte,—des sommes que le public a placées dans la propriété ferroviaire avant même que le National-Canadien n'existe.

M. JACKMAN: Dans des lignes appartenant à des particuliers.

M. POULIOT: Le montant qui figure dans les crédits cette année constitue en quelque sorte une subvention pour aider le National-Canadien a joindre les deux bouts.

M. COOPER: Oui, si subvention est bien le mot juste. C'est la contribution que verse le Dominion pour solder le déficit des Chemins de fer Nationaux.

M. POULIOT: C'est une aide, que vous l'appeliez une subvention ou une contribution, c'est la même chose, et ce montant ne vous est pas imputé.

M. COOPER: Non, le montant nous est donné.

M. POULIOT: C'est pour cette raison que nous devons être prudents et tout examiner minutieusement.

M. COOPER: Certainement. Nous espérons qu'il n'y aura aucun montant de cette nature l'an prochain.

M. ROSS: A la page 11 du rapport de 1939, sous la rubrique "Passif", et ensuite à la page 22 je relève une liste de 102 compagnies comportant un montant de $282 millions, puis je constate dans le rapport de 1940 que le nombre des compagnies a été réduit de 6 à un total de 96 mais le montant a été porté à $283 millions. Pourriez-vous expliquer cela? Il y a six compagnies de moins et un million de dollars de plus?

M. COOPER: Le montant en 1940 est inférieur à celui de 1939. Le total des émissions de capital-actions en 1939 s'établissait à $214 millions et à la fin de 1940 la somme était de $204 millions. Le nombre des compagnies a été réduit de six et le montant total de capital-actions de $10 millions.

M. ROSS: Oui, cela est exact.

M. JACKMAN: Il y a à ce poste, dépréciation de $18 millions. C'est le poste que vous avez établi depuis l'an dernier pour le matériel roulant?

M. COOPER: Non, tel que nous l'avons dit dans le rapport, nous accumulons une dépréciation sur le matériel roulant des lignes aux Etats-Unis depuis un certain nombre d'années, et nous avions une réserve de $16,353,000 à la fin de 1939.

M. JACKMAN: Vous avez reporté ce montant.

M. COOPER: Seize millions de dollars.

M. JACKMAN: Vous avez augmenté ce montant de deux millions seulement l'an dernier.

M. COOPER: Oui, mais l'augmentation représente en premier lieu une créance de quelque $11,600,000, moins les imputations de $9,000,000 environ sur la réserve. Au cours de l'année, nous avons crédité la réserve d'une dépense de $11,600,000 et nous l'avons débitée de la somme de $9,000,000 représentant les retraits de propriétés. En sorte que la réserve s'est accrue de quelque $2,600,000, et les $16 millions que nous avions au commencement de l'année plus l'augmentation durant l'année donnent le chiffre de $18 millions à la fin de l'année.

M. JACKMAN: J'ai compris l'an dernier que nous suivions le même principe relativement à la dépréciation du matériel roulant que la I.C.C. adopta quant aux chemins de fer américains, mais ce n'est que maintenant que nous adoptons la pratique américaine en ce qui concerne le matériel roulant au Canada?

M. COOPER: C'est vrai.

M. POULIOT: Savez-vous ce qui m'intrigue le plus dans ce bilan? Ce ne sont pas les $2 billions 800 millions, ce sont les 46 cents qui figurent de chaque côté du bilan.

Le PRÉSIDENT: La page 12.

M. JACKMAN: Relativement au fonds d'amortissement pour le matériel roulant, une partie des fonds que vous avez demandés au Parlement cette année servira à l'achat de matériel roulant, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Cela faisait partie du crédit voté par le parlement les années passées, mais ressortissait au régime du fonds d'amortissement ordinaire. Avez-vous remboursé l'argent au gouvernement chaque année, j'entends le pourcentage prévu à l'accord? Qu'est-il arrivé au juste?

M. COOPER: Concernant...

M. JACKMAN: Le matériel roulant que vous avez acheté sous le régime du plan d'amortissement.

M. COOPER: Parlez-vous des émissions particulières dont le Gouvernement s'est constitué le premier commanditaire?

M. JACKMAN: Oui.

M. COOPER: En 1941, nous avons payé au gouvernement le versement annuel exigible cette année-là. Toutes nos émissions pour le compte du matériel sont remboursables par série et non sur une base d'amortissement; nos remboursements sont répartis généralement sur une période de 15 ans à raison d'un quinzième par année de l'émission totale.

M. JACKMAN: Et en ce qui regarde l'argent prélevé au moyen de toutes ces émissions garanties par le gouvernement, le pourcentage établi a été payé chaque année directement au gouvernement et vous avez continué ces paiements suivant le plan d'amortissement relatif au roulant et au matériel.

M. COOPER: Il n'y eut que deux cas où le gouvernement finança l'achat du matériel, en 1936, je crois, et l'an dernier. En général, nos émissions au compte du matériel sont des émissions offertes au public et nous remboursons chaque année le versement annuel exigible.

M. JACKMAN: Mais quant aux deux occasions où le gouvernement a avancé l'argent directement, vous avez effectué les paiements directement au gouvernement?

M. COOPER: Pour ce qui regarde l'émission de 1936 nous avons effectué les versements suivant qu'ils étaient exigibles; je ne crois pas qu'un versement ait été exigible en 1940 quant à l'émission de cette année-là. Le premier versement sera payable en 1941.

Le PRÉSIDENT: La page 12.

M. ARMSTRONG:

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

pour l'exercice terminé le 31 décembre 1940.

ENSEMBLE DU RÉSEAU

Débits:		
Solde débiteur transporté des revenus		$ 15,384,569.66
Débits de voies et matériel mis au rancart		1,682,855.06
Divers		126,418.23
		$ 17,193,842.95
Crédits:		
Crédits de voies et matériel mis au rancart		$ 14,138.20
Divers		214,660.57
		$ 228,798.77
Déficit de caisse, comblé par l'Etat		$ 16,965,044.18
Gains de capital sur rachat de G.T.R. 4% Perpetual Debenture Stock	*$5,503,500.00*	
Abandon de lignes et autres pertes de capital	3,809,320.80	
Gain net crédité à la Part de propriétaire		*1,694,179.20*
		$ 15,270,864.98

M. POULIOT: Avant que vous ne passiez outre, j'ai relevé quelque chose concernant les obligations du Grand-Tronc; il s'agit du rapatriement d'actions du chemins de fer Grand-Tronc; à quelle page est-ce?

M. COOPER: A la page 6.

M. POULIOT: Oui, je vois le paragraphe maintenant. Eh bien, il est mentionné à la sixième ligne que le prix d'acquisition fut de £103.17.4 par 100 livres d'obligations rachetées et payées le 26 novembre 1940, plus l'intérêt accumulé de £0.7.1. Ces obligations étaient-elles au pair quand elles furent rachetées?

M. COOPER: Non, le prix d'acquisition de £103.7.4 était le cours du marché le 26 octobre, soit la date à laquelle l'arrêté relatif à l'acquisition fut adopté.

M. POULIOT: Conséquemment, les obligations avaient une plus-value en raison du fait qu'elles devaient être rachetées.

M. COOPER: Non; à l'époque de leur acquisition les obligations n'étaient pas remboursables sur demande; elles constituaient des obligations perpétuelles. Mais le gouvernement britannique en vertu de sa Loi des mesures de guerre...

M. POULIOT: Il est dit ici que par arrêté de la Trésorerie de Sa Majesté du Royaume-Uni, adopté le 26 octobre 1940, toutes les obligations précitées, détenues par des résidents du Royaume-Uni, ont été transportées à la Trésorerie, ce qui veut dire que la Trésorerie du Royaume-Uni a acquis les obligations détenues par des gens demeurant en Grande-Bretagne.

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: Et l'arrêté d'acquisition a été adopté à la condition que la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada acquièrent les titres du Trésor au prix payé par celui-ci. Cette transaction fut-elle imposée au National-Canadien ou fut-elle effectuée de bon gré?

M. COOPER: C'était un arrangement entre le ministère des Finances ici et la Trésorerie britannique à Londres.

M. POULIOT: La chose fut faite sans vous consulter. Parlez franchement, comme vous l'avez fait depuis le commencement, monsieur Cooper.

M. COOPER: Eh bien, il va sans dire que le rapatriement des titres n'est pas un sujet auquel une corporation quelconque a quelque chose à voir ou à propos duquel elle peut intervenir; c'est un sujet qui ressortit exclusivement au gouvernement intéressé.

M. POULIOT: En fait, on ne vous a pas consultés?

M. COOPER: Je pourrais difficilement affirmer cela.

M. POULIOT: On vous a consulté, une fois l'affaire bâclée?

M. COOPER: Je n'ai pas été consulté mais je ne pourrais pas dire que d'autres hauts fonctionnaires des chemins de fer ne l'ont pas été.

M. POULIOT: Monsieur Cooper, vous êtes au courant du problème ferroviaire. Vous connaissez ces comptes aussi bien, sinon mieux, que toute autre personne, et ceci constitue votre champ d'action.

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: De fait, vous êtes l'expert financier des Chemins de fer Nationaux.

M. COOPER: Non, je ne suis que le comptable des Chemins de fer Nationaux.

M. POULIOT: Vous dites cela avec toute la modestie qui vous caractérise.

M. ROSS: C'est une distinction subtile, voilà tout.

M. POULIOT: Monsieur Cooper, je suis fort intéressé à cette question car je veux savoir comment on a procédé hors la connaissance de l'administration. Il va sans dire que je ne puis obtenir de renseignements ailleurs, mais c'est une question importante. Ce fut une très grosse transaction et je voudrais savoir comment on l'effectua. N'est-ce pas vrai, monsieur Cooper?

M. COOPER: Je crois que cela s'est passé tel qu'indiqué ici. Ce fut une excellente transaction du point de vue des chemins de fer.

M. POULIOT: Oui, parce que vous êtes débarrassé de ces obligations.

M. COOPER: Oui, nous avons réalisé $5,500,000 sur le prix d'achat.

M. POULIOT: Ah, oui.

M. COOPER: Et nous avons économisé en intérêts $740,000 par année.

M. POULIOT: Je ne le conteste pas. C'est tout comme si je devais $500 à un homme et un de mes amis en acquittait le montant et je me débarrassais de l'obligation.

M. COOPER: Pouvons-nous envisager la question sous cet aspect? Le gouvernement britannique a énuméré de temps en temps les titres aux Etats-Unis et au Canada qui tombaient sous le coup de son arrêté. Ces compagnies ne furent pas consultées.

M. POULIOT: Non, cela s'est fait entre gouvernements.

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: Et, comme je viens de la dire, sans consulter la compagnie.

M. COOPER: Je crois que le gouvernement britannique n'a pas même besoin de consulter le gouvernement canadien. Il enlevait à ses propres citoyens ce qui leur appartenait.

M. POULIOT: Oui, exactement. Maintenant, monsieur Cooper, je voudrais vous poser une question et elle est très simple. Avez-vous eu ou l'administration a-t-elle eu à votre connaissance l'occasion de dire que c'était une bonne transaction avant qu'elle ne fut effectuée?

M. COOPER: Je ne sais pas si elle a eu ou non cette occasion.

M. HUNGERFORD: Je crois que nous avons été consultés; je crois que nous en avons convenu.

M. GRAY: Qelle différence cela fait-il?

M. POULIOT: Avons-nous eu l'occasion de dire au gouvernement que c'était une bonne transaction avant qu'elle ne fut effectuée?

M. GRAY: Je ne conçois pas quelle différence cela fait.

M. POULIOT: Cela fait une grande différence.

M. HUNGERFORD: Je parle de mémoire maintenant, mais je crois que les administrateurs des Chemins de fer Nationaux ont approuvé la transaction.

M. POULIOT: Avant ou après?

M. HUNGERFORD: Avant.

M. JACKMAN: Puis-je demander ce que l'on a fait de ces actions perpétuelles? Les a-t-on rachetées effectivement?

M. COOPER: Non; le gouvernement les détient en nantissement contre ses avances aux chemins de fer.

M. JACKMAN: Alors, ce sont les chemins de fer qui les ont achetées?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Avec les fonds avancés par le gouvernement?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Et les obligations ou billets ont été cédés au gouvernement en nantissement.

M. COOPER: C'est exact.

M. JACKMAN: Ainsi, les titres sont rayés de l'état ou le seront quand vous terminerez les rachats?

M. COOPER: Oui; des obligations d'une valeur de £10,000,000 avaient été rachetées à la fin de l'année. Depuis ce temps, il en a été racheté d'autres jusqu'à concurrence de £11,150,000. Des obligations d'une valeur de £21,150,000 ont été rachetées jusqu'à présent, et le gouvernement détient les titres.

Le PRÉSIDENT: Cela constitue un gros lot d'obligations qui causaient des difficultés depuis des années, et ce sont les obligations que le Comité discute depuis des années.

M. GREY: Une partie.

Le PRÉSIDENT: Je le sais, une partie des obligations.

M. JACKMAN: Elles constitueront maintenant un passif de nantissement, n'est-ce pas, étant donné que...

M. COOPER: Oui, mais en ce qui regarde notre propre bilan le passif sera représenté maintenant par un prêt de la part du gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Le montant mentionné constitue quelle proportion des obligations?

M. COOPER: De quelles obligations?

Le PRÉSIDENT: Des obligations perpétuelles à 6 p. 100.

M. ARMSTRONG: Il y a d'autres obligations perpétuelles à 5 p. 100?

M. MCCULLOCH: Ces obligations-ci sont-elles à 6 p. 100?

Le PRÉSIDENT: Non, ce sont des obligations à 4 p. 100. Il reste $70,000 d'obligations à 6 p. 100.

M. ARMSTRONG: Il y a d'autres obligations perpétuelles à 5 p. 100?

M. COOPER: La moitié environ des obligations perpétuelles sont à ce taux.

M. POULIOT: Quelle était la valeur de la livre à cette époque? Quand cette valeur fut-elle prise en considération? La valeur de la livre fut-elle prise en considération au moment de l'achat ou au moment du paiement?

M. COOPER: La valeur de la livre n'a pas changé depuis que la Commission de contrôle du change étranger a fixé cette valeur par rapport au dollar canadien.

M. POULIOT: On n'a pas tenu compte de la valeur courante de la livre; mais bien de la valeur établie par la Commission de contrôle du change étranger.

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: Il n'a pas été question de la valeur qui figurait dans les journaux à l'époque où le paiement fut effectué?

M. COOPER: Seules ont cours aujourd'hui les valeurs fixées par la Commission de contrôle du change étranger. Il n'y a pas de cote du marché montrant la marge entre le dollar canadien et le sterling.

M. POULIOT: Je sais.

M. COOPER: La transaction fut effectuée au taux officiel du change.

M. POULIOT: Au moment de la transaction?

M. COOPER: Le taux n'a pas changé depuis le mois d'octobre, alors que cette transaction fut mise en marche. Le taux officiel du change n'a pas varié, de sorte que vous pouvez dire que ce fut à la date du 26 octobre ou à toute date qu'il vous plaît. C'est toujours le même taux.

M. POULIOT: La transaction a-t-elle été longue à effectuer?

M. COOPER: Nous continuons d'acheter ces obligations; elles n'ont pas toutes été remises au trésor du Royaume-Uni; nous les rachetons à mesure qu'elles sont cédées.

M. POULIOT: Je veux dire que le taux n'a pas varié depuis le moment où il fut convenu d'opérer la transaction jusqu'au moment où le paiement fut effectué?

M. COOPER: Non, il n'a pas varié.

M. POULIOT: C'est vrai. Quel est le laps de temps qui s'est écoulé entre les deux dates?

M. COOPER: L'arrêté d'acquisition fut adopté le 26 octobre 1940. L'arrêté exigeait la remise le 26 novembre, et il n'y eut pas d'échanges jusqu'à cette date. Les transactions de rachat se sont poursuivies constamment à compter de cette date jusqu'à présent et nous continuons de racheter ces obligations, et durant toute cette période le taux du change a été celui que la Commission de contrôle du change étranger avait fixé; il n'a pas varié.

M. POULIOT: Les obligations furent-elles rachetées à la date d'échéance? Etaient-elles toutes échues?

M. COOPER: Non; ce sont des obligations perpétuelles.

M. POULIOT: Des obligations perpétuelles?

M. COOPER: Des obligations perpétuelles.

M. MCCULLOCH: Continuons.

Le PRÉSIDENT: Le sujet suivant.

M. GRAY: Siégerons-nous demain?

Le PRÉSIDENT: A 10 h. 30.

M. GRAY: Quelques-uns d'entre nous siégeons depuis 10 heurs ce matin.

Le PRÉSIDENT: Je le sais, mais il faut accomplir la tâche.

M. GRAY: Nous allons terminer le travail demain en tout cas.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons arrêter quand il vous plaira. Allons-nous continuer pour 15 minutes?

M. JACKMAN: Je propose que nous ajournions, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Ajournons maintenant. Nous reprendrons nos délibérations à 10 h. 30 demain matin.

A 10 h. 20 du soir, le Comité s'ajourne au lendemain, à 10 h. 30 du matin.

SESSION DE 1940-1941

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'Etat possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 2

SÉANCE DU MERCREDI 21 MAI 1941

TÉMOINS:

M. S. J. Hungerford, président du National-Canadien.

M. R. C. Vaughan, vice-président du National-Canadian.

M. T. H. Cooper, contrôleur du National-Canadien.

M. W. M. Armstrong, chef adjoint du Bureau des recherches et du développement du National-Canadien.

M. O. A. Matthews, comptable de la maison George Touche & Cie.

M. W. S. Thompson, directeur de la publicité, National-Canadien.

M. Alistair Fraser, vice-président du National-Canadien.

M. G. R. Fairhead, gérant général du trafic-marchandises, National-Canadien.

M. F. M. Maclennan, secrétaire du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1941

PROCÈS-VERBAUX

MERCREDI, 21 mai 1941.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit à dix heures trente du matin sous la présidence de M. J. P. Howden.

Membres présents: MM. Donnelly, Emmerson, Gray, Hanson (*Skeena*), Hazen, Howden, Jackman, Lockhart, McCulloch, Maybank, Nicholson, Pouliot, Ross (*Middlesex-Est*), Sanderson et Sissons—15.

Sont aussi présents: l'hon. P.-J.-A. Cardin, ministre des Transports; également du ministère des Transports: M. C. P. Edwards, sous-ministre; M. F. M. Maclennan, délégué en chef du Trésor. M. S. J. Hungerford, président du National-Canadien, et les fonctionnaires suivants de cette compagnie: M. R. C. Vaughan, vice-président; M. T. H. Cooper, contrôleur; M. W. M. Armstrong, chef adjoint du Bureau des recherches et du développement; M. Alistair Fraser, vice-président et préposé au trafic; M. G. R. Fairhead, gérant général du trafic-marchandises; M. W. S. Thompson, directeur de la publicité. M. O. H. Matthews, représentant la maison Geo. A. Touche & Cie, vérificateurs.

Le Comité poursuit l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1940.

M. W. M. Armstrong est rappelé. Durant son interrogatoire, il est aidé par MM. Hungerford, R. C. Vaughan, T. H. Cooper et W. S. Thompson.

M. O. H. Matthews, représentant la maison Geo. A. Touche & Cie, vérificateurs, est appelé pour un court interrogatoire relativement au rapport des vérificateurs.

Sur motion de M. Ross (Middlesex-Est), le Comité s'ajourne à une heure de l'après-midi pour se réunir de nouveau à trois heures trente.

Le Comité se réunit à trois heures trente de l'après-midi sous la présidence de M. J. P. Howden.

Membres présents: MM. Donnelly, Emmerson, Gray, Hanson (*Skeena*), Hazen, Howden, Jackman, McCulloch, Maybank, Nicholson, Pouliot, Ross (*Middlesex-Est*), Sanderson et Sissons—14.

Sont également présents: Les assistants de ce matin.

Le Comité poursuit l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1940.

M. W. M. Armstrong est rappelé. Durant son interrogatoire, il est aidé par MM. Hungerford, R. C. Vaughan, Alistair Fraser, T. H. Cooper et G. R. Fairhead.

Sur motion de M. McCulloch le Comité agrée d'adopter le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1940.

Le Comité procède ensuite à l'étude du rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1940.

M. F. M. Maclennan, secrétaire, lit le rapport et M. T. H. Cooper, contrôleur, est interrogé à ce sujet.

Sur motion de M. Hanson (*Skeena*) le Comité agrée d'adopter le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1940.

Sur motion de M. Hazen, le Comité s'ajourne à cinq heures trente-cinq de l'après-midi pour se réunir de nouveau le jeudi 22 mai à trois heures trente de l'après-midi.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES, SALLE 227,

Le 21 mai 1941.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la Marine marchande s'est réuni à 10 heures 30 du matin sous la présidence de M. J. P. Howden.

Le PRÉSIDENT: Hier soir, nous n'étions rendus, je crois, qu'à la page 12,—part de propriétaire du gouvernement canadien.

M. ARMSTRONG:

DOMINION DU CANADA—PART DE PROPRIÉTAIRE

AU 31 DÉCEMBRE 1940

	Solde au 31 décembre 1939	Changement pendant l'année (ci-dessous)	Solde au 31 décembre 1940
Canadian National Railway Company, Capital-Actions	$ 18,000,000 00	—	$ 18,000,000 00
Trust des Titres C.N.R., Capital-Actions	264,012,426 42	$ 1,694,179 20	265,706,605 62
Immobilisations du Dominion pour chemins de fer de l'Etat	388,075,722 18	*2,323,138 49*	385,752,583 69
	$670,088,148 60	*$ 628,959 29*	$669,459,189 31

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelque chose à discuter?

M. HANSON: Adopté.

M. ARMSTRONG: Page 13—Etat des revenus.

Le PRÉSIDENT: Quel est l'avis du Comité? Parcourrons-nous cette page item par item?

M. MCCULLOCH: Je crois qu'il suffira de l'insérer dans le compte rendu; ce serait trop long à lire.

M. ROSS: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de lire, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que nous consacrions quelques instants à l'étudier, ou devons-nous passer outre?

M. JACKMAN: Je vois que les impôts s'élèvent à $7,039,000, soit à peu près le même montant qu'en 1939. Ces impôts sont prélevés par les diverses autorités fiscales au pays, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Quels sont les principaux organismes à qui vous payez ces impôts?

M. COOPER: Les provinces et les municipalités.

M. JACKMAN: Nous ne payons aucune taxe au fédéral sur quoi que ce soit?

M. COOPER: Sur l'impôt sur le revenu? Non.

M. JACKMAN: Il n'y a pas d'impôt sur le revenu; vous ne payez pas d'autres impôts outre la taxe de vente et les taxes générales de ce genre?

M. COOPER: La taxe de vente n'est pas incluse dans ce montant. Il s'y trouve certaines taxes fédérales de peu d'importance qui, d'ailleurs, se résument à peu de choses.

M. JACKMAN: Quel genre d'impôts payez-vous aux provinces?

M. COOPER: Un impôt sur le nombre de milles de rails dans une province; le montant est arbitraire, disons $1,000 par mille J'ignore le chiffre, mais il est établi sur cette base.

M. JACKMAN: Pour chaque mille de voie ferrée que vous avez dans une province, vous devez payer $1,000 à celle-ci?

M. COOPER: Le montant varie avec les différentes provinces, et je ne me suis servi du chiffre $1,000 qu'en guise d'illustration. L'impôt provincial est basé sur le parcours du chemin de fer dans la province, et nous payons cet impôt chaque année à celle-ci.

M. JACKMAN: La province assure-t-elle un service quelconque au chemin de fer en retour de cet impôt, ou fait-elle simplement office d'agences de perception en vue d'un service équivalent?

M. COOPER: Je suppose que la province pourvoit à des services pour tous les citoyens, sous une forme ou une autre.

M. JACKMAN: On ne vous assure pas la protection contre l'incendie. On pourrait, je suppose, vous assurer la protection de la police, jusque dans une certaine mesure, mais il n'existe pas de raison particulière pour taxer un chemin de fer?

M. COOPER: On pense en avoir. Toutes les sociétés sont sujettes aux impôts provinciaux sous une forme ou sous une autre. Les impôts des chemins de fer ne sont pas traités comme impôt ordinaire des corporations, mais ils sont couverts par les lois provinciales régissant les impôts.

M. JACKMAN: Naturellement, il n'existe pas beaucoup de chemins de fer et on doit vous mettre plus ou moins dans une classe à part. Je suppose que les autorités provinciales peuvent vous taxer comme une corporation en ce qui concerne votre propriété dans les limites de la province?

M. COOPER: Aucun doute là-dessus.

M. NICHOLSON: Payez-vous des impôts sur tous vos hôtels?

M. COOPER: Oui; nous payons des impôts sur tous nos hôtels.

M. NICHOLSON: A-t-on offert quelques avantages, une exemption d'impôts, par exemple, aux chemins de fer pour les hôtels que ceux-ci construisaient dans les différentes villes?

M. COOPER: Non. Nous pouvons avoir obtenu certaines concessions, mais jamais d'exemption générale.

ÉTAT DES REVENUS

ENSEMBLE DU RÉSEAU

	Année 1940	Année 1939
Recettes d'exploitation du chemin de fer	$247,527,224.81	$203,820,186.62
Frais d'exploitation du chemin de fer	202,519,812.88	182,965,768.18
Recettes nettes d'exploitation du chemin de fer	$ 45,007,411.93	$ 20,854,418.44
Impôts courus du chemin de fer	6,245,955.70	6,246,460.72
Revenus d'exploitation du chemin de fer	$ 38,761,456.23	$ 14,607,957.72
Encaissé pour loyer de locomotives	99,470.71	103,236.23
Encaissé pour loyer de voitures à voyageurs	241,229.85	286,343.14
Encaissé pour loyer de matériel flottant	1,235.99	29.00
Encaissé pour loyer de matériel de service	152,469.06	146,344.00
Encaissé pour loyer de propriétés en commun	1,634,640.82	1,646,613.65
Payé pour location de wagons à marchandises—Solde débiteur	2,210,844.87	1,651,107.92
Payé pour location de locomotives	32,819.76	43,404.24
Payé pour location de voitures à voyageurs	355,611.58	308,672.60
Payé pour location de matériel flottant	68,189.53	67,865.61
Payé pour location de matériel de service	26,864.86	7,856.93
Payé pour location de facilités en commun—Débit	2,231,764.12	2,273,227.76
Revenu net d'exploitation du chemin de fer	$ 35,964,407.94	$ 12,438,388.68
Recettes d'exploitation des hôtels	3,936,313.26	3,331,303.03
Frais d'exploitation des hôtels	3,304,806.91	2,901,439.17
Impôts sur les hôtels	129,320.28	127,500.27
Revenu net d'exploitation des hôtels	$ 502,186.07	$ 302,363.59
Revenu du loyer de voies et matériel	74,144.94	74,319.47
Revenu de loyers divers	905,144.90	929,270.03
Diverses propriétés immobilières—Crédit	108,837.91	49,228.23
Revenu de dividendes	549,037.65	420,288.50
Revenu de valeurs consolidées	1,858,535.52	1,783,507.80
Revenu de valeurs non consolidées et autres comptes	429,756.89	365,115.38
Revenu du fonds d'amortissement et autres fonds de réserve	155,753.63	169,020.47
Revenus divers	1,588,663.71	1,634,409.95
Locations diverses—Débit	552,935.01	616,582.11
Divers impôts courus	86,299.16	130,159.75
Propriétés exploitées séparément—Perte	1,529,406.12	1,284,803.41
Frais divers débités aux revenus	2,047,110.98	885,466.35
Revenus disponibles pour charges fixes	$ 37,920,717.89	$ 15,248,900.47
Payé pour location de voies et matériel	1,467,326.76	1,459,907.66
Intérêts dus au public sur la dette consolidée	48,701,523.73	49,814,377.90
Intérêts sur emprunts de l'Etat	1,737,963.50	916,165.01
Intérêts sur la dette non consolidée	297,390.31	183,335.56
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée	1,101,083.25	1,114,378.48
Total des charges fixes	$ 53,305,287.55	$ 53,488,164.61
Solde *débiteur* transporté à profits et pertes	*$ 15,384,569.66*	*$ 38,239,264.14*

M. Ross: Je vois que pour l'exercice de 1940, le rapport accuse, relativement aux pertes subies au chapitre des propriétés exploitées séparément, une augmentation de $200,000 sur le chiffre accusé en 1939. S'agit-il d'un petit nombre d'item? Cette augmentation est-elle le fait de l'exploitation de toutes les propriétés?

M. Cooper: Il faut mentionner la *Rail and River Coal Company,* dont les mines ont été fermées un certain temps en 1940 et qui, à elle seule, accuse un déficit de $140,000.

M. Ross: Cette compagnie contribue pour $140,000 au déficit?

M. Cooper: Oui. Un assez grand nombre de compagnies y ont contribué. Je me ferai un plaisir de vous montrer la liste si vous le désirez.

M. Ross: Plus tard.

M. Jackman: Je vois une augmentation de $1,151,000 dans le coût net d'acquisition du dollar américain et du sterling. Si l'augmentation est de $1,151,000, quel fut le coût total?

M. COOPER: En 1939, l'escompte moyen sur les fonds américains était $1,028. En 1940, le taux a été fixé à $1.11 par dollar.

M. JACKMAN: Quel montant net le Canadien-National a-t-il dû débourser pour acheter de la monnaie étrangère, c'est-à-dire quel a été le coût du dollar américain moins le bénéfice sur le sterling?

M. COOPER: En 1940, la perte sèche sur le change, en fonds sterling et américain, a été de $565,000. En 1939, nos transactions monétaires nous avaient rapporté un bénéfice de $585,000. C'est-à-dire que le bénéfice de $585,000 que nous avions réalisé en 1939 s'est changé en perte de $565,000 en 1940, ce qui fait un écart de $1,151,000.

M. JACKMAN: A la page 5, au chapitre "Revenus divers et Profits et Pertes", il y a, au commencement, un item qui met à $1,151,000 l'augmentation du coût et du change sur les monnaies anglaises et américaines. Comment cela cadre-t-il avec la perte de 565,000?

M. COOPER: Il y est dit que le coût a augmenté...

M. JACKMAN: C'est-à-dire le coût net.

M. COOPER: Le coût net?

M. JACKMAN: Vous n'indiquez que la perte sèche, que je présume être la même que le coût net du change en 1940, soit $565,000, et d'autre part, à la page 5, vous dites que l'augmentation nette dans le coût est $1,151,000?

M. COOPER: En 1939, nous avons enregistré un bénéfice.

M. JACKMAN: Vous ajoutez la perte au bénéfice?

M. COOPER: Pour établir l'augmentation dans le coût.

M. JACKMAN: Je constate que vos débours pour loyer de wagons étrangers ont augmenté. Je présume que c'est parce que nous avons loué des voitures américaines.

M. COOPER: Notre trafic a augmenté beaucoup plus rapidement que celui des Etats-Unis. En 1940, nous avons payé $2,210,000 par jour, contre $1,651,000 en 1939.

M. JACKMAN: Quelle était la méthode ordinaire suivie dans le passé relativement à la location des wagons, c'est-à-dire quel était le taux net. Quel montant les compagnies américaines nous paient-elles à nous ou au Pacifique-Canadien, pour les wagons qu'elles nous empruntent, par comparaison à celui que nous leur payons? En général, faisons-nous des bénéfices ou subissons-nous des pertes du fait de ces transactions? Payons-nous plus pour les wagons empruntés que le montant reçu pour ceux que nous empruntons?

M. HUNGERFORD: Le tarif du loyer est le même pour toutes les compagnies. Le loyer est $1 par jour pour presque toutes les voitures. Le procédé est plus ou moins automatique, et à mesure que le trafic augmente, nous recevons un plus grand nombre de wagons étrangers chargés, et il nous faut payer $1 par jour pour tout le temps qu'un wagon étranger circule sur notre réseau.

M. JACKMAN: Je comprends cela, mais dans les années ordinaires, sommes-nous débiteurs ou créanciers à ce chapitre?

M. HUNGERFORD: En général, je crois que nous sommes les débiteurs.

M. ARMSTRONG: Au chapitre des wagons qui appartiennent au réseau, c'est-à-dire les wagons à marchandises, nous sommes d'ordinaire créanciers. Mais il y a ce qu'on appelle les "wagons particuliers"; ce sont des wagons frigorifiques, wagons-citernes, etc.

M. JACKMAN: Utilisez-vous des wagons de la compagnie Pullman?

M. ARMSTRONG: Ceux-ci ne sont pas dans cette catégorie parce qu'ils sont des wagons à voyageurs. Mais comme je l'ai dit, en ce qui concerne la classe ordinaire de wagons comme les fourgons fumés, les wagons-plateforme, les wagons à charbon, nous sommes généralement créditeurs pour un petit montant.

Mais par suite de l'emploi sur notre réseau de ces wagons particuliers (qui sont la propriété de compagnies privées), ce qui nous coûte de 1½ à 2 cents par mille, nous avons généralement un solde débiteur à ce compte lorsqu'il est balancé.

M. JACKMAN: Et alors, du fait de l'emploi de ces wagons spéciaux qui appartiennent à des compagnies privées, le chemin de fer type du continent américain se trouve débiteur au chapitre de l'échange des voitures?

M. ARMSTRONG: Cela dépend de la proportion dans laquelle son trafic doit être transporté dans les wagons de ce genre. Par exemple, le National-Canadien voiture une grosse partie des produits périssables au Canada, et c'est ce qui fait que nous sommes généralement au débit sous ce chef. Il n'en est pas ainsi pour tous les chemins de fer.

M. ROSS: Où se trouve la *Rail and River Coal Company?*

M. VAUGHAN: Dans l'Ohio.

M. ROSS: Avez-vous l'historique de nos rapports avec cette compagnie? La perte est de $140,000.

M. VAUGHAN: Du 1er janvier à octobre, les mines ont été fermées parce que nous pouvions acheter le charbon à un prix inférieur à ce que nous coûtait l'extraction.

M. ROSS: Nous sommes actionnaires de cette compagnie?

M. VAUGHAN: Nous possédons tout le capital-actions de cette compagnie qui a une capacité de production de 2,000,000 de tonnes par année. Au commencement de l'année, jusqu'au moment où l'échelle minimum des prix devint en vigueur à Washington, nous pouvions acheter le charbon pour un prix inférieur au prix d'extraction. A partir du 1er octobre, alors que l'échelle minimum des prix devint en vigueur, nous avons constaté que nous pouvions extraire le charbon à un prix inférieur à son prix d'achat; nous nous sommes donc remis à l'extraire.

M. ROSS: Mais dans l'intervalle, nous avons perdu $140,000?

M. VAUGHAN: Ces $140,000 représentent plusieurs choses, y compris le coût du maintien de la mine en état de production, et l'intérêt sur l'argent avancé autrefois par le National-Canadien, ainsi que les impôts, la dépréciation, etc.

M. MCCULLOCH: Lorsque cette mine est inactive, celles de la Nouvelle-Ecosse sont actives.

M. VAUGHAN: Non. Je ne partage pas cette opinion présentement, car nous aurions pu absorber 1,000,000 de tonnes de charbon de la Nouvelle-Ecosse de plus cette année.

M. MCCULLOCH: En a-t-il été ainsi dans le passé?

M. VAUGHAN: Non; les mines de la Nouvelle-Ecosse n'en ont jamais été affectées.

M. POULIOT: Au sujet du loyer, et pour me servir d'une terminologie non technique et donner quand même une illustration claire, la gare Union d'Ottawa appartient au N.-C. et la gare du Palais, à Québec, appartient au P.-C. Les deux chemins de fer se servent des deux gares, et j'aimerais connaître l'entente qui s'applique d'une façon générale dans les deux cas?

M. ARMSTRONG: D'une façon générale, cette entente repose sur ce que nous désignons une "base d'usager"; c'est-à-dire que les frais d'entretien et d'exploitation de la gare sont répartis suivant l'usage qu'on en fait, c'est-à-dire suivant le nombre de wagons et de locomotives qui y circulent.

M. POULIOT: Et vous vous partagez les frais de moitié? L'entretien et le reste sont payés sur une base de compte à demi?

M. ARMSTRONG: Non, monsieur; nous payons en proportion du nombre de wagons et de locomotives qui se servent du terminus. Cela peut ne pas être de moitié.

M. POULIOT: De sorte que chaque wagon du C.N.R. est contrôlé sur arrivée.

M. ARMSTRONG: Oui.

M. POULIOT: Et c'est ainsi pour les trains en commun?

M. ARMSTRONG: Il existe une entente spéciale touchant les trains en commun, particulièrement à Québec.

M. POULIOT: Ne croyez-vous pas qu'il serait beaucoup plus simple de mettre en commun deux gares comme celles-là et de proposer au Pacifique-Canadien l'arrangement suivant: "Nous nous servirons de votre gare en commun avec vous et vous utiliserez en retour notre gare Union"? Cela simplifierait beaucoup la comptabilité.

M. ARMSTRONG: Ceci reviendrait, comme on le disait l'autre jour, à troquer un cheval contre un lapin. Les frais totaux ne sont pas les mêmes dans les deux cas. Les frais d'intérêt et d'entretien ainsi que les autres frais sont plus élevés dans un cas que dans l'autre.

M. NICHOLSON: J'aimerais revenir sur une déclaration faite hier au sujet des profits et pertes de l'exploitation des hôtels. Je constate que le Bessborough de Saskatoon a rapporté des bénéfices. Dans le calcul de vos bénéfices, tenez-vous compte de l'intérêt sur la mise de fonds dans l'hôtel?

M. ARMSTRONG: Non.

M. NICHOLSON: Vous n'en avez nullement tenu compte?

M. COOPER: Non, nous ne l'avons pas fait.

M. MAYBANK: Vous ne donnez pas d'état de comptes montrant cela? Vous ne vous en tenez toujours qu'aux profits et pertes de l'exploitation?

M. COOPER: Oui.

M. MAYBANK: Vous ne tenez jamais compte de la mise de fonds, dans le bilan que vous établissez?

M. COOPER: C'est exact.

M. MAYBANK: J'ai par devers moi un état de compte des impôts sur les hôtels; le compte est de $129,000, je crois. Ce montant est-il entièrement constitué de taxes municipales?

M. COOPER: Oui.

M. MAYBANK: Partout où vous avez un hôtel, vous payez les taxes ordinaires imposées à tout autre établissement commercial du même genre? Est-ce exact?

M. COOPER: Je ne saurais le dire. C'est là une question qui relève de notre commissaire des impôts. Je crois que chaque cas est réglé par négociation. Mais en général, le chemin de fer est taxé par les municipalités tout comme l'est une autre corporation.

M. MAYBANK: Généralement parlant, vous payez les impôts ordinaires, mais quelquefois il n'en est pas ainsi?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Page 14. Etes-vous prêts à continuer?

M. POULIOT: Un mot, je vous prie, monsieur le président. On me laisse entendre qu'un item a été approuvé—celui de la part de propriétaire du Dominion du Canada. J'ai une suggestion à faire. Nous avons par devers nous le budget des dépenses et j'y vois plusieurs item concernant le C.N.R. aux pages 47 et 48. Je me demande s'il ne serait pas possible d'insérer les prévisions budgétaires dans le rapport, afin que nous puissions voir en même temps ce qui sera soumis à la Chambre—chaque crédit étant placé en regard de l'item qu'il concerne. Je ne le suggère pas pour cette année; mais nous pourrions le faire pour l'année prochaine. Nous aurions alors une meilleure vue d'ensemble de la situation.

L'hon. M. CARDIN: C'est le rapport de l'année dernière. Le point que vous mentionnez est compris dans le budget que nous étudierons plus tard.

M. POULIOT: Oui.

L'hon. M. CARDIN: Le budget comprend tous les item qui sont inclus aux crédits.

M. POULIOT: Oui.

M. JACKMAN: Monsieur le président, à la page 5...

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Jackman, il importe que nous réglions cette affaire. M. Hungerford dit que nous avons cet état du coût estimatif ici même, monsieur Pouliot. Vous voudriez que le coût estimatif apparaisse en regard des item; est-ce bien là votre idée?

M. POULIOT: Oui, ou bien au-dessous.

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire a des copies de cet état pour tous les membres.

M. POULIOT: Oui. Mais cela nous fait une foule de documents. Quand tout est groupé sur une même feuille, il est plus facile de suivre.

Le PRÉSIDENT: Cela concerne M. Cooper.

M. POULIOT: Il ne s'agit que de simplifier les choses pour nous, car nous ne pouvons pas toujours traîner toute une bibliothèque avec nous.

M. MAYBANK: Quelle est cette dette consolidée pour laquelle je vois $297,000 en intérêts. J'espère que je n'ai pas interrompu une question. Je ne suis pas sûr. De l'arrière où je me trouve, je n'ai pas pu suivre attentivement les délibérations.

M. JACKMAN: C'est l'avant-dernier item de la page 13.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs. Une seule chose à la fois, je vous prie.

M. COOPER: Que vouliez-vous savoir?

M. MAYBANK: Je voulais une explication succincte sur cet item de dette non consolidée.

M. COOPER: Il s'agit, d'une façon générale, des intérêts sur nos découverts à la banque ou sur tout autre item de ce genre.

M. MAYBANK: Sur vos découverts à la banque?

M. COOPER: Les intérêts sur la dette consolidée sont des intérêts sur des dettes garanties par des valeurs. Les intérêts sur la dette non consolidée sont des intérêts sur une dette non garantie par des valeurs.

M. MAYBANK: Oui, je comprends cela; et je suppose que ce montant serait réparti en diverses catégories. Je voudrais connaître la nature générale de ces catégories. Vous dites que c'est surtout de l'intérêt sur les soldes débiteurs périodiques de votre compte de banque?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Sur les découverts à la banque?

M. COOPER: Oui. Et aussi l'intérêt sur les taxes dues mais non payées.

M. MAYBANK: Ce pourrait être cela également?

M. COOPER: Oui. L'intérêt sur les factures dues mais non payées, si ces factures portent un intérêt, serait porté à ce compte.

M. MAYBANK: C'est tout ce que je voulais savoir.

M. JACKMAN: Quel taux moyen d'intérêt avez-vous à payer à la banque pour vos découverts, à peu près?

M. COOPER: Je ne saurais répondre à cela. En fait, je doute que nous ayons eu des découverts en 1940.

M. JACKMAN: Vous n'auriez pas eu de découverts?

M. COOPER: Je doute que nous en ayons eu. Je ne crois pas que nous en ayons eu.

M. JACKMAN: En quoi consistent votre dette non consolidée ainsi que vos arriérés d'impôts?

M. MAYBANK: D'après ce que vous venez de dire, vous auriez eu des découverts.

M. COOPER: Vous m'avez demandé de vous dire d'une façon générale en quoi consistait ce compte.

M. MAYBANK: Oui, oui. D'ordinaire, vous portez des soldes au compte de banque, mais puisque cette fois-ci, vous n'avez pas eu de découvert, il s'agirait alors de certaines de ces autres catégories auxquelles vous avez fait allusion?

M. COOPER: Oui. Dans le cas de l'indemnisation ouvrière—l'item le plus important pour 1940 a trait au paiement des indemnisations ouvrières. Nous capitalisons les montants que nous coûtent la réparation des accidents du travail, et le montant capitalisé est payable par versements. C'est-à-dire que nous débitons notre compte d'exploitation de la somme capitalisée et de l'intérêt couru annuellement que le montant aurait produit si nous l'avions affecté à un fonds spécial au lieu de l'inscrire au compte général. L'intérêt est traité dans nos comptes comme de l'intérêt sur une dette non consolidée.

M. MAYBANK: En vertu de vos ententes avec les différentes commissions d'indemnisation, vous devez leur fournir les fonds requis s'il se produit un accident?

M. COOPER: Oui.

M. MAYBANK: Vous ne leur versez pas d'argent sous forme de primes?

M. COOPER: Non.

M. MAYBANK: Aux Commissions?

M. COOPER: Non.

M. MAYBANK: En payez-vous?

M. COOPER: Il existe une foule d'arrangements différents touchant les compensations ouvrières dans les provinces.

M. GRAY: Ces arrangements diffèrent-ils d'une province à l'autre?

M. COOPER: Je me souviens que pour les provinces de l'Ouest, nous versons un pourcentage de notre bordereau de paie aux Commissions des indemnisations ouvrières, et cette cotisation nous libère de toute autre obligation.

M. GRAY: Dans ce cas, les arrangements en la matière varient?

M. COOPER: Oui.

M. GRAY: En vertu des différentes lois provinciales?

M. COOPER: Oui. En Ontario, nous payons les frais réels.

M. MAYBANK: Cela me satisfait entièrement.

M. JACKMAN: Quels rapports y a-t-il entre ces commissions d'indemnisations ouvrières et l'intérêt?

M. COOPER: Supposons qu'un accident survienne, et que nous devions verser la somme de $10,000 répartie sur une période d'années. Nous débitons nos comptes d'une somme qui, avec l'intérêt couru pendant une période de temps, atteindrait $10,000. La différence entre la somme originale et le total accumulé sur une base de fonds d'amortisement est l'intérêt, et cet intérêt est inscrit au compte.

M. JACKMAN: Vous ne vous contentez pas d'imputer une prime annuelle sur vos opérations courantes?

M. COOPER: Oh non. Ce ne serait pas régulier. Si nous avions eu un accident sérieux en 1940, nous aurions imputé les frais de cet accident à notre exercice de 1940. Il nous aurait fallu établir le total des montants futurs à verser pour les indemnités ouvrières et débiter nos comptes d'une somme qui, avec l'intérêt couru pendant la période prévue d'invalidité, suffirait à couvrir les

versements mensuels dus à cet employé. La partie de l'intérêt sur ces item est comprise dans ce compte.

M. JACKMAN: Je présume que cette méthode est particulière aux chemins de fer, n'est-ce pas?

M. COOPER: Renversons les choses. Au lieu de procéder de cette façon, si nous mettions de côté un fonds d'amortissement, disons de $8,000, les paiements globaux à verser étant évalués à $10,000, nous calculerions que cette somme de $8,000 plus les intérêts courus sur une période d'invalidité donnera un montant suffisant pour couvrir les mensualités de l'indemnité, qui se totalisent à $10,000.

M. JACKMAN: Oui.

M. COOPER: Si cette somme était au fonds d'amortissement, elle rapporterait un intérêt, n'est-ce pas?

M. JACKMAN: Oui.

M. COOPER: Nous ne mettons pas cette somme de côté. Nous la gardons dans notre compte général, mais cela revient au même. Il y a le facteur intérêt sur un paiement différé.

M. JACKMAN: Oui.

M. COOPER: Nous tenons compte du facteur intérêt au moyen de ce compte.

M. JACKMAN: Oui. Quel taux d'intérêt devez-vous payer au gouvernement sur des emprunts temporaires?

M. COOPER: Trois et demi pour cent en général. Vous verrez que cela est indiqué à la page 20, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Toujours à la page 5, à la troisième ligne du bas, vous dites que les paiements d'impôts, les intérêts dus sur la dette consolidée, les intérêts à l'Etat, etc., s'élèvent à $61,972,000. Pourtant, si nous prenons les chiffres donnés plus haut sur cette page, nous voyons que les impôts se sont élevés à $7,039,000; le service de la dette due au public, à $48,701,000; l'intérêt à l'Etat, à $1,737,000, ce qui donne un total de $57,477,000, et laisse un écart d'environ quatre millions et demi entre le total de ces trois item et le montant de $61,972,000 que j'ai mentionné au début. Je présume que ces quatre millions et demi sont inclus dans l'"etc.". Mais quelle est la nature générale des frais qui composent ce montant?

M. COOPER: Je me permets de vous renvoyer à la page 13. Si vous prenez le montant figurant à la rubrique "impôts courus" et continuez ensuite, depuis la rubrique "location de locomotives" jusqu'au bas de la page, en tenant compte de tous les montants inscrits, sauf ceux qui figurent en regard des rubriques "intérêt sur la dette consolidée" et "intérêt sur emprunts de l'Etat", on arrive, en ajoutant le tout à l'item figurant en page 12, à un montant net d'environ $4,000,000. Je crois que cette explication répond à votre question. Le dernier paragraphe de la page 5 est bien concis. Nous établissons les recettes d'exploitation qui constituent un item de la plus haute importance; nous indiquons l'intérêt et les impôts, ainsi de suite; mais nous n'entrons pas dans les détails de tous ces comptes, lesquels font partie de notre Etat des revenus, dont on trouvera le détail à la page 13; et ce sont ces item groupés mais non détaillés qui font partie de ce qui est désigné *"et cætera"* à la page 5.

M. POULIOT: Vous admettrez probablement que l'"Etat des revenus" à la page 13 est difficile à comprendre pour un profane. D'après cet état, il y a des loyers de locomotives, *et cætera*, et des locations de locomotives—pourriez-vous m'expliquer, par des exemples, la différence qui existe entre ce loyer de locomotive et cette location de locomotive?

M. COOPER: Le loyer de locomotives est le loyer que nous encaissons lorsqu'une autre compagnie de chemin de fer se sert de l'une de nos locomotives.

M. POULIOT: Oui, vous dites "loyer" lorsque vous la prêtez à une autre compagnie.

M. COOPER: C'est exact, et lorsque nous disons "location", c'est l'inverse, c'est-à-dire lorsque nous empruntons une locomotive d'une autre compagnie.

M. POULIOT: Donc, le montant vous est débité?

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: Comment se fait-il que tout cela soit ensemble dans le rapport? Ne croyez-vous pas qu'il serait préférable de mettre les item "location de locomotives" sous l'en-tête "loyer de locomotives" ainsi de suite, afin de pouvoir contrôler?

M. COOPER: On a exprimé diverses opinions quant à la meilleure méthode de tenir ces comptes. Quelle que soit la méthode adoptée, elle demeurera toujours quelque peu obscure pour les non initiés. Mais il y a une manière uniforme plus ou moins généralement employée par toutes les compagnies de chemin de fer, de traiter les comptes de chemins de fer. Ce rapport n'a pas été préparé à l'intention expresse de ce comité. Il a été publié pour circuler sur tout le continent et nous l'envoyons à toutes les autres compagnies de chemin de fer.

M. POULIOT: Oui, mais les membres de ce comité peuvent difficilement établir la comparaison entre les crédits et les débits.

M. COOPER: En effet, monsieur Pouliot. J'admets facilement, cependant, que c'est l'addition de ces différents montants qui offre quelque difficulté; c'est pourquoi je vous conseillerais de ne pas vous en faire à ce sujet. L'item du loyer de locomotives est indiqué très clairement, avec, en regard, le chiffre correspondant pour l'année précédente et les explications sur la nature de l'item. Je ne vois pas comment nous pourrions l'indiquer de façon plus claire, à moins d'indiquer "nos locomotives louées à d'autres compagnies de chemin de fer"—et je ne vois pas la nécessité d'en faire une description aussi élaborée.

M. POULIOT: Qu'arrive-t-il dans le cas des convois qui circulent dans les Etats de l'Est?

M. ARMSTRONG: Nous ne payons pas de loyer pour la locomotive dans ce cas-là. Les compagnies ont conclu une entente en vertu de laquelle les services de la locomotive du réseau sur lequel circule le convoi sont à la charge de ce même réseau. Par exemple, la compagnie New Haven se charge du convoi entre Springfield et New-York, et elle le fait remorquer par ses propres locomotives. Les réseaux font ce travail sans rémunération.

M. POULIOT: Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Page 14.

M. JACKMAN: Nous voyons au bas de la page 13 que le solde débiteur transporté à profits et pertes s'élève à quelque $15,384,000; alors, je dois me reporter à la page 2 du rapport de la maison George A. Touche and Company, qui dit: "Nous recommandons de nouveau l'établissement le plus tôt possible de règlements uniformes et obligatoires de comptabilité applicables à tous les chemins de fer canadiens sous l'autorité statutaire du Dominion." Quelqu'un pourrait-il m'expliquer ce que signifie ce passage?

Le PRÉSIDENT: Ne pourrions-nous simplement en prendre note pour le moment et l'étudier lorsque nous y reviendrons?

M. JACKMAN: Cette question a une portée considérable; en effet, si les vérificateurs méritent leur certificat de compétence, ils doivent évidemment faire allusion à des item inclus dans le compte courant d'exploitation pour l'année; et nous étudions le compte du revenu consolidé qui renferme ces item.

M. COOPER: Il y a un manque d'uniformité, je crois, dans nos comptes conjoints avec le Pacifique-Canadien. Les différences s'atténuent avec le temps, mais en général, les comptes du Réseau National Canadien sont basés sur une méthode élaborée suivant les règlements de comptabilité de l'*Interstate Commerce Commission,* comptabilité qui est de règle pour tous les réseaux américains.

L'un des problèmes qui se posent pour nous vient du fait qu'une grande partie de notre réseau se trouve aux Etats-Unis, ce qui l'oblige à suivre les directives de l'*Interstate Commerce Commission.* Nous sommes tenus de par la loi de conformer notre système de comptabilité à ses exigences. L'uniformité est à désirer dans l'établissement des comptes de l'ensemble du réseau. Le Pacifique-Canadien jouit d'une plus grande liberté que nous sous ce rapport. D'autre part, comme la majeure partie des actionnaires du Pacifique-Canadien résident au Royaume-Uni, ce réseau a tendance à employer un système de comptabilité analogue à celui du Royaume-Uni. Jamais les autorités canadiennes n'ont établi de règlement décrivant un système uniforme de comptabilité et le rendant obligatoire, et c'est à cela que les vérificateurs du gouvernement font allusion. A leur avis, quelque chose dans ce sens devrait être fait et rendu obligatoire.

M. JACKMAN: C'est à désirer, si nous voulons établir des comparaisons avec l'autre réseau canadien.

M. COOPER: Nous avons toujours préconisé l'uniformité dans la comptabilité.

M. JACKMAN: Oui. Puis-je demander si ce qu'implique ce paragraphe du rapport de Touche a simplement trait à la méthode de produire les comptes, ou s'il implique des questions importantes comme la dépréciation et autres frais, et l'exploitation; s'agit-il simplement de votre méthode de produire les comptes?

M. COOPER: Cette question devrait, je pense, être posée à M. Matthews, qui fait partie du personnel de George A. Touche and Company.

M. JACKMAN: Est-il ici?

Le PRÉSIDENT: Oui. Voulez-vous dès maintenant avoir une réponse à votre question?

M. JACKMAN: Tout est dans cette question. Je ne veux pas incommoder le Comité, mais je prétends que la portée de cette question est si considérable sur les recettes qu'à mon avis, nous devrions avoir cette réponse.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'avis que nous demandions à M. Matthews de répondre à cette question?

Quelques DÉPUTÉS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Matthews, voudriez-vous avoir l'obligeance de venir témoigner?

M. O. A. MATTHEWS, de la maison George A. Touche and Company, est appelé.

M. MATTHEWS: Voudriez-vous que je réponde à cette seule question, ou préfériez-vous que je traite de toute l'affaire qui nous intéresse?

Le PRÉSIDENT: Voilà, monsieur Matthews; il semble que nous soyons incapables de poursuivre l'étude du rapport sur ces questions. Pour le moment, je crois qu'il suffira d'avoir votre réponse à la question posée.

M. MATTHEWS: Monsieur le président, et monsieur Jackman, Cette question d'uniformiser la comptabilité du National Canadien et du Pacifique-Canadien a constitué à plusieurs reprises depuis cinq ou six ans le principal point de nos rapports, et je puis dire que du point de vue du National-Canadien, son importance est due au fait que le rendement des Chemins de fer Nationaux-Canadiens a donné lieu à une comparaison avec celui du Canadien-Pacifique sur la base des comptes publiés. Depuis la fusion de 1923, le National-Canadien a décidé—sauf la principale exception en ce qui concerne la dépréciation—d'adopter des méthodes uniformes de comptabilité du genre de celles qu'utilisent les chemins de fer américains de la classe 1; et à cause de l'intense publicité, faite souvent au détriment des Chemins de fer Nationaux-Canadiens, nous sommes fermement convaincus que les comptes de tous les chemins de fer du Canada devraient être présentés au public sur une base uniforme. De la sorte, en comparant les rendements respectifs dans les journaux canadiens, le public pourrait se former

une opinion à la lumière de chiffres établis sur une même base. Nous prétendons que l'importance des chemins de fer canadiens nous justifie de demander au Parlement d'étudier l'à-propos d'établir, pour renseigner le public sur nos chemins de fer, une base de comparaison qui vaudrait non seulement pour le Canada mais aussi pour les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, et qui aurait au moins l'avantage d'être exacte. Voilà la raison d'être de notre recommandation sur cette question. Pendant plusieurs années, en fait dans nos rapports de 1933, 1934 et 1935, nous avons touché à de nombreux détails se rattachant à cette affaire, mais dans les années plus récentes, nous nous sommes contentés de la souligner succinctement. Si la chose intéresse le Comité, nous serons heureux de revoir notre rapport de 1934 sur cette question et de vous communiquer l'analyse détaillée que nous faisions de la situation.

M. JACKMAN: J'en conclus donc, monsieur le président, que ce paragraphe faisait simplement allusion à une méthode différente, ou plus uniforme tout au moins, d'indiquer comment on avait réellement établi les frais d'exploitation au cours de l'année écoulée, mais qu'au contraire, on ne touchait pas à ce qui est plus important, savoir, l'inclusion dans les frais d'exploitation de postes qui n'y figurent pas déjà.

M. MATTHEWS: En fait, nous ignorons tout des comptes du Pacifique-Canadien. Nous sommes quelque peu au fait de ceux du National-Canadien. Nous savons que pendant des années, on les a dénaturés ou mal compris, et cela vient en partie du fait que le National-Canadien a décidé d'adopter une méthode standardisée de présenter ses comptes. Cette méthode est suivie, ainsi que je vous le dis, par les réseaux américains de la classe 1. Elle n'est pas parfaite, mais elle est le résultat d'une étude de plusieurs années par les administrateurs des chemins de fer américains, et telle quelle, elle a, croyons-nous, quelque mérite; mais la principale difficulté surgit de ce que le National-Canadien ne s'est pas astreint à une méthode de comptabilité reconnue et standardisée, mais au Canada, nous avons besoin de nous entendre sur la signification de ce qui constitue le rendement.

M. JACKMAN: Je vois que cette année pour la première fois dans son histoire, le National-Canadien tient compte de la dépréciation sur le matériel roulant —non seulement par suite de l'augmentation dans le trafic et du fait que la réforme du matériel roulant n'est pas justifiable, étant donné le besoin immédiat de wagons—on mentionne cet item, prétend-on, parce qu'il est désormais conforme à la coutume suivie par l'*Interstate Commerce Commission.* Est-ce que le reste de la comptabilité du réseau National-Canadien est conforme aux règlements de l'I.C.C.?

M. MATTHEWS: Sauf cette exception touchant la dépréciation, monsieur. Les autres différences n'ont que peu d'importance. Quand l'I.C.C. établit son avoir, elle fait le relevé des titres qu'elle a en portefeuille et, en regard, elle inscrit ceux qu'elle a déposés en nantissement—elle n'indique pas pour chaque item le montant de la dépréciation.

M. JACKMAN: Lorsqu'il s'agit pour vous d'établir vos recettes ou vos pertes nettes pour l'année, toutes les imputations prévues par les règlements de l'I.C.C. sont faites dans notre réseau?

M. MATTHEWS: Oui, et à ce sujet, monsieur Jackman, chaque année, nous avons indiqué clairement que la dépréciation constituait la principale différence entre les deux.

M. JACKMAN: Vous dites, au paragraphe suivant: "En ce qui concerne le programme d'entretien courant, nous avons reçu du président des certificats à l'effet que les propriétés et le matériel ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état de service au cours de 1940." Prétendez-vous que l'état de conservation des propriétés justifiait le maintien de l'évaluation du matériel à son coût original dans les livres, sans même l'avoir déprécié?

M. MATTHEWS: Oui; en ce qui concerne le matériel en mauvais état, à la fin de 1940, la situation du National-Canadien, par comparaison à celle des réseaux américains de première classe, était très satisfaisante. En fait, dans l'ensemble, le matériel en mauvais état du réseau National-Canadien n'atteignait pas, à la même date, la proportion du matériel équivalent des chemins de fer américains précités.

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas d'avis que nous nous attardions davantage là-dessus pour le moment; nous aurons l'occasion d'y revenir lorsque M. Matthews nous soumettra son rapport complet.

M. JACKMAN: Nous pouvons le mettre de côté maintenant.

Le PRÉSIDENT: Si nous pouvons en finir bientôt avec ce rapport, nous nous attaquerons au rapport des vérificateurs.

M. JACKMAN: Très bien.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais poser moi-même une question à M. Matthews avant de passer à autre chose. Si j'ai bien compris, vous recommandez l'adoption d'un système uniforme de comptabilité approuvé par le Gouvernement, pour les deux réseaux canadiens? Est-ce bien cela?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur le président, comme cela se fait aux Etats-Unis, où les réseaux sont régis par l'*Interstate Commerce Commission*, qui n'est rien d'autre qu'un service du gouvernement; les statistiques sur l'exploitation des réseaux américains sont uniformes partout. Ainsi pour le Canada, il nous a toujours paru nécessaire d'uniformiser le système de comptabilité, étant donné la publicité abondante qui est donnée à ces deux réseaux dans ce pays; à tout le moins, ils devraient tenir leurs livres sur une base qui permettrait d'établir une juste comparaison.

M. POULIOT: Voici le rapport du Pacifique-Canadien pour l'année dernière. Pouvez-vous indiquer...

Le PRÉSIDENT: Nous examinerons ce rapport plus tard.

M. POULIOT: Je voudrais demander à M. Matthews de m'indiquer la différence de comptabilité dans les rapports du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

M. MATTHEWS: Jetez un coup d'œil au bilan. Je n'ai pas besoin d'en dire plus. Vous pouvez étudier le bilan vous-même. Le Pacifique-Canadien a sa propre méthode de comptabilité et nous n'avons rien à y voir. Nous ne discutons la chose que du point de vue des rapport qui existent entre le réseau National-Canadien et les renseignements à donner au public. Les sections de ce réseau sont aux mains des Américains et des Anglais. Ceci n'affecte point la révision du capital, mais la révision du capital a un but fondamental, à cause du fait que cette dette d'un milliard et demi, ajoutée à la dette nette de ce pays, est connue et publiée dans les cercles financiers des Etats-Unis et de Londres. En un certain sens, quand des comparaisons sont faites, une même pensée nous vient à l'esprit, et c'est qu'elles devraient être faites sur une base équitable.

M. POULIOT: Faites-vous cette suggestion simplement à cause de l'impression que cet état de choses crée chez le public, ou le faites-vous également pour éviter aux deux réseaux des embarras lorsqu'ils doivent ajuster certaines transactions communes?

M. MATTHEWS: Oh! je ne le crois pas. Non, je pense simplement à...

M. POULIOT: A l'impression générale sur le public?

M. MATTHEWS: A l'impression générale sur le public, à l'opportunité pour le gouvernement de songer à mettre les réseaux canadiens sur un pied d'égalité avec ceux des Etats-Unis par rapport à l'*Interstate Commerce Commission*.

M. POULIOT: Pour faire mieux comprendre au peuple la situation des chemins de fer?

M. MATTHEWS: Oui, c'est cela.

M. JACKMAN: Puis-je poser une autre question à M. Matthews?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. JACKMAN: Vous croyez, alors, que le système de comptabilité de l'I.C.C. est plus recommandable, pour nos conditions du moins, que celui qui est en vogue en Angleterre, parce que vous avez dit que le Pacifique-Canadien a une tendance à suivre la pratique anglaise plutôt que l'américaine?

M. MATTHEWS: Eh! bien, monsieur Jackman, je n'oserais formuler une opinion sur la supériorité de la méthode anglaise sur l'américaine, ou *vice versa*. Je ne fais que vous rappeler que nous vivons de ce côté-ci de l'océan. La méthode du National-Canadien est calquée sur la pratique américaine; et nous devons nous rappeler que nos chemins de fer ne sont pas en Grande-Bretagne. Les voies qui appartiennent à ce réseau sont aux Etats-Unis; et c'est là le commencement du besoin d'une comptabilité uniforme dans les chemins de fer Nationaux-Canadiens. Cela a commencé par le réseau du *Grand Trunk Western*.

M. JACKMAN: En d'autres termes, il est plus rationnel d'ajuster notre système de comptabilité...

M. MATTHEWS: Plus pratique.

M. JACKMAN: ...dans le sens américain que dans le sens anglais.

M. MATTHEWS: Oui.

M. ROSS: Des rapports plus intimes.

M. MATTHEWS: Il n'y a pas de rapports entre notre système d'exploitation en ce pays et le système suivi en Grande-Bretagne. Les deux sont sur une base différente, et je ne voudrais pas faire de comparaison, car le système anglais doit être bon. Il y a bien longtemps que l'industrie des chemins de fer existe en Angleterre.

M. POULIOT: Pour me satisfaire, monsieur Jackman, voulez-vous me dire ce que vous entendez par la Commission I.C.C.?

M. JACKMAN: Il s'agit de l'*Interstate Commerce Commission*.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il vaut mieux procéder, messieurs, si nous voulons en finir ce printemps.

M. JACKMAN: Avant de passer outre à l'Etat des revenus, puis-je référer au paragraphe suivant, en page 6, au chapitre de la finance, "Il n'y eut pas d'échéance d'obligations pendant l'année, sauf le remboursement annuel sur le capital à l'Equipment Trust et au fonds d'amortissement et le rachat des certificats en série qui s'élèvent à $8,548,182. Ces paiements ont été effectués à l'aide d'avances temporaires de l'Etat". Y a-t-il quelque item dans ce compte de revenu consolidé qui indique le montant imputé pour ce matériel spécial en 1940? En d'autres termes, c'est un plan échelonné, si je comprends bien, ou un plan de fonds d'amortissement quelconque. Où apparaît l'inscription, si elle y est, du coût de ce matériel, qui est annulée par des avances de l'Etat pour les dépenses imputables à l'année 1940?

M. COOPER: Ceci, naturellement, n'est qu'une transaction financière. Nous soldons une dette consolidée, et le règlement d'une dette consolidée n'a aucune influence sur les recettes en tant que recettes. C'est simplement une diminution du passif que représente une dette consolidée. Si vous concevez, par exemple, que ces versements annuels représentent une imputation annuelle à l'exploitation, pour usure du matériel pour l'acquisition duquel la dette a été contractée, je crois qu'alors vous vous trompez. L'imputation d'un montant à l'exploitation pour l'usure du matériel proprement dit est contre-balancée par la dépréciation.

M. JACKMAN: Tout s'éclaire donc pour moi, et vous ne vous êtes pas servi des voitures pour lesquelles le gouvernement fédéral a payé. Vous ne vous en êtes pas servi gratuitement sans débiter le compte d'exploitation de 1940 au prorata de leur affectation?

M. COOPER: Vous pouvez en être parfaitement sûr, monsieur Jackman.

Le PRÉSIDENT: Passons à la page 14.

RECETTES D'EXPLOITATION

	Année 1940	Année 1939
Marchandises	$191,433,308 13	$158,309,025 45
Réduction des taux dans les Provinces maritimes	3,128,900 71	1,946,064 65
Voyageurs	21,702,046 30	17,817,119 48
Excédents de bagages	71,067 56	72,419 23
Wagons-lits	1,315,664 53	1,118,662 63
Wagons-salons	148,618 43	139,184 04
Postes	3,584,159 20	3,559,419 65
Agence de messageries	504,320 48	342,041 93
Messageries	13,602,893 29	9,616,999 16
Autres trains de voyageurs	40,574 61	44,908 71
Lait	283,245 17	300,846 45
Aiguillage	2,468,369 60	2,220,643 57
Transbordements par eau—Marchandises	126,683 27	75,187 60
Transbordements par eau—Voyageurs	23,887 41	22,674 07
Transbordements par eau—Véhicules et bestiaux	42,580 50	39,737 50
Autres transbordements par eau	2 85	2 90
Wagons-restaurants et wagons-buffets	1,141,737 39	798,034 69
Restaurants	16,102 30	13,722 80
Privilèges de gares, trains et bateaux	110,281 66	92,788 20
Consigne	38,232 49	32,897 55
Emmagasinage—Marchandises	139,220 48	141,231 90
Emmagasinage—Bagages	16,762 43	14,244 74
Surestarie	427,462 85	244,597 91
Télégraphes et téléphones	10,345 23	10,135 37
Télégraphes commerciaux	4,427,843 91	4,302,997 74
Elévateurs à grain	286,611 44	93,432 46
Loyers d'édifices et autres propriétés	449,968 29	441,537 00
Divers	1,660,500 72	1,654,070 75
Exploitations en commun—Crédit	409,006 51	415,014 19
Exploitations en commun—Débit	*83,172 93*	*59,455 70*
	$247,527,224 81	$203,820,186 62

SOMMAIRE DES FRAIS D'EXPLOITATION

Entretien de la voie et des constructions	$ 40,002,420 65	$ 36,530,434 24
Entretien du matériel	48,126,387 67	42,662,023 70
Circulation	5,148,990 90	5,175,594 62
Transport	98,660,172 14	88,840,663 85
Exploitations diverses	1,646,918 99	1,298,214 56
Généraux	9,317,273 07	8,971,891 88
Transport au compte du capital—Crédit	*382,350 54*	*513,054 67*
	$202,519,812 88	$182,965,768 18

M. NICHOLSON: Monsieur le président, je remarque à la page 14, sous "recettes d'exploitation", qu'un total indique les recettes du transport de marchandises, de passagers, des wagons-lits, des fauteuils de wagons-salons, des wagons-restaurants et autres. Ces chiffres ne sont pas décomposés de façon à montrer les frais d'exploitation de ces services. Je me demande si nous pourrions avoir les chiffres indiquant les dépenses de ces différents services. Pourrions-nous avoir un état de compte indiquant les frais d'exploitation du transport des marchandises?

M. COOPER: Non, nous ne pourrions pas vous le donner. Les frais d'exploitation du chemin de fer sont décomposés sous les titres que vous voyez au-dessous du détail des recettes d'exploitation. La somme des frais d'exploitation est décomposée pour montrer l'entretien des voies et des constructions, l'entretien du matériel, la circulation, etc. Cela représente ce qu'il en coûte pour entretenir le réseau, etc. Quant à l'exploitation des wagons-lits...

M. NICHOLSON: Avez-vous une idée de ce qu'il en coûte pour exploiter vos wagons-lits?

M. COOPER: Oui. Vous trouverez ce que ce service coûte à la page 16.

M. NICHOLSON: Vous n'avez pas d'état de compte indiquant les frais d'exploitation du transport des marchandises?

M. COOPER: Non.

M. NICHOLSON: Ni des passagers?

M. COOPER: Prenez le renouvellement des voies elles-mêmes. Pouvez-vous proposer un moyen de décomposer les frais de réparations aux rails, aux traverses, etc., de façon à établir la distinction entre le transport des marchandises et celui des passagers?

M. ROSS: Comment parvenez-vous à établir votre base générale du transport des marchandises, le coût de transport d'une tonne de marchandise sur un mille de distance?

M. COOPER: C'est tout à fait impossible. L'*Interstate Commerce Commission* a déjà proposé une formule pour la répartition des frais entre le transport des passagers et celui des marchandises. C'est un tas de pourcentages de ceci et de cela; quand vous l'avez fait, cela ne veut plus rien dire. Durant nombre d'années, nous avons dépensé beaucoup d'argent pour calculer, d'après cette formule, le prix de revient du transport des passagers et des marchandises, et quand nous avons eu fini, nous n'avions encore trouvé qu'un chiffre de plus à inscrire en rouge, à notre bilan.

Le PRÉSIDENT: Si vous nous permettez de continuer, vous trouverez chaque sujet plus en détail un peu plus loin.

M. JACKMAN: Je crois que nous pourrions conseiller à l'honorable député de consulter une bibliothèque de livres traitant des tarifs-marchandises et des prix de revient. Comme je comprends la chose, il est impossible d'établir une comptabilité des prix de revient qui vous donnerait ces détails.

M. HAZEN: Vos chiffres indiquent-ils le poids du courrier que vous transportez?

M. COOPER: Non, je crois, comme M. Coolican le disait hier, que le transport du courrier est payé sur une base d'espace occupé.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous fini les recettes d'exploitation?

M. NICHOLSON: Je ne puis pas trouver à la page 17 le chiffre qui concerne les wagons-lits.

Le PRÉSIDENT: Service des wagons-restaurants et buffets.

M. NICHOLSON: Pouvez-vous savoir si les wagons-lits sont exploités à perte ou à profit?

M. ARMSTRONG: Vous pouvez obtenir un certain montant de frais directs quant aux wagons-lits. Ces frais sont indiqués à la page 16, aux deux tiers de la page, sous la rubrique "frais de transport—exploitation des wagons-lits". Ces dépenses sont directement imputables à l'exploitation des wagons-lits,—les garçons, les fournitures, le blanchissage et toutes les autres dépenses du genre; de la même façon, on indique certains frais des wagons-restaurants en haut de la page 17. Ils comprennent le coût des provisions de bouche, les salaires des garçons de table, la fourniture du linge de table, de la coutellerie, et les autres frais directs. Ne sont pas compris les frais de remorquage, de réparations aux wagons, les intérêts du placement, la dépréciation, et ainsi de suite.

M. POULIOT: Qui imprime ce rapport? Est-ce l'Imprimeur du Roi ou quelque imprimerie de Montréal?

M. COOPER: M. Thompson pourrait répondre à cette question. Je ne sais pas qui a imprimé le rapport.

M. THOMPSON: Il fut imprimé par une imprimerie commerciale sur soumission à notre service d'impressions.

M. POULIOT: C'est bien.

Le PRÉSIDENT: Sommaire des frais d'exploitation. Y a-t-il là des points qui vous intéressent particulièrement? C'est à la page 14.

M. NICHOLSON: A propos des surintendants, avez-vous une idée de ce qu'il en coûte par mois pour les munir de wagons particuliers?

M. COOPER: Je crains de ne pouvoir vous donner ces détails.

M. NICHOLSON: N'avez-vous pas d'état estimatif là-dessus?

M. ARMSTRONG: Je ne crois pas que l'on tienne ces comptes. Vous parlez du coût des wagons des surintendants?

M. NICHOLSON: Oui.

M. ARMSTRONG: Nous pourrions trouver le coût de l'approvisionnement, des toiles et des diverses autres fournitures dans les wagons; les frais de remorquage et d'entretien ne sont pas inscrits séparément.

M. NICHOLSON: Ils ne sont pas compris sous ce chef?

M. ARMSTRONG: Ils sont compris sous le chef "surintendance".

M. POULIOT: Est-ce que chaque surintendant et chaque surintendant général a son wagon particulier?

M. ARMSTRONG: C'est presque ça. Il y a quelques exceptions, des surintendants qui n'ont pas leur wagon.

M. NICHOLSON: Combien y a-t-il de wagons particuliers en service?

M. ARMSTRONG: Soixante-quatre wagons-bureaux sont inscrits à la rubrique "matériel de service", à la page 26.

M. NICHOLSON: Avez-vous une idée de l'économie qui pourrait être effectuée en diminuant le nombre de ces wagons?

M. ARMSTRONG: Ce ne serait peut-être pas une économie, ce pourrait être une augmentation de la dépense. En fait, les wagons sont mis en service pour des raisons suffisantes.

M. NICHOLSON: Comment prévoyez-vous que ce pourrait être une augmentation des frais?

M. ARMSTRONG: Le chemin de fer doit être surveillé. La direction a jugé que le meilleur moyen de le faire, c'était encore de munir les surintendants et les surintendants généraux de wagons-bureaux. Après tout, ces wagons constituent les bureaux des surintendants et des surintendants généraux quand ces derniers sont sur la route.

M. POULIOT: Combien y a-t-il de surintendants généraux?

M. ARMSTRONG: Il y a huit surintendants généraux. Quatre dans la région de l'ouest, et quatre dans la région du centre.

M. POULIOT: Croyez-vous qu'ils soient indispensables? N'est-ce pas une espèce de Sénat pour les vieux employés?

M. ARMSTRONG: Les chemins de fer trouvent généralement que c'est la meilleure méthode à suivre.

M. POULIOT: Est-ce parce que la direction ne peut pas se fier aux surintendants? Les surintendants généraux sont-ils là pour couvrir certains défauts ou quelque chose du genre?

M. ARMSTRONG: J'en doute fort. C'est comme l'organisation militaire où un major commande à plusieurs capitaines, qui, à leur tour, ont chacun plusieurs lieutenants sous leurs ordres.

M. POULIOT: Et il peut s'agir, comme dans ce cas-là, de chinoiseries administratives.

M. MAYBANK: Naturellement, il est aussi bon d'avoir autant de surintendants que possible afin d'avoir quelqu'un contre qui pester.

M. POULIOT: Quelle est la raison d'être des surintendants? J'imagine qu'elle est la même que les surintendants des ingénieurs qui s'éteignent graduellement ici, à Ottawa. Leur nomination date de quelques années; les gens sont là, lointains, hautains et importants. J'en parle en connaissance de cause. Il y en avait un à Québec qui se déclara malade, et qui dura trois ou quatre ans avant d'être mis à sa retraite. C'était une nullité parfaite, et il y en a un autre là qui est d'un commerce impossible lorsqu'il s'agit de résoudre des problèmes. On me dit que ces fonctionnaires sont la cinquième roue de la charrette. Après une étude approfondie de la question, c'est aussi mon opinion et si cette dépense inutile était évitée, ce serait une grande économie pour le chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Ce serait une grande économie si nous n'avions pas de salaire à payer du tout.

M. POULIOT: A combien s'élèvent les frais qu'occasionnent ces huit surintendants généraux et leur personnel?

M. HUNGERFORD: Qu'on me permette de dire un mot à ce sujet. Notre organisation de hauts fonctionnaires et notre politique au sujet des wagons-bureaux sont presque identiques à celles du chemin de fer Pacifique-Canadien et à celles de tous les autres chemins de fer qui fonctionnent dans des conditions semblables. C'est une ligne de conduite établie à la lumière d'une longue expérience.

M. POULIOT: Je ne veux pas que le National-Canadien suive l'exemple d'un autre chemin de fer. Je veux que le National-Canadien soit un meilleur chemin de fer que les autres.

M. HUNGERFORD: Nous croyons que nous avons actuellement un réseau aussi bien organisé qu'il soit possible de le faire.

M. POULIOT: Je ne le nie pas, mais je propose quelque chose pour l'améliorer. Il y a autre chose que je ne puis pas comprendre et cela touche à la région ou division de Québec. Le surintendant général de Québec est sous la juridiction de Toronto, et une partie de notre division se trouve dans la région de l'Atlantique, et conséquemment, nous avons affaires aux deux côtés; en fait, je préférerais traiter avec Toronto et n'avoir rien à faire avec Moncton.

M. MCCULLOCH: Je puis dire que notre surintendant de la division de l'Atlantique est l'un des hommes les plus occupés des provinces Maritimes; je parle de M. Appleton.

M. POULIOT: D'accord; mais il est le seul.

M. MCCULLOCH: C'est un homme qui travaille 15 ou 18 heures par jour.

M. POULIOT: Vous pouvez dire tout le bien que vous pouvez imaginer de M. Appleton, et je resterai d'accord avec vous; mais, malheureusement, il est le seul.

M. HUNGERFORD: Je ne suis pas de votre avis, et j'en sais quelque chose.

M. HAZEN: M. Pouliot a demandé quels étaient les salaires de ces messieurs.

M. POULIOT: J'aimerais, si c'est possible, à connaître leurs salaires.

M. ARMSTRONG: Nous ne les avons pas ici; il n'y a pas moyen de les avoir ici.

M. POULIOT: Sont-ils mieux payés que les surintendants?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. POULIOT: Simplement pour reconnaître l'importance de la situation.

M. ARMSTRONG: Après tout, un surintendant général a charge d'un territoire qui couvre habituellement trois ou quatre divisions. Il est le centre de l'autorité de trois ou quatre divisions d'un district comme l'organisation d'un corps d'armée.

M. POULIOT: Oui, je le sais.

M. EMMERSON: Vous dites qu'il y a quatre surintendants généraux dans la division de l'ouest?

M. ARMSTRONG: Quatre dans la division de l'ouest, et quatre dans la division du centre.

M. EMMERSON: C'est-à-dire huit en tout.

M. ARMSTRONG: La région de l'Atlantique n'a pas de surintendant général; il y a un gérant général.

M. POULIOT: Et la division fonctionne aussi bien.

M. ARMSTRONG: Oui, très bien.

M. POULIOT: Où sont ces hommes?

M. ARMSTRONG: Les surintendants généraux sont à Vancouver, Edmonton, Saskatoon, Winnipeg; puis, en descendant l'Ontario et la province de Québec, North-Bay, Toronto, Montréal et Québec. Il y en a un à chacun de ces endroits.

M. POULIOT: Monsieur Armstrong, n'y a-t-il pas beaucoup de double emploi des dossiers vu qu'il y a un surintendant général à chacun de ces endroits?

M. HUNGERFORD: Non, il n'y en a pas.

M. POULIOT: Comment ce surintendant peut-il surveiller l'exploitation de la division s'il n'y a pas de dossiers établis en double série?

M. ARMSTRONG: Je ne comprends pas bien la question.

M. POULIOT: D'après ce qu'on a dit, le surintendant général a juridiction sur deux ou trois divisions, alors, pour se rendre utile, il faut qu'il sache ce qui s'y passe.

M. ARMSTRONG: C'est vrai.

M. POULIOT: Dans ce cas, s'il n'y a pas double emploi de dossiers, comme le président vient de le dire, comment le surintendant peut-il savoir ce qui se passe?

M. ARMSTRONG: Cela dépend de ce que vous entendez par double emploi de dossier. Si le surintendant écrit au surintendant général, naturellement chacun d'eux aura un dossier sur cette question.

M. POULIOT: Il soumet tout le dossier au surintendant général?

M. ARMSTRONG: Il peut envoyer tout son dossier, oui. Si le surintendant général rend une décision sur le point soulevé, une lettre, naturellement, est envoyée au surintendant. D'un autre côté, cela peut monter plus haut, et ce peut être une question qui, de toute nécessité, sera soumise au gérant général. A ce point de vue, il y a double emploi de dossier.

M. POULIOT: Et n'êtes-vous pas au courant du fait que, la plupart du temps, les gens ignorent le surintendant général et se mettent en communication directement avec l'administration?

M. ARMSTRONG: Je ne suis pas au courant de cela.

M. POULIOT: Conséquemment, on doit suivre la filière, et il doit y avoir un arrêt chez le surintendant général avant d'arriver à la direction.

M. ARMSTRONG: Naturellement. C'est exact.

M. POULIOT: C'est un arrêt nécessaire, n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. POULIOT: Et le surintendant général est comme M. Foran de la Commission du Service civil—quand il dit non, cela ne va pas plus loin?

M. ARMSTRONG: Non, c'est encore comme l'organisation militaire; le soldat ne parle pas au général, sur les questions de service, du moins.

M. POULIOT: Oui, mais vous avez des caporaux, des sergents, des lieutenants et des capitaines?

M. ARMSTRONG: Je dirais que nous avons leurs équivalents au chemin de fer.

M. POULIOT: Avez-vous aussi des lieutenants-colonels et des colonels? Quelle comparaison peut-on faire entre l'armée et le chemin de fer?

M. ARMSTRONG: Il existe une grande ressemblance entre l'organisation de l'armée et celle du chemin de fer.

M. POULIOT: Elle n'est pas tout à fait semblable.

M. MAYBANK: Ah! non.

M. ARMSTRONG: Non, naturellement.

M. POULIOT: Combien le réseau compte-t-il d'ateliers de montage?

M. ARMSTRONG: Parlez-vous particulièrement des ateliers de locomotives?

M. POULIOT: Oui.

M. ARMSTRONG: Celui de Moncton est le plus à l'est. Il y en a un petit à la Rivière-du-Loup et celui de la Pointe-St-Charles à Montréal. Stratford en compte un. London a un atelier de montage de wagons. Winnipeg (Transcona) et Fort-Rouge ont des ateliers de montage de locomotives.

M. POULIOT: Il y a aussi ceux d'Edmonton et de Port-Mann en Colombie-Britannique.

M. ARMSTRONG: Ce dernier n'est pas important.

M. POULIOT: Edmonton en compte un aussi.

M. ARMSTRONG: C'est aussi un petit atelier.

M. POULIOT: Quel est le plus ancien?

M. ARMSTRONG: Le plus ancien?

M. POULIOT: Oui.

M. HUNGERFORD: Je suppose que c'est celui de la Pointe-St-Charles.

M. POULIOT: Celui de la Rivière-du-Loup vient ensuite parce qu'il était la tête de ligne du Grand-Tronc.

M. ARMSTRONG: Celui de Stratford est assez ancien. Je ne peux dire s'il l'est plus ou moins que celui de la Rivière-du-Loup.

M. POULIOT: Mais ce sont les trois plus anciens?

M. ARMSTRONG: Oui, ce sont les trois plus anciens.

M. POULIOT: Et celui de la Rivière-du-Loup est plus important que ceux d'Edmonton ou de Port Mann, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Non, je ne dirais pas cela.

M. ARMSTRONG: Entendez-vous au point de vue du trafic ou du montage des locomotives?

M. POULIOT: J'ai une lettre à ce sujet; je puis vous donner des chiffres.

M. ARMSTRONG: Voudriez-vous savoir le nombre des locomotives qui y sont montées ou le trafic à partir des points dont vous parlez?

M. POULIOT: Je parle du travail qu'on y exécute.

M. ARMSTRONG: Oui? Autrement dit, vous entendez le nombre des locomotives qui passent par ces ateliers?

M. POULIOT: Oui.

M. ARMSTRONG: Nous pouvons vous donner ces chiffres.

M. POULIOT: Il y a un autre point sur lequel je veux des renseignements. L'élément de la distance entre-t-il dans le calcul des frais de réparation?

M. ARMSTRONG: Je regrette, je ne saisis pas très bien votre question—l'élément de la distance?

M. POULIOT: Oui, supposons que l'on découvre qu'une locomotive a besoin de réparations, la réparerait-on à l'atelier le plus proche ou l'enverrait-on ailleurs pour cela?

M. ARMSTRONG: Tout dépendrait du genre de réparations. Certaines réparations pourraient s'exécuter à la remise à locomotive. Pour d'autres, il faudrait envoyer une locomotive à un atelier de montage principal.

M. POULIOT: Et qui décide cela?

M. ARMSTRONG: Le service du matériel de traction.

M. POULIOT: N'est-il pas vrai, monsieur Armstrong, à votre connaissance, que lorsque quelqu'un se plaint d'un employé ou d'un officier de la compagnie on trouve toujours que cette plainte n'est pas fondée?

M. ARMSTRONG: Pas toujours, mais généralement.

M. MAYBANK: On trouve qu'elle n'est pas vraie.

M. ARMSTRONG: Cela dépend de ce qu'on entend par cela.

M. POULIOT: Cette correction est plutôt tardive, monsieur Armstrong.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, en avez-vous fini avec les frais d'entretien de la voie et des constructions? Si oui, nous allons passer aux frais d'entretien du matériel.

M. MAYBANK: J'ai une question d'ordre général à poser concernant le matériel. Est-il vrai que votre matériel est en service maintenant presque tout le temps, qu'il ne vous en reste guère de rechange?

M. HUNGERFORD: C'est la pure vérité, monsieur Maybank.

M. MAYBANK: Vous en utilisez la totalité, ou presque?

M. HUNGERFORD: C'est assez difficile d'en estimer le pourcentage, mais nous pourrions faire un peu plus d'affaires avec notre matériel actuel.

M. JACKMAN: Est-ce que les améliorations importantes relèvent des frais d'entretien de la voie et des constructions ou si ces améliorations constituent des frais d'entretien?

M. COOPER: Entièrement, à l'exception des améliorations qui coûtent moins de $500.

M. MAYBANK: S'il est vrai que vous pourriez faire un peu plus d'affaires avec votre matériel actuel, monsieur Hungerford, ne semblerait-il pas que le chemin de fer verra une bien plus grande expansion de ses affaires l'année prochaine? N'est-ce pas ce que vous prévoyez?

M. HUNGERFORD: Je regrette de ne pas vous avoir très bien suivi, monsieur Maybank.

M. MAYBANK: N'estimez-vous pas dans vos prévisions des affaires du chemin de fer pour l'année prochaine, qu'elles prendront non seulement un peu plus d'ampleur, mais qu'elles s'accroîtront probablement beaucoup?

M. HUNGERFORD: Je vous parle de la capacité du matériel actuel et de la répartition actuelle du trafic. Ces facteurs influent énormément sur les résultats définitifs. Nous nous attendons à une expansion de nos affaires cette année.

M. MAYBANK: Vraiment?

M. HUNGERFORD: Oui, et nous avons donné d'autres commandes de matériel.

M. MAYBANK: Voilà où je voulais en venir. Vous venez de dire qu'avec le matériel actuel vous pourriez faire un peu plus d'affaires mais que la plus grande partie est utilisée?

M. HUNGERFORD: Nous en avons commandé d'autre.

M. MAYBANK: Vous prenez des mesures pour accroître votre matériel?

M. HUNGERFORD: Vu la plus grande capacité de notre matériel à l'heure actuelle et le nouveau matériel que nous allons recevoir, nous nous attendons être en mesure de faire face au trafic qui se présentera.

M. McCULLOCH: Quel est le nouveau matériel que vous allez acquérir cette année?

M. HUNGERFORD: Des wagons et des locomotives.

M. ARMSTRONG: Je vais vous en lire la liste:

125 wagons à minerais.
100 wagons frigorifiques.
50 wagons à trémis.

200 wagons-plate-formes.
150 wagons Hart.
25 voitures de voyageurs.
7 wagons-postes et à bagages d'acier.
28 voitures de voyageurs, d'occasion.

Tout ce matériel est pour le Canada.

Le PRÉSIDENT: Le ministre dit que ce matériel est prévu au budget des dépenses.

M. HUNGERFORD: Il figurera entièrement au budget.

M. ROSS: Je vois sous "Dépréciation—lignes américaines seulement", monsieur le président, un poste d'un million et demi de dollars. Il est omis du rapport de 1940. Ce million et demi figure sous la même rubrique au rapport de 1939. Je vois un poste de plus de onze millions de dollars. Est-ce qu'il couvrirait tout?

M. COOPER: Oui. En 1939 il n'y avait que la dépréciation accumulée pour le matériel appartenant aux lignes américaines, mais en 1940 nous avons adopté la comptabilité de dépréciation pour tout le réseau.

M. ROSS: Et elle a été établie pour le réseau entier?

M. COOPER: Oui.

M. ROSS: Elle était indiquée en 1939.

M. COOPER: Oui, parce qu'en 1939 la dépréciation ne s'appliquait qu'aux lignes américaines. Nous l'avons donc indiquée afin d'éviter toute erreur.

M. NICHOLSON: Quels renseignements pouvons-nous avoir concernant la différence dans les frais d'exploitation qui résultent du faible transport probable de blé des provinces des Prairies cet automne?

M. ARMSTRONG: Vous trouverez, aux prévisions budgétaires que nous étudierons, les résultats d'exploitation prévus pour l'année prochaine. Les recettes et les dépenses pour 1941 y apparaissent.

M. JACKMAN: A combien estimez-vous les réformes de matériel qui se seraient produites si les exigences du trafic n'en avaient imposé l'utilisation de tout le matériel en 1940?

M. ARMSTRONG: Cela dépendrait entièrement du fait que cette réforme s'imposerait ou non.

M. JACKMAN: Mais une certaine partie du matériel est mise au rancart chaque année. Je veux savoir si les quelque onze millions que vous réservez pour la dépréciation du matériel roulant compenseraient ou non le retrait de capital pour le matériel roulant, si les exigences du trafic n'avaient pas nécessité le maintien en service de tout le matériel.

M. COOPER: Oui. En 1941 ce retrait va dépasser la réforme du matériel de quelque six millions de dollars.

M. JACKMAN: C'est presque le double de la réserve.

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: Monsieur le président, est-il loisible pour un cheminot soit en son nom soit au nom de sa femme, d'exercer les fonctions de gérant d'une compagnie vendeuse de pétrole tout en gardant son emploi au chemin de fer?

M. ARMSTRONG: Pourriez-vous m'en citer un cas précis?

M. POULIOT: C'est celui d'un mécanicien de grue.

M. ARMSTRONG: D'un homme d'équipe?

M. POULIOT: D'un mécanicien de grue et il est gérant de l'une des puissantes sociétés vendeuses de pétrole au nom de sa femme. Il est notoire qu'il exerce lui-même ces fonctions et fait de bonnes affaires. Dans une autre circonstance, on aurait refusé de l'emploi à un autre homme parce qu'il exploitait, à emps

perdu, une petite boutique de barbier qu'il possédait. Celui qui s'adonnait au métier de barbier à temps perdu vit son nom rayé de la liste, tandis que le premier, qui exploite un commerce important et rémunérateur, travaille en même temps comme mécanicien de grue.

M. HUNGERFORD: Il nous fera plaisir d'enquêter sur ce cas, si vous nous donnez des détails, monsieur Pouliot.

M. POULIOT: Je vous remercie. J'ai aussi un autre cas à vous soumettre. C'est celui d'un homme atteint de neurasthénie après avoir reçu un éclat d'acier à la tête. Ses compagnons le redoutent et bien que le syndicat dont il est membre ait fait des représentations à la compagnie il n'a pas été pensionné. Il y a aussi le cas d'un bien portant. Son médecin certifie qu'il est en santé, mais il ne peut être employé parce que les médecins de la compagnie le disent malade. C'est tout le contraire du cas précédent. J'aimerais soumettre ces deux cas à la direction en temps et lieu. L'un est malade et n'est pas pensionné, l'autre est bien portant mais on ne peut l'employer.

M. HUNGERFORD: Je vous répète, monsieur Pouliot, que si vous avez la bonté de nous donner des détails nous étudierons ces cas.

M. EMMERSON: Le poste "Services de protection" sous la rubrique des Frais d'entretien de la voie et des constructions représente les dépenses relatives à la garde de la propriété du chemin de fer?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. EMMERSON: Il s'est produit une forte augmentation sur 1939. S'ensuit-il que le chemin de fer a dû assumer la protection des ponts ou de certaines propriétés protégées auparavant par la Défense nationale?

M. COOPER: Cette augmentation s'explique surtout par le fait que la guerre a compté pour toute l'année 1940, mais seulement pour quatre mois de 1939 à partir de septembre.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes censés être rendus à la page 17—Frais généraux. Vont-ils être discutés?

M. POULIOT: Quel est le haut personnel cité à cette page? Est-ce celui de Montréal?

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique comprend les fournitures et frais du bureau-chef.

M. POULIOT: Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Et la page 18?

M. JACKMAN: Vous avez dû payer en pensions $4,468,736.66 dans un an. C'est beaucoup d'argent.

M. MAYBANK: Avant de passer outre, quelle est l'attitude des autorités ferroviaires concernant les demandes de relèvement de salaires? Comment sont-elles disposées à ce sujet?

M. ARMSTRONG: Cette question est soumise aux tribunaux d'arbitrage. Vous parlez de l'indemnité de vie chère?

M. MAYBANK: Oui.

M. ARMSTRONG: Elle est soumise aux tribunaux d'arbitrage.

M. MAYBANK: Qui bénéficierait de cette indemnité? Je ne veux pas savoir le nombre de ceux qui la toucheraient. Cette mesure intéresse-t-elle tous les syndicats ferroviaires, ou seulement quelques-uns d'entre eux?

M. HUNGERFORD: Je crois qu'ils sont tous représentés, monsieur Maybank. Bien entendu, ils forment deux groupes. Il y a le groupe dit de l'A.F. of L., qui est de beaucoup le plus considérable des deux.

M. MAYBANK: Mais ils sont représentés ensemble?

M. ARMSTRONG: Non, monsieur.

M. HUNGERFORD: Les cheminots, les employés d'usines et tous ces groupes relèvent d'un tribunal d'arbitrage qui a juridiction sur le Pacifique-Canadien, et aussi, je crois, sur quelques autres chemins de fer canadiens. Le groupe de la F.C. des C. est restreint au National-Canadien et il relève d'un autre tribunal.

M. MAYBANK: Cela éliminerait donc la plupart des employés de bureaux. Ils n'y figurent pas.

M. HUNGERFORD: Oui, tous les employés syndicalisés y sont.

M. MAYBANK: Sauf un certain nombre; en fait, la plupart ne sont pas syndicalisés, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Je dirais qu'une forte proportion d'entre eux le sont.

M. NICHOLSON: Y compris les chefs de gare?

M. ARMSTRONG: Oui.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, allez-vous discuter les Immobilisations|

M. EMMERSON: Quand a-t-on construit la voie double qui y figure?

M. ARMSTRONG: Il s'agit d'un tronçon de voie à partir de Truro et d'un autre à l'ouest de Moncton. La voie double a été prolongée de quelques milles à l'ouest de Moncton et de quelques milles à l'est de Truro.

M. EMMERSON: Tous ces travaux sont dans la région de l'Atlantique?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. POULIOT: Combien le mille de voie double coûte-t-il à peu près?

M. ARMSTRONG: Cela dépend beaucoup des caractéristiques de la ligne. Je puis vous donner le nombre de milles sur lesquels la voie a été doublée et peut-être cela vous donnerait-il la moyenne des frais, si vous trouvez cela satisfaisant?

M. POULIOT: Sur quelle distance a-t-on doublé cette voie?

M. ARMSTRONG: Sur une faible distance, monsieur Pouliot, environ deux milles à l'ouest de Moncton et environ deux milles à l'est de Truro, je pense.

M. HUNGERFORD: Je crois que c'était sur une plus grande distance. C'était à peu près trois ou quatre milles.

M. NICHOLSON: Combien d'argent faudra-t-il encore pour terminer le terminus de Montréal?

M. ARMSTRONG: Nous aborderons cela dans le budget de 1941.

M. NICHOLSON: Je me demandais si ces travaux pouvaient être abandonnés ou s'ils sont nécessaires.

Le PRÉSIDENT: Nous devrions étudier ce poste le moment venu.

M. POULIOT: Le budget prévoit un poste de ce genre.

M. JACKMAN: Oui. Mois le budget concerne l'avenir. Cela pourrait intéresser certains membres du Comité de savoir quels sont les travaux qu'on y a exécutés dans le passé, comment les sommes qui y ont été consacrées ont été employées et quelle est aussi l'utilité de ce projet. Je veux d'abord savoir combien on y a déjà dépensé. Vous avez consacré l'an dernier $3,599,076 au terminus de Montréal. Le conseil d'administration a-t-il donné son autorisation unanime là-dessus?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. JACKMAN: Je comprends que vous avez dit oui.

M. HUNGERFORD: Oui.

M. JACKMAN: Combien a-t-on dépensé jusqu'ici, y compris les $3,599,076 en 1940?

M. ARMSTRONG: Je vous donnerai ces chiffres pour 1939, 1940 et 1941 si vous les voulez.

M. JACKMAN: A partir du début?

M. ARMSTRONG: A partir de la reprise des travaux selon le plan modifié. En 1939, la première année, les chiffres furent $2,950,130 et, en 1940, $4,321,863.

M. JACKMAN: Ces chiffres diffèrent de ceux du rapport.

M. ARMSTRONG: Vous constaterez, je crois, qu'ils sont moins considérables dans le rapport. Il ne s'agit que du capital, de la somme imputable au capital. Les chiffres que je vous donne représentent la totalité des dépenses relatives aux travaux.

M. JACKMAN: Veuillez répéter ces chiffres.

M. ARMSTRONG: $4,321,863. L'autre chiffre que vous avez est $3,599,076. Est-ce exact?

M. JACKMAN: Oui.

M. ARMSTRONG: On a voté $911,411 en 1941 pour jusqu'à fin avril.

M. ROSS: Jusqu'à fin avril?

M. ARMSTRONG: Jusqu'à fin avril 1941.

M. NICHOLSON: A propos des chiffres de 1939, vous avez dit qu'ils valaient depuis le début des travaux exécutés selon le plan modifié?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. NICHOLSON: Combien avait-on dépensé antérieurement pour le terminus de Montréal?

M. ARMSTRONG: $16,651,346.

M. NICHOLSON: Quel total cela donne-t-il à la fin d'avril de cette année? Avez-vous cela?

M. ARMSTRONG: Je vois un total de $24,834,750.

M. NICHOLSON: Et à combien estime-t-on la somme nécessaire au parachèvement des travaux?

M. ARMSTRONG: A l'heure actuelle nous avons des engagements, soit des contrats, etc., qui doivent être terminés. Ils se totalisent à $2,461,500.

M. NICHOLSON: Cette somme suffira-t-elle à cette fin?

M. ARMSTRONG: Non. Il faudra aussi $2,005,096. C'est l'estimation qu'on a faite du coût de parachèvement des travaux.

M. HAZEN: En sus des $2,461,000?

M. ARMSTRONG: C'est exact.

M. SANDERSON: Vous avez estimé le coût total; à combien s'élève-t-il?

M. ARMSTRONG: Lorsque le terminus sera parachevé?

M. SANDERSON: Oui.

M. ARMSTRONG: Le grand total de tous ces chiffres est de $29,301,000. Il comprend toutes les dépenses faites depuis 1929.

M. MAYBANK: Active-t-on les travaux au terminus? Ils ne sont pas ralentis?

M. ARMSTRONG: Ils ne l'ont pas été.

M. MAYBANK: Je vous demande pardon.

M. ARMSTRONG: Ils ne l'ont pas été. Ils se poursuivent.

M. MAYBANK: Pense-t-on à les ralentir?

M. ARMSTRONG: Pas que je sache.

M. NICHOLSON: Combien d'hommes sont employés à ces travaux à l'heure actuelle?

M. HUNGERFORD: Il est impossible de le dire.

M. NICHOLSON: Environ?

M. HUNGERFORD: Parce que tous les travaux sont à forfait et que le nombre des travailleurs varie.

M. NICHOLSON: J'entends approximativement. Donnez-nous une estimation approximative.

M. HUNGERFORD: Je ne pourrais pas même vous en donner une, presque tous les travaux étant à forfait.

M. NICHOLSON: Combien faudra-t-il d'acier pour les travaux en cours? La quantité en sera-t-elle considérable?

M. HUNGERFORD: L'acier nécessaire est presque entièrement rendu sur place. Il faudrait bien des calculs pour vous donner le chiffre demandé.

M. NICHOLSON: Je me demande si nous ne pourrions avoir ce renseignement. Pourrait-il être inséré au compte rendu?

M. ARMSTRONG: Vous voulez savoir combien d'acier a été employé?

M. NICHOLSON: Par exemple, ce qui est employé cette année?

M. ARMSTRONG: Oui. La quantité d'acier de construction devant être mise en place cette année.

M. NICHOLSON: Oui.

M. ARMSTRONG: Il est presque tout achevé et presque tout mis en place.

M. JACKMAN: Le contrat pour la construction de la gare a-t-il été adjugé à un entrepreneur général ou construisez-vous cette gare vous-mêmes?

M. ARMSTRONG: Le contrat pour la construction—c'est-à-dire, y compris l'érection de la gare proprement dite—a été adjugé à un entrepreneur.

M. HUNGERFORD: La fourniture de l'acier de construction et sa mise en place ont été adjugées au même entrepreneur; le contrat de parachèvement de la gare a été confié à un autre entrepreneur.

M. JACKMAN: Auriez-vous les chiffres indiquant la somme de change américain utilisé afin d'acheter l'acier aux Etats-Unis?

M. HUNGERFORD: Ils sont difficiles à obtenir, parce que les entrepreneurs étaient tenus de fournir cet acier. Naturellement, nous n'en connaissons pas grand'chose, mais nous pourrions tout de même vous renseigner quelque peu.

M. ARMSTRONG: Nous avons établi des chiffres approximatifs à ce sujet. Comme l'a dit M. Hungerford, les entrepreneurs ont fourni la plus grande partie de cet acier. Environ 25 p. 100 venait des Etats-Unis et environ 75 p. 100 du Canada. Les dépenses globales de ce chef se sont élevés à $1,200,000 environ, et il y avait $250,000 à même cette somme pour de l'acier des Etats-Unis. Ces chiffres sont très approximatifs, les travaux s'exécutant à forfait.

M. JACKMAN: Vous voulez dire que toutes les grosses poutres en double T et autres pièces d'acier que vous avez dû vous procurer des Etats-Unis ne vous ont coûté qu'environ $250,000. Etait-ce pour toute l'entreprise ou pour une certaine année?

M. ARMSTRONG: Non. C'est depuis la reprise des travaux.

Le PRÉSIDENT: En parlant d'acier de construction canadien, monsieur Armstrong, voulez-vous dire de l'acier fabriqué avec du minerai canadien ou s'il s'agit de minerai américain ouvré surtout au Canada?

M. HUNGERFORD: C'est surtout du minerai américain.

M. NICHOLSON: Supposons que les travaux seraient interrompus pour la durée de la guerre. En résulterait-il quelque difficulté sérieuse pour le trafic à destination de Montréal et en provenance de cette ville pendant la guerre et quelle partie de ces quatre millions et demi pourrait être épargnée pour la durée de la guerre?

M. HUNGERFORD: Le parachèvement du terminus aiderait sensiblement l'acheminement des marchandises—des fournitures de guerre—par Montréal.

M. NICHOLSON: Je n'ai pas saisi.

M. HUNGERFORD: Je dis que le parachèvement du terminus aiderait sensiblement le trafic-marchandises passant par Montréal.

M. NICHOLSON: Je voulais savoir si le non-achèvement du terminus aurait des résultats graves?

M. HUNGERFORD: Très graves à mon avis.

M. MAYBANK: Quand croyez-vous qu'il sera terminé?

M. HUNGERFORD: Qu'il sera terminé, avez-vous dit?

M. MAYBANK: Oui.

M. HUNGERFORD: Dans un an.

M. MAYBANK: Dans un an. Vous utiliserez le nouveau terminus dans un peu plus d'un an?

M. HUNGERFORD: Il sera parachevé dans un an environ. Certains de ses aménagements pourront servir avant.

M. NICHOLSON: Vous estimez qu'il faudra près de quatre millions et demi de dollars pour terminer ces travaux. Je vous ai demandé si leur abandon produirait quelques économies. A cause des engagements qui ont été pris, ces quatre millions et demi devront-ils être dépensés, même si les travaux cessaient immédiatement?

M. ARMSTRONG: Il est difficile de dire ce que nous devrions débourser pour ces engagements. Les $2,000,000 nécessaires à l'achèvement des travaux ne font pas l'objet de contrats. Les $2,461,000 ont trait à des contrats en cours, à des achats de matériaux encore sur le terrain et qui attendent d'être mis en place. Ils font partie des engagements.

M. NICHOLSON: Quand ces engagements furent-ils pris concernant ces $2,-400,000?

M. ARMSTRONG: La plupart en 1940, quelques autres en 1941.

Le PRÉSIDENT: Si les travaux étaient suspendus, $26,000,000 seraient immobilisés dans une entreprise inutile?

M. ARMSTRONG: C'est exact.

M. HANSON: Tous les contrats sont adjugés à l'exception d'à peu près $2,-000,000?

M. ARMSTRONG: C'est cela.

M. JACKMAN: Si le compte d'immobilisations pour 1940 accuse $3,599,000, et que vous ayez dépensé en réalité $4,321,863, en avez-vous imputé $721,000 aux opérations courantes?

M. ARMSTRONG: Non, monsieur. La différence entre ces deux chiffres s'établit tel que ci-dessus. Il y a une contribution de $711,902 pour l'allégement du chômage.

M. HAZEN: Une contribution pour l'allégement du chômage, avez-vous dit?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. JACKMAN: En 1940?

M. ARMSTRONG: Oui. Il y a eu une subvention d'environ un million et demi en 1939 et 1940 et le chiffre ci-haut représente la portion qui s'appliquait à 1940. Il y avait aussi une somme imputable aux frais d'exploitation.

M. JACKMAN: Comment la justifiez-vous?

M. ARMSTRONG: Il s'agit de déplacement de voies. Selon une comptabilité exacte ces frais ne doivent pas être capitalisés. Des voies ont été déplacées...

M. JACKMAN: Très bien.

M. ARMSTRONG: ...et selon le service de la comptabilité la dépense doit être imputée aux frais d'entretien.

M. HUNGERFORD: Il s'agissait de déplacement ou de remplacement de voies. Cela serait à bon droit imputable aux frais d'entretien parce qu'il ne s'agit pas de quelque chose de nouveau.

M. ARMSTRONG: On déplace simplement ce qui existe déjà.

M. JACKMAN: Mais le nouveau terminus exige ce changement. Cela est peut-être discutable. Toutefois, la somme n'est pas importante. Cette contribution pour l'allégement du chômage a-t-elle persisté après que le Dominion eût cessé ses contributions à l'allégement du chômage par tout le Canada?

M. HUNGERFORD: Non.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions sur ce sujet?

M. NICHOLSON: Monsieur le président, puis-je savoir si le terminus de Montréal servira au Pacifique-Canadien?

L'hon. M. CARDIN: Non.

M. NICHOLSON: Pas du tout?

L'hon. M. CARDIN: Non.

M. HUNGERFORD: Non.

M. NICHOLSON: A-t-il fait l'objet de négociations avec le Pacifique-Canadien?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. NICHOLSON: Pour que ses trains l'utilisent? Il me semble que c'est une très forte entreprise financière pour notre chemin de fer.

M. HUNGERFORD: Ce projet d'utilisation a été discuté à maintes reprises pendant un certain nombre d'années.

M. HANSON: Et aussi au Comité actuel pendant des années.

Le PRÉSIDENT: Chaque année.

M. HUNGERFORD: Chaque année.

M. JACKMAN: Je crois cependant que la guerre a pris une tournure plus grave depuis la dernière séance du Comité. Y a-t-il un plan général de terminus indiquant exactement les aménagements qui en résulteront?

M. HUNGERFORD: Oui.

Le PRÉSIDENT: On nous en a soumis un ici il y a quelques années avant que sa construction ne fût décidée.

M. NICHOLSON: Le comité actuel ne se compose plus des mêmes députés.

M. JACKMAN: Ce plan est-il le même que le plan modifié?

M. HUNGERFORD: C'est le plan modifié.

M. ARMSTRONG: Il a été modifié et les travaux ont commencé au début de 1939.

M. HUNGERFORD: Puis-je dire pour la gouverne du Comité que le Comité d'il y a deux ans a étudié à fond cette question et toutes les déclarations sur le terminus apparaissent au compte rendu des témoignages. Je dis ceci à titre de renseignements pour ceux d'entre vous qui n'appartenez pas au Comité cette année-là. Vous y trouverez beaucoup de renseignements.

M. ROSS: Si j'ai bonne mémoire, la plupart des membres du Comité avaient exprimé des opinions favorables à ces travaux.

M. HUNGERFORD: L'utilisation de cette gare de Montréal par tous les chemins de fer est une question qui présente des aspects contradictoires. On ne peut en disposer en quelques mots.

M. ROSS: Non.

M. HUNGERFORD: Le projet voulant que nos trains utilisent la gare Windsor eût été impraticable, à notre avis, et cela pour des raisons d'ordre matériel. Le Pacifique-Canadien n'a pas montré d'empressement à utiliser notre gare et je ne l'en blâme pas.

M. JACKMAN: Combien y aura-t-il de lignes électrifiées?

M. HUNGEFORD: La ligne est déjà électrifiée à partir d'un point au nord de la montagne par le tunnel jusqu'à l'emplacement de la gare. Cette électrification remonte à bien des années lors de la construction du tunnel par Mackenzie et Mann. Nous projetons d'électrifier la ligne à partir du tunnel jusqu'à l'extrémité est du pont Victoria, de même que l'autre ligne jusqu'à Turcot. L'électrification de nouvelles lignes comprendrait peut-être quatre milles et demi.

M. JACKMAN: Alors, si je comprends bien, ce plan du terminus agrandi de Montréal a été soumis et il est disponible?

M. ARMSTRONG: Il y en a de nombreux plans. On avait affiché dans la salle du Comité, il y a plusieurs années un plan de très grandes dimensions—peut-être 20 pieds par 10—, et tous ceux qu'il intéresse peuvent le voir à Montréal, de même que d'autres plans détaillés de diverses parties du terminus.

M. JACKMAN: On y voit toutes les voies qui conduisent à la gare et en sortent; il donne tous les détails de ce genre et indique l'acheminement futur du trafic?

M. ARMSTRONG: Ce plan de grandes dimensions fait voir les diverses voies donnant accès au terminus; il indique les endroits d'accès actuels et futurs des diverses lignes lors de l'ouverture du terminus. Il y a d'autres détails sur la disposition de la gare et des autres installations. Nous pourrions vous donner une carte à échelle réduite.

M. JACKMAN: Ce plan est au bureau-chef à Montréal?

M. ARMSTRONG: Celui de grandes dimensions, oui.

M. JACKMAN: Il doit y en avoir un petit.

M. HUNGERFORD: Nous pourrons vous satisfaire sur ce point.

M. JACKMAN: Je suppose qu'on pourrait en tirer des cartes réduites. Pourriez-vous m'obtenir une reproduction en petit de ce plan?

M. ARMSTRONG: Nous pourrions vous en fournir une—j'ignore si nous l'avons ici, mais nous pourrions vous obtenir une copie qui indiquerait les diverses lignes arrivant au nouveau terminus, si c'est ce que vous voulez.

M. JACKMAN: Oui. J'apprends que la gare ne sera pas aussi haute qu'on se l'était d'abord proposé.

M. ARMSTRONG: C'est exact.

M. JACKMAN: Je suppose cependant, que les infrastructures sont assez solides pour la construction d'autres superstructures si besoin est?

M. ARMSTRONG: Oui, jusqu'à un certain point.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, il me semble que $4,500,000 représentent beaucoup de main-d'œuvre et de matériaux qui à mon sens pourraient être utilisés à meilleur compte dans notre effort de guerre. M. Hungerford a dit que le trafic-marchandises est entravé à Montréal. Ce trafic s'y est effectué depuis de longues années. Je ne crois pas que le maintien de la situation actuelle pour la durée de la guerre embarrasserait sérieusement le chemin de fer.

M. HUNGERFORD: Je vous demande pardon, le volume du trafic qui passe actuellement par Montréal—le trafic-marchandises—est de beaucoup le plus considérable depuis très longtemps.

M. NICHOLSON: Que représente la perte à Montréal à l'heure actuelle due à l'insuffisance des voies?

M. HUNGERFORD: Cela ne peut être exprimé ainsi, mais doit être envisagé plutôt au point de vue des difficultés de la manutention du trafic et de celui des aménagements nécessaires pour le trafic supplémentaire; ils sont certainement inévitables.

M. MAYBANK: La manutention des marchandises vous coûterait plus cher à l'heure actuelle que lorsque ces aménagements seront établis?

M. HUNGERFORD: C'est exact.

M. NICHOLSON: Voici ce que je veux savoir: avez-vous une idée de la perte?

M. HUNGERFORD: Cela ne saurait s'exprimer simplement de cette façon. Nous avons un mémoire relatif à certains avantages qui résulteraient de l'achèvement hâtif du terminus. Si M. Armstrong voulait nous le lire, cela nous aiderait.

M. ARMSTRONG: Ce mémoire est relativement bref. Voici les raisons qui militent en faveur du parachèvement du terminus à bref délai:

Raisons militant en faveur du parachèvement à bref délai du terminus

Il faut transférer le service-voyageurs de la gare Bonaventure à la nouvelle gare de la rue Dorchester parce que les installations existantes à la gare Bonaventure sont devenues insuffisantes. Le nouveau terminus augmentera le réseau des voies d'arrivées et de départ ainsi que les installations pour le service des voyageurs; le trafic-voyageurs a considérablement augmenté par suite de la guerre et de l'activité industrielle.

Le transport des messageries et du courrier exige l'augmentation des installations existantes. Celles de la gare Bonaventure ne suffisent plus à la besogne tandis que celles de la nouvelle gare sont conçues en vue d'une manutention expéditive du trafic.

Il faut augmenter les installations pour le transport des marchandises—c'est un besoin pressant pour le transport de guerre et pour répondre à l'augmentation normale des affaires. Le réaménagement des installations existantes, rendu nécessaire par l'ouverture du terminus, donnera un prolongement très nécessaire au réseau et aux autres installations pour le transport des marchandises dans la région de Bonaventure-Turcot.

Il faut mettre en exploitation le nouveau parc à wagons de voyageurs à la Pointe-Saint-Charles (dont l'aménagement fait partie du projet de terminus). Le parc existant de Saint-Henri est trop petit pour suffire aux besoins du transport et rend nécessaire le garage d'un grand nombre de wagons à d'autres endroits. La manœuvre des wagons de marchandises et de voyageurs s'en trouvera grandement améliorée.

Il importe de continuer les améliorations entreprises pour remédier aux inconvénients des passages à niveau entre Bonaventure et Turcot; depuis nombre d'années, cette situation donne lieu à de sérieuses réclamations. Onze passages à niveau ont déjà été supprimés grâce à ce projet de terminus et lorsque le transport des voyageurs sera détourné vers la nouvelle gare, neuf autres voies publiques entre Bonaventure et Turcot cesseront d'être bloquées par la circulation des trains de voyageurs, ce qui décongestionnera beaucoup la circulation tant commerciale que générale, de la rue.

M. NICHOLSON: Je crois que ces raisons sont toutes valides en temps de paix, et une dépense de $25,000,000 doit naturellement s'appuyer sur des raisons de ce genre; mais je suis allé à Montréal souvent, et quoique la gare ne soit pas très jolie, je ne crois pas qu'elle crée des difficultés bien graves quand la guerre est aussi critique qu'elle l'est actuellement.

M. HUNGERFORD: En ma qualité de spécialiste en chemins de fer, je puis vous dire que l'entreprise offre bien des avantages.

M. ROSS: La seule économie de temps est un grand facteur de notre effort de guerre, parce que notre matériel roulant deviendra disponible beaucoup plus vite que sous l'ancien système.

M. NICHOLSON: J'ai demandé un estimé des pertes de temps dues à l'insuffisance du réseau, s'il y a des pertes sérieuses à cause de la congestion de la circulation.

M. ARMSTRONG: Ces raisons sont très générales, il est vrai, mais il y en a d'autres plus spécifiques; l'une d'elles, par exemple, concerne Saint-Henri où, dans les conditions actuelles, tous les convois qui utilisent la gare Bonaventure

doivent aller tourner, ce qui provoque une congestion considérable à cet endroit. Le nouveau terminus éliminerait cette difficulté en supprimant la nécessité de tourner les wagons en sens inverse à cet endroit. Ceci n'est qu'une des autres raisons. Le mémoire les englobe toutes, en général. Je ne vois pas comment vous pourriez évaluer cela, c'est plutôt une question d'assurer le transport jusqu'à nos ports—combien vaut, en fonction de notre effort de guerre, le transport à Halifax, d'un wagon d'explosifs, de canons, ou de fournitures du genre. Voilà ce que nous ne savons pas.

M. NICHOLSON: Avez-vous une idée du temps perdu à cette fourche?

M. ROSS: Nous nous préoccupons plus de l'économie de temps que de sa perte.

M. ARMSTRONG: Il en coûte aux chemins de fer nationaux un certain montant d'argent supplémentaire, mais ce n'est pas là la principale raison; il s'agit de l'effort de guerre, et de l'élargissement de ce col de bouteille, pour ainsi dire.

M. HANSON: Pour $2,000,000 de plus nous aurons les installations que l'on s'efforce d'obtenir depuis quatre ans.

M. POULIOT: Vous le considérez comme un crédit gelé jusqu'à ce que vous puissiez vous en servir, et que le plus tôt il sera terminé, le plus tôt il sera disponible pour fins de guerre.

Le PRÉSIDENT: Bravo!

M. JACKMAN: Cette affaire semble bien urgente. En réponse à la question de M. Maybank, il est bien vrai que la gare diminuerait les dépenses. En ce qui concerne les frais d'exploitation, il est évident que si vous dépensez $29,000,000, l'aménagement du terminus devrait provoquer une diminution des frais. Je voudrais simplement souligner que l'économie dont vous parliez, dans votre réponse, monsieur Armstrong, est réalisable sur les frais d'exploitation et que cela n'a pas nécessairement trait à l'immobilisation de quelque $29,301,000.

M. ARMSTRONG: Je ne suis pas bien votre raisonnement.

M. JACKMAN: M. Maybank demandait si cette dépense permettrait de faire des économies; la réponse est: oui.

M. ARMSTRONG: Oui.

M. JACKMAN: Je soutiens que l'économie qui résultera entrera au chapitre des frais d'exploitation courants, et que c'est le seul moyen d'évaluer vos économies; avons-nous trouvé quelque chose qui puisse nous indiquer si, oui ou non, ces économies peuvent justifier une dépense de $29,301,000; d'autant plus qu'une partie de cette dépense est faite en vertu d'une politique de guerre.

M. MAYBANK: Puis-je ajouter que le problème de l'heure n'est pas de savoir si vous pouvez faire une économie proportionnelle au $27,000,000 mais c'est plutôt la question de mettre à profit ces $27,000,000; de faire le rapport avec un montant d'environ $4,000,000.

M. ARMSTRONG: C'est le point.

M. MAYBANK: Vous êtes comme l'homme qui met une grosse somme d'argent dans une partie de poker, et à qui il suffirait de mettre au jeu une autre pièce de dix cents pour obtenir entière satisfaction.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions? Je crois qu'en voilà assez au sujet de ce terminus de Montréal. J'en entends parler depuis dix ou quinze ans.

M. JACKMAN: Malheureusement, M. le président, j'en ai entendu parler encore plus que vous.

M. POULIOT: Si nous en avons assez entendu parler, pourquoi ne pas approuver les prévisions budgétaires immédiatement?

Le PRÉSIDENT: Je suis bien prêt à ce qu'on les approuve immédiatement.

M. JACKMAN: Monsieur le président, je crois que nous devrions procéder de la façon usuelle.

Le PRÉSIDENT: Passons donc à autre chose.

M. HUNGERFORD: Il serait peut-être bon que nous en finissions avec ce rapport.

Le PRÉSIDENT: Avant de continuer, j'aimerais à mettre le comité au courant du fait qu'il nous faudra siéger cet après-midi. Décidons de l'heure. On me dit que demain, jour de caucus, nous ne pourrons pas nous servir de cette salle, et cela devrait avoir son effet sur l'heure de notre séance de cet après-midi.

M. HANSON: Pourquoi ne pas siéger à 3 h. 30?

M. NICHOLSON: Pourquoi pas à quatre heures? Nous avons déjà siégé à quatre heures.

Le PRÉSIDENT: Nous ferions aussi bien de profiter de la demi-heure supplémentaire si nous le pouvons.

M. JACKMAN: Nous ne siégeons pas ce soir?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. JACKMAN: C'est unanime, j'espère.

Le PRÉSIDENT: Prenons donc tout le temps dont nous pouvons disposer cet après-midi.

M. JACKMAN: Croyez-vous que nous allons finir aujourd'hui?

Le PRÉSIDENT: J'ai bien peur que non; mais nous pourrions finir demain si nous procédons assez expéditivement aujourd'hui.

L'hon. M. CARDIN: Nous pourrions siéger dans l'après-midi demain.

M. POULIOT: Si je suis bien informé, le ministre doit faire demain après-midi une déclaration sur la fusion, en Chambre.

L'hon. M. CARDIN: Vous pourrez la lire dans les journaux ou ailleurs.

Le PRÉSIDENT: C'est donc entendu que nous siégeons cet après-midi à 3 h. 30.

ADOPTÉ.

Puis nous prendrons une décision ce soir quant à demain après-midi.

M. JACKMAN: Une petite question. Quelle ligne de conduite le chemin de fer a-t-il adopté à l'adresse des employés qui s'enrôlent? Leur payez-vous la différence entre leur solde et leur salaire ordinaire au chemin de fer?

M. HUNGERFORD: Non.

M. JACKMAN: Leur donnez-vous congé?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. JACKMAN: Faites-vous quelque chose pour eux?

M. HUNGERFORD: Nous avons des dispositions spéciales de pension qui ne leur coûtent rien.

M. ROSS: Leurs droits d'ancienneté sont-ils maintenus?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. MAYBANK: Conservent-ils leur emploi?

M. HUNGERFORD: Leurs droits d'ancienneté sont maintenus, et en outre, nous payons une pension de guerre spéciale pendant qu'ils sont absents, mais nous ne payons pas la différence de leurs salaires.

M. POULIOT: Leur permet-on de conserver leurs passes quand ils s'enrôlent?

M. ARMSTRONG: Oui, ils ont leur transport gratuit.

M. JACKMAN: Très bien.

M. MAYBANK: Alors, lorsque la question des passes gratuites sur les chemins de fer pour les soldats sera soulevée, nous saurons qu'un certain nombre de soldats ont déjà leurs passes.

M. ARMSTRONG: C'est exact.

M. MAYBANK: Celui qui a une passe la porte avec lui.

M. POULIOT: C'est comme avant, une passe pour eux-mêmes et une passe pour leur famille?

M. ARMSTRONG: Je parle d'exemples dans notre service particulier, des hommes qui se sont enrôlés.

M. ROSS: Ils ne peuvent les employer dans le service.

M. ARMSTRONG: Non, monsieur. Ils ont les mêmes avantages que s'ils travaillaient au chemin de fer. Ils sont en congé, avec tous leurs privilèges, ce qui signifie que les personnes à leur charge ont aussi droit à la passe.

M. EMMERSON: Pourriez-vous, M. Hungerford, en dire un peu plus sur les pensions spéciales pour les fonctionnaires du chemin de fer actuellement en activité de service?

M. ARMSTRONG: Leurs droits à la pension sont maintenus et ils ont droit à leur retraite à leur retour.

M. EMMERSON: Leur temps compte?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. HUNGERFORD: Leur temps compte, et en outre, nous payons une pension spéciale pour eux, qui est en vigueur pendant leur activité de service. Ce n'est pas du tout la pension ordinaire, c'est quelque chose de tout a fait distinct de leurs contributions ordinaires à la caisse de retraite.

M. EMMERSON: Si un employé revient avec une invalidité qui l'empêche de reprendre son travail ordinaire au chemin de fer, il y a-t-il des dispositions qui lui permettent de retirer sa pension qu'il ait ou non atteint l'âge requis?

M. HUNGERFORD: Il en serait ainsi seulement si son âge l'admettait à la pension. Dans la plupart des cas, les hommes qui reviennent de la guerre ne sont pas assez vieux pour avoir droit à leur pension.

M. EMMERSON: Mais s'il revenait avec une invalidité qui l'empêcherait de reprendre son travail ordinaire au chemin de fer—

M. HUNGERFORD: Il ne recevrait pas de pension. Ce que nous ferions, ce serait d'essayer à lui trouver un emploi.

M. MAYBANK: Je suppose que les projets du chemin de fer en ce qui a trait à ces avantages de pension ont été communiqués à tous les employés par des affiches ou autres moyens?

M. ARMSTRONG: Oui, Monsieur Maybank.

M. MAYBANK: Je me demande s'il ne serait pas bon de déposer ces communiqués ici, et les incorporer au compte-rendu.

M. ARMSTRONG: Nous pouvons déposer les règlements.

M. MAYBANK: Je ne veux pas poser d'autres questions maintenant, mais je crois qu'il serait bon de faire insérer une copie de ces communiqués au compte rendu.

M. ARMSTRONG: Nous pouvons déposer les renseignements.

M. JACKMAN: Le système de pension des chemins de fer est-il à forme contributaire ou le chemin de fer en assume-t-il tous les frais?

M. HUNGERFORD: Il est maintenant à forme contributaire.

M. JACKMAN: Comment un employé enrôlé contribue-t-il à la caisse de retraite? Lui permet-on de contribuer, ou ce système spécial de guerre que vous avez supplée-t-il à sa contribution?

M. COOPER: C'est une substitution à son droit de contribution. C'est un choix. S'il travaillait, il contribuerait pour augmenter ainsi sa pension. S'il est en activité de service, il obtient une allocation spéciale qui supplée à sa contribution. Sa pension est maintenue en pleine vigueur pendant son absence.

M. HUNGERFORD: Nous déposons ce communiqué, et je suis convaincu que vous en obtiendrez les renseignements voulus.

Le PRÉSIDENT: A la page 18 on lit: "opérations en 1940 intéressant la part du propriétaire".

M. MAYBANK: Je me demande si je pourrais poser une autre question sur les fonctionnaires enrôlés, en marge des remarques que l'on vient de faire. On a dit, ce que tout le monde a compris, je crois, que les droits d'ancienneté étaient maintenus. Dans les services où l'ancienneté n'a pas cours, l'emploi est maintenu pour l'enrôlé. Tout le monde se souviendra qu'après l'autre guerre, il y eut beaucoup de difficultés à propos de certaines gens qui étaient entrés au service des chemins de fer pendant la guerre, et qui, au retour de ceux qu'ils remplaçaient, furent naturellement mis au rang de juniors. Les droits d'ancienneté de ceux qui s'étaient enrôlés pendant leur service au chemin de fer étaient maintenus, mais la difficulté vint du fait que les anciens combattants probablement étaient embauchés à cause d'une préférence qui leur était accordée, mais ils s'aperçurent que dès qu'il y avait congédiement, ils étaient les premiers à partir. Vous vous souvenez qu'il y eut parfois beaucoup de difficultés à ce sujet. Avez-vous pensé à conclure avec les cheminots une entente en vertu de laquelle l'ancienneté des employés actuels ne nuirait pas à l'ancienneté de ceux qui reviendront de la guerre et qui seront embauchés alors. Ce serait une sorte d'ancienneté double qui fonctionnerait toute ensemble. Je crois que vous vous éviteriez bien des difficultés plus tard, si vous pouviez établir quelque chose comme ça.

M. HUNGERFORD: Je connais quelques-unes des difficultés que nous avons eues à la suite de la dernière guerre, je puis en parler. Nous avons très particulièrement essayé d'éviter ces difficultés. Je ne puis pas vous en donner tous les détails actuellement, mais je puis vous assurer que nous nous sommes précisément efforcés d'éviter ces difficultés dont vous parlez.

M. MAYBANK: Les syndicats ouvriers sont-ils compris dans ce projet que vous avez? Collaborent-ils avec vous, et participent-ils à l'élaboration du projet?

M. HUNGERFORD: Oui, ils ont été consultés.

M. MAYBANK: Serait-il exact de dire que le chemin de fer, ou que le chemin de fer et les syndicats étudient les mesures à prendre pour éviter un mécontentement semblable?

M. HUNGERFORD: Oui, je crois qu'il serait juste de dire cela.

M. MAYBANK: Est-ce une tentative en commun?

M. HUNGERFORD: Oui, c'est une tentative en commun. Voyez-vous, afin de conserver pour plus d'une année leurs droits d'ancienneté à ces employés qui s'enrôlent et qui sont absents en activité de service, il a fallu consulter les syndicats et prendre les mesures nécessaires de concert avec eux. Toute l'affaire a été étudiée en commun.

M. MAYBANK: Naturellement, le problème n'est pas si aigu maintenant, puisque vous dites que l'employé garde ses droits d'ancienneté. Lors de la dernière guerre, s'il avait été absent pendant cinq ans, puis, s'il reprenait son même travail à son retour, tout allait bien, mais les difficultés s'élevèrent lorsqu'un grand nombre d'employés, engagés pendant la guerre, durent se soumettre au régime des deux listes d'ancienneté dont j'ai parlé, parce que les cheminots démobilisés réintégraient leur emploi antérieur.

M. HUNGERFORD: Je crois que nous nous sommes suffisamment protégés contre cette éventualité.

M. MAYBANK: N'êtes-vous pas encore rendu au point où vous pourriez indiquer dans quel sens vous vous protégez?

M. HUNGERFORD: Nous pouvons, je crois, vous faire tenir un exposé de la question. Cela vaudrait mieux, car nous pourrions alors vous donner des détails plus précis.

M. MAYBANK: Je ne veux pas insister pour le moment. Si vous pouvez nous faire tenir un exposé qui sera incorporé au compte-rendu ou publié en appendice, ou quelque chose comme ça, ce serait très satisfaisant.

M. HUNGERFORD: Nous vous fournirons quelque chose.

M. MAYBANK: Quelque chose comme cela?

M. HUNGERFORD: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser en marge des opérations en 1940 intéressant la part de propriétaire?

M. HAZEN: Comment en arrive-t-on à ces montants?

M. COOPER: En ce qui a trait à l'abandon des voies? Ce montant représente le coût initial moins la valeur de la récupération.

M. HAZEN: Ce n'est pas le montant que le National-Canadien a payé pour ces chemins de fer lorsqu'il les a acquis?

M. COOPER: Non, c'est habituellement une estimation faite par l'ingénieur de ce qu'il en coûterait pour construire les lignes en question.

M. JACKMAN: J'aimerais parler du poste "perte de capital sur la vente du *SS. Prince David* et *S.S. Prince Robert* (sans tenir compte du coût de la dépréciation)". Qu'est-il arrivé à ces navires? Ont-ils été réquisitionnés?

M. COOPER: Oui.

M. HUNGERFORD: La marine les a réquisitionnés.

M. JACKMAN: Elle vous les a achetés?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Et le prix que vous avez reçu est tel qu'après avoir tenu compte de la dépréciation, vous subissez une perte de $1,474,971.24?

M. COOPER: Exactement.

M. JACKMAN: Je trouve un peu extraordinaire qu'au prix où sont les navires, vous ayez dû essuyer une perte aussi considérable.

M. COOPER: Alors le gouvernement en a eu le bénéfice.

M. JACKMAN: Il doit y avoir quelque chose d'étrange dans la comptabilité—non pas dans son exactitude mais dans le principe sur lequel elle se base. En effet, voici une couple de navires pour lesquels vous avez établi une dépréciation au fur et à mesure de leur utilisation, puis, lorsque vous les vendez dans des circonstances qui sont probablement les plus favorables depuis de nombreuses années, vous essuyez encore une perte formidable, même après avoir tenu compte de la dépréciation.

M. VAUGHAN: Ces navires étaient des paquebots rapides de grand luxe. Les aménagements destinés aux passagers étaient ou complètement inutiles, ou de peu d'utilité pour la marine, et les navires furent réquisitionnés au commencement de la guerre, avant que le prix ne montât. On considérait à l'époque l'évaluation comme équitable, et le produit de la transaction représente probablement le maximum qu'on aurait pu obtenir de la vente de ces navires. Les autorités ont dû dépenser de $700,000 à $800,000 pour les rendre propre à l'usage qu'elles voulaient en faire.

M. JACKMAN: Ils font le service océanique quelque part?

M. VAUGHAN: Oui, et j'apprends qu'ils donnent satisfaction à la marine.

M. JACKMAN: Vous n'aviez pas le choix de garder ou non les navires?

M. VAUGHAN: Non, ils furent réquisitionnés par l'Amirauté?

M. JACKMAN: Par l'Amirauté britannique?

M. VAUGHAN: Non, par l'Amirauté canadienne.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous été payé pour les navires? Je crois qu'il y a un malentendu à ce sujet.

M. VAUGHAN: Oui, nous avons été payés. Nous n'avons peut-être pas négocié une affaire aussi avantageuse que nous aurions pu le faire avec la marine. Nous avons cru que ce n'était que changer l'argent de poche. Ce n'était pas une chose qui valait une longue discussion.

M. JACKMAN: Je crois que les officiers de marine sont très pointilleux au sujet de l'état financier de leur compagnie. Si vous avez reçu un bon prix pour ces navires, même si ce n'était pas le prix de guerre, la perte que vous avez subie doit démontrer que vous n'avez pas déprécié vos navires aussi rapidement que vous auriez dû le faire.

M. COOPER: Nous les avons déprécié au taux de trois pour cent, M. Jackman Ils n'étaient en service que depuis neuf ans.

M. ROSS: Quel était le coût des bateaux, à l'origine?

M. COOPER: Les deux bateaux ensemble ont coûté $4,329,000.

M. HANSON: Le *David* et le...

M. COOPER: Le *David* et le *Robert*.

M. JACKMAN: Vous n'aviez qu'une alternative. Ne pas déprécier les bateaux suffisamment. Ou les céder à l'Etat.

M. HANSON: Le *Robert* a intercepté un bateau allemand lors de son premier voyage.

M. HAZEN: Combien l'Etat les a-t-il payés?

M. COOPER: L'Etat a payé $1,400,000 pour les deux.

M. JACKMAN: Comment ce prix a-t-il été établi? Le Gouvernement a-t-il simplement annoncé qu'il allait payer ce prix?

M. VAUGHAN: Nous avons mené de longues négociations, et fait augmenter le prix qui nous était d'abord offert. Je crois que l'Etat nous offrait $500,000 pour chacun d'eux, et nous avons obtenu $700,000, ou un peu plus.

M. JACKMAN: Vous auriez dû dire au Gouvernement que vous vouliez un prix plus élevé.

M. VAUGHAN: En temps de guerre, le Gouvernement fait ce qu'il veut.

M. HUNGERFORD: Il avait besoin des bateaux; il les aurait réquisitionnés, quitte à discuter le prix ensuite.

Le PRÉSIDENT: Page 19, dette consolidée.

M. JACKMAN: Avez-vous des problèmes relatifs à la dette consolidée, en 1941? L'argent vous est-il nécessaire pour le rachat?

M. COOPER: Oui, il y aura à peu près le même montant en 1941 qu'en 1940. Le chiffre de 1941 sera de $9,378,000 pour émissions pour achat de matériel.

M. MCCULLOCH: Y a-t-il moyen d'amortir ces 6½ p. 100 dus en 1946, au montant de $23,897,000?

M. COOPER: Je ne crois pas. Les titres ne sont pas rachetables, à moins d'être répudiés.

M. MCCULLOCH: Ils ne seront pas payés avant 1946.

M. JACKMAN: Quels certificats pour achat de matériel roulant allez-vous retirer? Où figurent-ils à la page 19?

M. COOPER: Vous aurez les détails quand nous arriverons au budget.

M. JACKMAN: Cette émission particulière figure-t-elle à la page 19, en partie?

M. COOPER: Oui, on peut l'identifier. Il y a un certain nombre de ces émissions—de douze à quinze.

M. JACKMAN: Page 19?

M. COOPER: Le budget de 1941 comporte environ quinze comptes de dettes à amortir. On peut les identifier sous les émissions énumérées aux pages 19 et 20. Je propose d'attendre jusqu'à ce que nous arrivions au budget.

M. JACKMAN: La même observation s'applique aux $344,000 pour achat de valeurs.

Le PRÉSIDENT: Nous avons enfin trouvé le moyen de régler dans une certaine mesure la question des obligations perpétuelles.

M. COOPER: Le Gouvernement britannique est intervenu.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser? Sinon, nous suspendrons la séance. Nous commencerons page 20, à la reprise, à 3 heures 30.

La séance est suspendue jusqu'à 3 h. 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprises à 3 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. M. Armstrong vous a apporté une réponse, monsieur Jackman.

M. ARMSTRONG: On a demandé les résultats de l'exploitation des hôtels et les dépenses d'immobilisation en 1940. J'ai ici un état des recettes, dépenses, impôts, revenu net d'exploitation, dépenses au compte de capital, et du revenu net pour tous les hôtels que nous administrons, et je le verserai au procès-verbal.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

RÉSULTAT DE L'EXPLOITATION DES HÔTELS ET DÉPENSES DE CAPITAL—ANNÉE 1940

	Recettes	Dépenses	Impôts	Revenu net d'exploitation	Dépenses au compte de capital
Charlottetown	$ 87,629	$ 88,627	$ 3,638	$ *4,636*	$ 779
Pictou Lodge	17,538	23,827	219	*6,508*	7,472
Nova Scotian	454,811	358,480	11,472	84,850	8,906
Château Laurier	1,601,758	1,145,844	60,794	395,120	14,914
Prince Arthur	169,672	161,347	5,882	2,443	804
Minaki Lodge	61,782	56,198	.....	5,584	3,467
Fort Garry	370,478	375,357	26,216	*31,105*	15,024
Prince Edward	119,568	113,960	3,268	2,240	8,033
Macdonald	389,119	375,501	13,965	*347*	2,273
Jasper Park Lodge	380,465	336,282	3,060	41,123	56,706
Bessborough	283,493	269,374	806	13,313	*137*
	$ 3,936,313	$ 3,304,807	$ 129,320	$ 502,186	$ 118,241

REVENU NET DE L'EXPLOITATION DES HÔTELS

1936 À 1939 INCLUSIVEMENT

Année 1936	$160,017
Année 1937	200,087
Année 1938	226,014
Année 1939	302,364

M. JACKMAN: Merci. J'ai une autre question à poser dans le même ordre d'idées. On a renouvelé complètement la décoration de l'hôtel Nova Scotian, à Halifax. Pouvons-nous savoir le prix de ce travail? On a décoré la grande salle à manger, le hall d'entrée, on a placé un tapis coûteux dans la salle à manger, etc.

M. COOPER: Je crois que ce travail est en cours; il n'est pas terminé.

M. JACKMAN: Il me serait inutile de demander si ce travail était nécessaire. Certaines personnes sont d'avis qu'il n'était pas nécessaire, et je voudrais savoir ce qu'il a coûté. Vous dites que vous n'avez pas le chiffre final.

M. COOPER: Je me suis trouvé dans cet hôtel la semaine dernière. Le gérant m'a dit qu'il était temps de refaire la décoration, qui datait de la construction.

M. JACKMAN: C'est-à-dire d'une dizaine d'années?

M. COOPER: Environ.

M. JACKMAN: La décoration n'avait pas été refaite?

M. COOPER: Pas dans ces pièces: entrée de la grande salle à manger et salons.

M. JACKMAN: Pas de nouvelle tapisserie?

M. COOPER: L'hôtel a été ouvert en 1930.

M. JACKMAN: Je suis surpris que vous n'ayez pas procédé par soumissions. A-t-on demandé des soumissions?

M. COOPER: Je ne le sais pas.

M. VAUGHAN: Nous avons des gens chargés de l'entretien, et qui s'en occupent presque continuellement. Je sais qu'il y avait eu bien des plaintes sur l'état de l'hôtel. C'est à la suite de ces plaintes que nos propres employés ont procédé à ces retouches, pièce par pièce.

Le PRÉSIDENT: Nous avons ici M. Fraser, vice-président, chargé de la direction du trafic. On a posé hier un certain nombre de questions relatives aux déchets de fer, et à la répartition des affaires. Parmi les membres du Comité qui ont posé ces questions—MM. Nicholson, Pouliot et Maybank—un seul est ici, M. Maybank. Ne demandiez-vous pas des renseignements sur la répartition des affaires, monsieur Maybank?

M. MAYBANK: Oui. J'en ai parlé hier, quand nous discutions la situation des voyageurs. M. Hungerford a annoncé que M. Fraser serait ici aujourd'hui. Ce matin, il m'a prié de suspendre cette discussion jusqu'à cet après-midi. Je voulais poursuivre, en ce qui concerne le trafic-marchandises et quelques autres sujets, le même genre d'enquête que nous avons suivie hier en ce qui concerne le transport des forces armées. Je voudrais savoir comment les commandes de guerre de l'Etat sont réparties entre les deux réseaux.

M. FRASER: Je ne pourrais vous donner des chiffres précis, pour des raisons que vous comprendrez facilement. Il faudrait compulser des milliers de factures, de sorte que nous sommes dans le domaine de l'appréciation. Nous ne savons pas ce qui est adjugé au Pacifique-Canadien. On ne pourrait guère avoir de précision qu'au moyen d'un rapport semblable à celui qui concerne le transport des voyageurs. Autant que nous pouvons en juger, les réseaux se partagent le trafic officiel dans la proportion de 45 à 55. Le National-Canadien reçoit au maximum 55 p. 100.

M. MAYBANK: Qui reçoit 55 p. 100?

M. FRASER: Le National-Canadien.

M. MAYBANK: Et bien...

M. FRASER: Pour ma part, je crois qu'une évaluation de 50 p. 100, en moyenne, serait assez exacte.

M. MAYBANK: A titre de documentation, quelle est la différence dans la capitalisation des deux réseaux? Il nous faut un rendement sur quel...

M. FRASER: M. Cooper a peut-être ces chiffres sous la main.

M. MAYBANK: Deux milliards?

M. COOPER: Les charges fixes du National-Canadien, en 1940, ont été de $53,305,000.

M. MAYBANK: Et celles du Pacifique-Canadien?

M. COOPER: Les charges fixes du Pacifique-Canadien, y compris l'intérêt sur les obligations de la ligne du Sault sont de $26,186,000, d'après le rapport pour l'exercice 1940.

M. MAYBANK: Quelle est la proportion?

M. COOPER: A peu près la moitié.

M. MAYBANK: La proportion de 53 à 26?

M. COOPER: Vingt-six à cinquante-trois, oui.

M. MAYBANK: Quelle est la proportion du nombre des employés?

M. FRASER: C'est encore M. Cooper qui vous donnera ce renseignement.

M. MAYBANK: Deux mots, monsieur Cooper. Je parle naturellement du Canada, puisque toutes ces questions portent sur des transports contrôlés par l'Etat canadien. D'autre part, je ne parle que des chemins de fer. Je laisse de côté la navigation et autres services divers. Pouvez-vous me donner la proportion?

M. COOPER: Les charges fixes du Pacifique-Canadien, comprennent ses services de navigation, tandis que les nôtres, comprennent les charges fixes des propriétés de notre réseau aux Etats-Unis. Il faut prendre les chiffres dans leur sens large. Quant au nombre des employés, il était, en 1940, de 75,000 pour les Chemins de fer Nationaux et de 53,000 pour le Pacifique-Canadien.

M. MAYBANK: Soixante-quinze et...

M. COOPER: Soixante-quinze et cinquante-trois.

M. MAYBANK: A peu près deux à trois. Et maintenant, pour avoir les chiffres au complet, quelle est la proportion des parcours au Canada.

M. COOPER: National-Canadien, 21,798 milles de voies au Canada; Pacifique-Canadien, 16,829.

M. MAYBANK: Nous avions déjà ces chiffres, mais je voulais les faire insérer à cet endroit du compte rendu.

M. JACKMAN: Les services auxiliaires, tels que les hôtels, sont-ils comparables pour les deux réseaux? Le réseau hôtelier du Pacifique-Canadien est-il plus complet que celui du National-Canadien, au Canada?

M. COOPER: Leur mise de fonds est très supérieure à celle du National-Canadien.

M. JACKMAN: Celle du Pacifique est plus élevée?

M. COOPER: Oui, beaucoup plus élevée.

M. MAYBANK: Ainsi, le Pacifique-Canadien reçoit 50 p. 100 des affaires. En ce qui concerne le trafic à l'est de Québec, nous ne le recevons pas par décision de l'expéditeur ou du consignataire, car cette proportion doit revenir au National-Canadien, de toute façon. Si vous envisagiez le trafic à l'ouest de Québec, vous verriez que le National-Canadien est moins bien nanti que la proportion de 50 p. 100 semble l'indiquer. N'est-ce pas vrai?

M. FRASER: Non. Je crois que je vous ai donné un chiffre s'appliquant à l'ensemble. Mais vous englobez des commerces en dehors de la concurrence. Quand je parle de 50 p. 100, il s'agit des affaires accessibles à la concurrence des deux réseaux. Avant de quitter ce sujet, je voudrais signaler un aspect intéressant de la différence entre les deux longueurs de parcours. Dans les provinces des Prairies, Manitoba, Saskatchewan et Alberta, chacun des réseaux possède environ 50 p. 100 des voies. En Colombie-Britannique, le National-Canadien possède 41 p. 100 des voies. Mais il en possède 74 p. 100 dans les Provinces Maritimes et 64 p. 100 dans les provinces de Québec et d'Ontario, soit 66 p. 100 en moyenne dans l'Est du Canada.

Ces 66 p. 100 se trouvent dans un territoire où la concurrence est vive, et où l'Etat commande un trafic beaucoup plus intense que dans l'Ouest. De sorte qu'en examinant non seulement le parcours, mais l'origine et la grosse masse du trafic, la situation faite au National-Canadien apparaît, à mon avis, moins favorable.

M. MAYBANK: Vous traversez cette zone centrale où votre parcours compte pour 64 p. 100 et le mieux que vous pouvez faire dans tout le Canada c'est d'obtenir la moitié du trafic. Une partie de ce trafic prend naissance dans un territoire où il n'y a virtuellement pas de concurrence; il est donc manifeste que vous n'obteniz pas votre part du trafic dans le centre du Canada. Cela constitue mon affirmation.

M. FRASER: Je ne prends pas sur moi d'en disconvenir.

M. MAYBANK: Vous n'en disconvenez pas?

M. FRASER: Non, à mon point de vue, monsieur Maybank, je n'exclus pas l'Etat complètement; compte non tenu du trafic officiel dans la partie est du Canada, il me semble que nous devons obtenir 66 p. 100 du chiffre d'affaires transigées par M. Jones, M. Brown, M. Smith et ainsi de suite.

M. MAYBANK: C'est ce que vous croyez?

M. FRASER: Mais, certainement. Je dis 66 p. 100. Nous obtenons une très forte proportion.

M. MAYBANK: Vous voulez dire cette proportion environ?

M. FRASER: Oui. Or, étant donné notre parcours plus étendu, nous ne pouvons pas maintenir des services comparables à ceux du Pacifique-Canadien à même la moitié du trafic du pays. C'est pourquoi nous comptons obtenir des maisons de commerce, 66 p. 100 de leur trafic et nous soutenons, auprès de leurs dirigeants que nous avons droit à cette proportion. Si cela vaut pour une maison de commerce, et je vous exprime tout simplement ma propre opinion, il me semble que cela devrait constituer le minimum que l'Etat, le propriétaire de l'entreprise, devrait nous donner. J'ai une opinion bien arrêtée sur ce point.

M. MAYBANK: C'est ce que j'en ai conclu.

M. HANSON: Le témoin pourrait-il nous dire à ce sujet quelle proportion des actions du Pacifique-Canada est détenue au Canada ou dans d'autres pays?

M. COOPER: Cela est indiqué à la page 18 du rapport annuel du chemin de fer Pacifique-Canadien pour l'année 1940. D'après ce rapport, 18.04 p. 100 des actions ordinaires, et .94 p. 100—moins de 1 p. 100—des actions privilégiées sont détenues au Canada.

M. HANSON: Le rapport indique-t-il les pays où les autres actions sont détenues?

M. COOPER: Oui. Le Canada, 18.04 p. 100; le Royaume-Uni et autres pays britanniques, 53.03 p. 100; les Etats-Unis, 22.63 p. 100; autres pays, 6.3 p. 100.

M. MAYBANK: Il va sans dire qu'il ne s'agit que des actions ordinaires.

M. COOPER: Puis, les actions privilégiées sont indiquées aussi. Canada, .94 p. 100; Royaume-Uni et autres pays britanniques, 95.96 p. 100; Etats-Unis, .26 p. 100; autres pays, 2.84 p. 100. L'ensemble des actions, se répartit comme suit: Canada, de 12.98 p. 100; Royaume-Uni et autres pays britanniques, 65.75 p. 100; Etats-Unis, 16 p. 100; autres pays, 5.27 p. 100.

M. HANSON: En est-il de même pour le Canadien-National?

M. COOPER: Le gouvernement canadien détient toutes les actions du Canadien-National.

M. HANSON: En d'autres termes, c'est le peuple canadien qui les détient.

M. MAYBANK: Je voudrais poser une question à M. Fraser. Monsieur Fraser, avez-vous connaissance de démarches que fait le chemin de fer Pacifique-Canadien pour obtenir le trafic que vous n'avez pas?

M. FRASER: Songez-vous à quelque chose en particulier?

M. MAYBANK: Non. Je me demandais si une compagnie ne se montrait plus active que l'autre pour obtenir du trafic. Je ne songe à rien en particulier.

M. FRASER: Non, nous espérons bien que non. Nous croyons que notre rivale n'est pas plus active que nous.

M. MAYBANK: Il fut un temps,—j'ai constaté la chose dans l'Ouest canadien—, où tous les employés des Chemins de fer Nationaux étaient très entreprenants pour amener du trafic à leur compagnie. Il n'en est plus ainsi; les employés ne déploient plus le même enthousiasme à ce sujet que par le passé. Je me demande si le Pacifique-Canadien dirige un service de sollicitation quelconque qui diffère du vôtre?

M. FRASER: Non. Nos services respectifs sont à peu près les mêmes à Ottawa. Il va sans dire que notre concurrente maintient ici des représentants spéciaux que nous n'avons pas en tout temps.

M. MAYBANK: Vous voulez dire des coulissiers?

M. FRASER: Je ne voudrais pas leur appliquer cette désignation.

M. MAYBANK: Il ne s'agit pas d'employer ce terme en mauvaise part du tout; c'est le mot qui est devenu d'usage courant.

M. FRASER: Il a des représentants spéciaux ici en tout temps surtout pour des fins de trafic.

M. MAYBANK: Etes-vous d'opinion qu'ils jouent un rôle efficace?

M. FRASER: Ma foi, je suppose que cela constitue un élément de succès.

M. MAYBANK: Je présume qu'on ne les retiendrait pas s'ils ne justifiaient pas leur emploi.

M. FRASER: Nos rivaux n'ont pas l'habitude de commettre de telles erreurs. A votre demande, monsieur Maybank, je me suis aventuré si loin sur ce sujet qu'il vaudrait sans doute mieux vider la question une fois pour toutes.

M. MAYBANK: Oui, je suis aussi de cet avis.

M. FRASER: Je vous exprime ma propre opinion. Vous parlez maintenant d'un partage du trafic?

M. MAYBANK: Oui.

M. FRASER: Je suis, comme vous le savez, le chef du service directement intéressé à obtenir du trafic, du trafic-marchandises et du trafic-voyageurs, et je me préoccupe beaucoup de cette question. A mon sens, il ne devrait pas y avoir de partage du trafic du tout. Je ne puis concevoir l'idée de partager le trafic des citoyens du Canada avec mes concurrents, pour cette raison, même s'il n'en existe pas d'autre: vous avez un dollar à dépenser pour le transport, vous pouvez le dépenser en employant le Pacifique-Canadien, le National-Canadien ou encore un camion. Or, si vous le dépensez en employant le Pacifique-Canadien ou en utilisant un camion, il vous en coûte un dollar; le National-Canadien peut vous rendre ce même service au prix coûtant. Les autorités financières vous diront ce en quoi cela consiste. Si vous me payez un dollar pour le transport, ce dollar acquitte la même taxe que le dollar du Pacifique-Canadien, mais je vous remets 40 cents ou 50 cents ou 60 cents suivant le cas, quelle que soit la proportion établie par les experts. A mon sens, il est incroyable que le trafic des propriétaires de l'entreprise soit confié à quelque autre personne qui effectuerait le transport à un prix plus élevé que je ne l'effectuerais. Cela n'a pas plus de bon sens à mes yeux que si la maison Eaton, si elle avait des camions, chargeait la maison Simpson de son camionnage. Je vous exprime franchement ma propre opinion, mais je ne puis concevoir un partage du trafic, particulièrement en temps de guerre. Je suis d'opinion que chaque livre de marchandises dont le contribuable canadien acquitte le transport et tous les voyageurs devraient être transportés sur votre propre chemin de fer, si la chose est possible.

M. JACKMAN: Vous voudriez, je suppose, que l'on rende votre tâche facile.

M. FRASER: Naturellement.

M. JACKMAN: Je ne crois pas que votre point de vue soit juste. Je ne veux pas exprimer d'opinion sur l'étatisation comparée à l'exploitation par des particuliers. La comparaison que vous avez faite en citant le cas de la maison Eaton qui confierait son camionnage à la maison Simpson n'est pas bonne quand vous l'appliquez aux Chemins de fer Nationaux possédés par l'Etat et au Pacifique-Canadien, une entreprise privée; je trouve cette comparaison boiteuse. Vous devez vous rappeler qu'il y a encore en ce pays des gens qui ne croient pas au socialisme, et l'étatisation marque un pas vers le socialisme comme nous le savons tous.

M. MAYBANK: Je me demande si les socialistes conviendraient avec vous de ce point. Si vous orientez le débat vers le socialisme, où aboutirez-vous?

M. JACKMAN: Il nous faudra peut-être obtenir l'aide de la C.C.F.

M. FRASER: Je serais enchanté de discuter cette question avec vous et de vous donner la réplique en temps et lieu.

M. JACKMAN: Vous voulez que le trafic vous parvienne facilement, qu'il vous soit donné; d'autre part, un grand nombre de citoyens du Canada se rangent à votre avis et confient leur trafic au chemin de fer de l'Etat parce qu'ils le considèrent leur chemin de fer et disent que l'autre chemin de fer peut aller paître. D'autres estiment nécessaire un partage équitable du trafic, entre les deux chemins de fer, particulièrement quand le volume de ce trafic est considérable. Le régime de concurrence que plusieurs d'entre nous favorisons repose entièrement sur la rivalité des tarifs et du service et non sur le fait que l'expéditeur se trouve aussi à être le propriétaire de l'entreprise, dans le sens que vous avez indiqué. Il est très sage, à mon avis, de maintenir une saine concurrence entre ces deux compagnies et de baser la répartition du trafic sur des tarifs qui, je suppose, sont égaux sous la régie de la Commission des transports. Le service donné constitue alors le facteur déterminant, et c'est sur cette base que vous devriez lutter pour vos droits.

M. FRASER: Je lutte avec plus de succès sur cette base de concurrence indépendamment du trafic émanant du gouvernement.

M. MAYBANK: Il semble assez manifeste que nous pourrions différer très sérieusement d'avis à ce sujet, mais comme M. Jackman le fait remarquer, nous convenons tous qu'un partage équitable s'impose. Je voudrais proposer en temps opportun l'adoption d'un vœu à ce sujet qui serait incorporé au rapport. Cependant, il y a un point que M. Fraser a ignoré, je crois. Il faut se rappeler que l'autre chemin de fer compte un nombre considérable d'employés qui sont tous citoyens du Canada, et que toute modification soudaine aboutissant à l'usage exclusif de notre service leur porterait tous préjudice; il faut donc que nous envisagions la question sous cet aspect aussi. Toutefois, je n'ai pas l'intention de disserter longuement sur ce point.

M. FRASER: Chacun a droit à son point de vue. Il peut y avoir plusieurs considérations publiques qui justifient cette ligne de conduite. Je donne les raisons sur lesquelles je fonde ma propre opinion.

M. MAYBANK: Examinons un autre aspect de la question. J'ai devant moi un mémoire qui traite de certains emplacements de l'Etat. J'ignore qui a dressé le mémoire et je me demande si cela tire à conséquence, mais je voulais m'en servir pour les fins de la discussion ici. Il a été établi au Canada un nombre fort considérable d'industries qui constituent en quelque sorte des industries de l'Etat. Quelques-unes appartiennent entièrement à l'Etat. Une de ces industries est située à Calgary, une autre à Winnipeg et quelques autres dans cette direction. Quel serait le volume du trafic que nous obtiendrions ou que nous obtenons de l'usine de la *Calgary Chemical?* Pouvez-vous me renseigner à ce sujet?

M. FRASER: La *Alberta Nitrogen Company?*

M. MAYBANK: Oui, la *Alberta Nitrogen Company.* Cette entreprise peut-elle être comparée à l'usine Nobel près d'ici et à l'usine Carbide à Winnipeg?

M. FRASER: Oui.

M. MAYBANK: L'organisation est la même, n'est-ce pas?

M. FRASER: Oui.

M. MAYBANK: C'est une compagnie D.I.L., n'est-ce pas?

M. FRASER: Je crois que c'est la D.I.L.

M. MAYBANK: D.I.L. et C.I.L. constituent la même chose; elles se sont constituées en D.I.L. pour faciliter l'exécution des commandes de guerre?

M. FRASER: Je crois que la D.I.L. est une compagnie exploitante pour le compte de la C.I.L. Dans le cas particulier qui nous occupe, il me semble que la *Consolidated Smelters* exploite l'usine de nitrogène.

M. MAYBANK: C'est le Pacifique-Canadien qui exploite cette usine?

M. FRASER: Oui.

M. MAYBANK: Que s'est-il passé quant au choix de l'emplacement? Qui l'a choisi?

M. ARMSTRONG: L'usine de nitrogène de l'Alberta est située près de Calgary et je crois que la *Consolidated Smelters* eut le dernier mot à dire quant au choix de l'emplacement. La ligne des Chemins de fer Nationaux,—du moins l'emprise d'une ancienne ligne—, traversait en quelque sorte la propriété acquise pour l'usine. L'historique des voies d'évitement desservant cette usine se résume à ceci: Le National-Canadien avait une voie de posée en deçà d'un demi-mille de cette usine particulière. Quand la propriété fut choisie, ou plutôt quand l'emplacement fut choisi,—le National-Canadien prolongea sa voie sur son propre droit de passage jusqu'à l'endroit où l'usine serait située, soit à une distance d'un demi-mille. Comme l'usine appartenait à *Consolidated Smelters* et cette compagnie était liée de près au chemin de fer Pacifique-Canadien, celui-ci voulait également desservir l'usine. Le National-Canadien lui offrit des droits de circulation ou proposa d'effectuer le transport pour le compte du Pacifique-Canadien. Malheureusement, il ne fut pas possible de prendre des arrangements à cette fin et il en résulta que le Pacifique-Canadien construisit sa propre ligne jusqu'à l'usine. Sa ligne étant située à une distance de trois milles environ, il construisit une ligne indépendante à l'usine. Ainsi, les deux compagnies desservent l'usine maintenant. Il y eut aussi quelque embrouillamini concernant l'entrée des voies à l'usine, mais tout cela fut réglé à la satisfaction de tous les intéressés. Voilà en quelques mots l'historique de cette industrie.

M. MAYBANK: Si vous aviez pu conclure un arrangement satisfaisant avec le Pacifique-Canadien, et si vous lui aviez donné des droits de circulation ou un service de transport, quelle partie du trafic auriez-vous obtenue que vous n'obtiendrez pas maintenant?

M. ARMSTRONG: Je doute que nous en ayons obtenu beaucoup car l'usine étant exploitée par la *Consolidated Smelters*, qui est alliée intimement au Pacifique-Canadien, nous ne pourrions probablement pas compter sur une plus forte proportion du trafic que nous n'en obtenons actuellement. En réalité, du point de vue du pays,—et je dirai à notre point de vue—, la ligne de trois milles n'était pas nécessaire, n'était pas essentielle.

M. MAYBANK: En supposant que vous n'eussiez pas eu la ligne de trois milles et que vous desserviez l'usine, quelle distance vous faudrait-il transporter les produits de l'usine avant d'opérer une jonction avec le Pacifique-Canadien?

M. ARMSTRONG: Probablement deux milles et demi à trois milles. Je ne suis pas certain s'il nous aurait fallu établir un point de jonction à cet endroit. M. Hungerford me rappelle qu'il y en a un. Nous avons offert au Pacifique-Canadien un tarif d'aiguillage sur le parcours de ligne de deux milles et demi qui lui eût permis d'aiguiller ses wagons de sa propre ligne à la nôtre.

M. MAYBANK: Comment s'avantage-t-il par ce prolongement de trois milles? Il ne semble pas en retirer un grand avantage.

M. ARMSTRONG: Je ne puis donner de réponse à ce sujet. Je l'ignore.

M. MAYBANK: Cela lui a-t-il profité?

M. ARMSTRONG: Le partage futur du trafic le révélera peut-être; je l'ignore.

M. MAYBANK: Le Pacifique-Canadien avait le contrôle absolu du trafic même si le trafic a pris naissance sur la ligne de deux milles et demi.

M. ARMSTRONG: Peut-être pour le parcours entier, oui.

M. MAYBANK: Qui a entrepris la construction de cette usine, car elle est actuellement en voie d'érection.

M. ARMSTRONG: Je ne crois pas qu'elle soit encore terminée.

M. MAYBANK: Savez-vous qui construit l'usine?

M. ARMSTRONG: Vous voulez le nom de l'entrepreneur?

M. MAYBANK: Oui.

M. ARMSTRONG: Je l'ignore.

M. MAYBANK: N'est-ce pas la maison Fraser Brace, la même qui construit l'usine de cordite à Winnipeg?

M. ARMSTRONG: Je l'ignore.

M. MAYBANK: Savez-vous quelle portion du trafic de l'entrepreneur vous avez obtenue?

M. ARMSTRONG: Non, mais nos dirigeants du trafic le sauraient peut-être.

M. FRASER: Voici quelle fut la situation à cet endroit: des instructions furent données...

M. MAYBANK: Par qui?

M. FRASER: ...par la *Allied War Supplies Corporation*, de Montréal, qui s'occupe de déterminer l'emplacement de ces usines, à l'effet que le trafic soit partagé aussi également que possible entre les deux chemins de fer.

M. MAYBANK: Cette stipulation aurait été incorporée au contrat adjugé à la maison chargée de l'entreprise.

M. FRASER: Oui, celle-ci devait, si possible, partager également entre les deux chemins de fer son trafic d'entrée et, une fois l'usine parachevée, son trafic de sortie. Ces instructions furent ignorées et nous avons constaté que presque tout l'outillage utilisé pour la construction des usines a été transporté par notre concurrent. J'ai moi-même formulé de très fortes représentations avec un minimum de succès. Cependant, éventuellement,—je crois qu'il y eut peut-être quelques rancunes à ce sujet,—les instructions devinrent plus définies et mieux comprises, et la corporation m'a assuré qu'à l'avenir le trafic sera partagé également entre nos deux réseaux. Je ferai observer que cela comporta bien des démarches.

M. MAYBANK: Au point où vous en êtes maintenant, il y eut beaucoup de trafic à cet endroit?

M. FRASER: Oui, et la proportion que nous avons obtenue est négligeable. J'ignore à combien elle s'élève, ne connaissant pas le nombre de chargements de wagons transportés par notre rival.

M. MAYBANK: Vous avez éprouvé beaucoup de difficultés à vous faire donner la promesse que vous avez maintenant?

M. FRASER: J'eus beaucoup de difficultés à faire remplir les promesses qu'on m'avait faites.

M. MAYBANK: Vous avez une autre promesse maintenant?

M. FRASER: Oui.

M. ROSS: Le projet est en bonne voie de parachèvement?

M. FRASER: Oui, il l'est, mais j'ignore jusqu'à quel point les travaux en sont rendus. Je crois que l'usine appartient à l'Etat, mais on m'apprend que c'est la *Consolidated Smelters* qui l'a construite et qui l'exploite.

M. VAUGHAN: Sous la surveillance de la *Allied War Supplies Corporation.*

M. FRASER: La *Allied War Supplies*, oui.

M. MAYBANK: Je crois que la *Allied War Supplies* n'exploite rien elle-même. Elle lance l'entreprise et la met en état d'exploitation par une autre société.

M. VAUGHAN: Elle surveille l'exploitation.

M. MAYBANK: Même dans la suite?

M. MAYBANK: Vous dites que vous avez fait personnellement de fortes représentations. Vous voulez dire que ces représentations furent faites à la *Allied War Supplies*?

M. FRASER: Précisément, et je sais que la *Allied War Supplies* a donné suite à ces représentations, mais elle aussi subit des contre-temps.

M. MAYBANK: Vous êtes sûr qu'elle a bien donné suite à vos représentations?

M. FRASER: Oui.

M. MAYBANK: Parlez-nous donc de l'usine de cordite à Winnipeg. Je vous pose la question, monsieur Armstrong.

M. ARMSTRONG: Il fut décidé primitivement que les Chemins de fer Nationaux desserviraient l'usine de cordite à Winnipeg.

M. MAYBANK: Puis-je vous interrompre à ce stage? Il fut décidé primitivement que les Chemins de fer Nationaux la desserviraient. Quelle est la situation actuelle?

M. ARMSTRONG: Je vais m'exprimer de cette façon: le terrain choisi pour l'emplacement de l'usine qui répondait à toutes les exigences de l'industrie de guerre et de la *Allied War Supplies Corporation* était situé près du National-Canadien; puis; à ce qu'on m'informe, Le Pacifique-Canadien qui estimait qu'il devait avoir une part du trafic fit des représentations en ce sens et l'on choisit pour emplacement un terrain que les deux chemins de fer desservaient; c'était un terrain situé entre les deux chemins de fer. Le choix de cet emplacement nécessita la pose d'une conduite d'eau une distance considérable et cette installation coûta, nous apprend-on, une somme de $50,000 ou $60,000.

Le PRÉSIDENT: Ainsi, le chemin de fer est encore beaucoup plus rapproché de votre usine?

M. ARMSTRONG: Vous pourriez dire que c'est une usine desservie conjointement par les deux chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Oui, je demeure là, et l'usine est beaucoup plus rapproché du National-Canadien que du Pacifique-Canadien.

M. MAYBANK: Oui, elle est plus rapprochée du National-Canadien maintenant, monsieur le président. Même maintenant, elle est plus rapprochée du Canadien, n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: Oui, elle l'est.

M. MAYBANK: Vous dites que le coût de la conduite d'eau s'est établi à $50,000 ou $60,000?

M. ARMSTRONG: C'est ce qu'on nous a rapporté.

M. MAYBANK: La compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien paya ce montant pour faire changer l'emplacement quelque peu.

M. ARMSTRONG: Je trouve que ce que vous dites là est une affirmation justifiée.

M. MAYBANK: En tout cas, elle en acquitta le coût et l'emplacement fut changé.

M. ARMSTRONG: Il est entendu que c'est le Pacifique-Canadien qui paya en premier lieu. J'ignore qui en soldera le coût éventuellement.

M. MAYBANK: Qu'entendez-vous par cela?

M. ARMSTRONG: C'est une question de...

M. MAYBANK: Laisse-t-on entendre que le gouvernement le remboursera? Est-ce ce que vous voulez dire?

M. ARMSTRONG: Je ne saurais dire si le montant sera inclus ou non dans le coût de l'usine et remboursé par le gouvernement.

M. JACKMAN: Il n'y a pas de preuve que le Pacifique-Canadien n'en acquittera pas les frais en définitive.

M. ARMSTRONG: Il n'y a pas de preuve dans un sens ou dans l'autre.

M. JACKMAN: Si je me rappelle bien, le ministre des Munitions et des approvisionnements, en répondant à certaines questions qui lui étaient posées relativement à cet emplacement, déclara que la compagnie de chemin de fer en acquittait le coût entier.

M. MAYBANK: Oui, cette affirmation fut faite indubitablement. Il a été affirmé que l'autre compagnie de chemin de fer payerait, et j'en déduirais que le chemin de fer Pacifique-Canadien payerait non seulement en premier lieu mais en définitive le montant de $50,000 ou de $60,000.

M. ARMSTRONG: Tel que je l'ai dit, nous n'avons pas de renseignements dans un sens ou l'autre.

M. MAYBANK: Dans ce cas je sais quels sont les entrepreneurs. Les entrepreneurs sont *Fraser Brace*. Comment vous tirez-vous d'affaires en ce qui concerne le trafic relatif à la construction de cette usine?

M. ARMSTRONG: Nous avons manutentionné presque tout le trafic à destination de cette usine.

M. MAYBANK: S'établit-il à 60 ou 70 p. 100? Pourriez-vous nous donner quelque idée du pourcentage?

M. ARMSTRONG: Je dirais 65 p. 100 environ.

M. MAYBANK: L'usine ou plutôt l'emplacement dont je voulais m'enquérir ensuite est celui de Cherrier. Où se trouve cette usine?

M. ARMSTRONG: Cherrier est situé à l'est de Montréal, tout juste en dehors de l'île de Montréal. Charlemagne est la gare la plus rapprochée. Ce qu'on nomme le Bout-de-l'Isle constitue l'extrémité de l'île de Montréal et Charlemagne est la gare suivante en dehors de l'île. Cherrier est une nouvelle gare qui dessert la nouvelle usine pour le chargement d'obus. Voilà un cas où l'usine fut construite sur un emplacement attenant aux Chemins de fer Nationaux. Nous desservons cette usine exclusivement.

M. MAYBANK: Vous la desservez?

M. ARMSTRONG: Nous la desservons exclusivement. Il fut question que le Pacifique-Canadien construirait une ligne jusqu'à cette usine. Heureusement,—je dis heureusement pour nous—, bien que la compagnie eût fait faire des levés de la ligne projetée, qui aurait eu, je crois, une longueur de quatre à cinq milles,—elle ne la construisit pas. Elle chercha à se faire autoriser à construire une ligne jusqu'à l'usine. Mais ni la *Allied War Supplies Corporation* ni le ministre des Munitions et des approvisionnements ne voulurent accorder cette permission. Voilà en peu de mots l'historique de cette usine.

M. MAYBANK: Il y a un grand nombre d'usines qui relèvent du ministère de la Défense nationale, un grand nombre d'établissements par tout le pays dont la construction a été lancée, et ils donnent tous un rendement en trafic. Quelle est la situation à leur sujet?

M. ARMSTRONG: Pour ce qui regarde le Corps d'aviation royale canadien, il existe diverses écoles d'aviation, de bombardement et de navigation aérienne,—je suppose qu'il n'y a pas de mal à donner des chiffres...

M. MAYBANK: Vous voulez dire qu'il n'y a pas de mal à révéler les endroits où elles se trouvent?

M. ARMSTRONG: Non, je mentionne des nombres seulement.

M. MAYBANK: Tous ces établissements sont maintenant la propriété de l'Etat.

M. ARMSTRONG: Vingt-six voies d'évitement desservent ces écoles d'aviation. Le National-Canadien en a installé dix et en installera peut-être six autres; le

Pacifique-Canadien en a aménagé onze. Il y a en plus les dépôts d'équipement et de réparations du Corps d'aviation royal canadien,—ils sont au nombre de dix. Le National-Canadien en dessert trois, le Pacifique-Canadien deux, et le Pacifique-Canadien et le National-Canadien en desservent quatre conjointement. Il y en a un qui n'est pas desservi du tout, il est situé à Calgary et sera tout probablement desservi par le Pacifique-Canadien. Nous obtenons 50 p. 100 environ du trafic ou un peu davantage.

M. ROSS: Quels sont les noms des quatre dépôts desservis conjointement?

M. ARMSTRONG: Je n'ai pas une liste des noms, bien qu'il y en a un, je crois, à...

M. MAYBANK: Il y en a un à Macdonald.

M. VAUGHAN: Il y en a un à l'aéroport même de Winnipeg.

M. ARMSTRONG: Un est situé à Macdonald.

M. VAUGHAN: Celui de Winnipeg est desservi conjointement.

M. MAYBANK: Il est à l'aéroport même et les deux chemins de fer sont tout à côté.

M. VAUGHAN: Le National-Canadien a une voie d'évitement et le Pacifique-Canadien en a aussi construit une.

M. MAYBANK: Vous faisiez probablement allusion il y a un instant à celui qui est situé à Macdonald. Je crois qu'il est desservi par le Pacifique-Canadien, sur la voie qui conduit à Neepawa; il est près de Portage-la-Prairie.

M. ROSS: Quelle situation existe à London?

M. ARMSTRONG: Le situation à London?

M. ROSS: Il y a un aéroport à cet endroit près d'une manufacture d'obus qui est en voie de construction.

M. ARMSTRONG: J'ignore si j'ai des renseignements à ce sujet.

M. VAUGHAN: La *Fleet Aircraft Company* est à construire cette usine qui est financée par l'Etat.

M. ROSS: C'est vous qui allez l'exploiter?

M. VAUGHAN: La compagnie précitée doit l'exploiter; l'usine est située sur le Pacifique-Canadien.

M. MAYBANK: Pour revenir aux établissements précités que les deux chemins de fer desservent, comment nous sommes-nous tiré d'affaires sous le rapport du trafic tenant à l'exécution de ces projets et du trafic qui provient ensuite de ces établissements?

M. ARMSTRONG: Pour ce qui regarde les usines que construit le ministère des Munitions et des approvisionnements nous estimons que nous nous tirons d'affaires très bien. Nous ne sommes pas aussi satisfaits en ce qui concerne les usines qui relèvent du ministère de la Défense nationale.

M. MCCULLOCH: A tout événement, le réseau de l'Etat devrait avoir la part du lion en ce qui regarde le trafic. Il devrait obtenir plus qu'il n'obtient maintenant. Le National-Canadien compte 21,000 milles de voies et le Pacifique-Canadien 16,000. Il devrait obtenir une portion du trafic-marchandises conforme à la différence dans le parcours. Je constate que le Pacifique-Canadien obtient plus que sa part, et je puis m'en rendre compte facilement quand des ministères, ici, à Ottawa, des services de l'Etat, envoient des télégrammes à des députés par les lignes télégraphiques du Pacifique-Canadien. Je suppose qu'il y a un fort pourcentage de députés qui voyagent par le Pacifique-Canadien quand ils pourraient tout aussi bien emprunter le National-Canadien.

M. MAYBANK: Je ne crois pas que vous ayez raison en ce qui regarde l'Ouest.

M. MCCULLOCH: Si vous voyagez d'ici à Toronto vous verrez que la plupart voyagent par le Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Ce sont des trains en commun.

M. McCULLOCH: La transmission d'un télégramme émanant d'un ministère à Ottawa par voie des lignes télégraphiques du Pacifique-Canadien n'est pas une chose satisfaisante.

M. MAYBANK: Cela semblerait indiquer que quelques-uns des services qui sont maintenus ici et dont nous avons parlé peuvent être réellement efficaces. C'est une sorte de réponse à la question posée il y a quelque temps.

M. FRASER: Oui. En toute justice, il faut dire que dans tous ces ministères il y a un grand nombre de personnes, d'employés qui sont chargés de la préparation des itinéraires et de l'envoi des dépêches télégraphiques. Ce que fait un ministère en particulier ne reflète pas nécessairement les instructions données par les autorités de ce ministère. Cela peut signifier un certain nombre de choses. Je ne voudrais pas que vous pensiez que je critique des instructions quelconques, s'il en existe. Je vous donne simplement les faits et je vous exprime mon opinion à ce sujet. Il peut y avoir beaucoup d'itinéraires préparés hors la connaissance du sous-ministre et du ministre. De fait, les autorités dirigeantes du ministère n'en connaîtraient peut-être rien. Tout cela figure dans le total en définitive. Les deux chemins de fer, voyez-vous, sollicitent aujourd'hui le trafic de l'Etat tout comme ils solliciteraient n'importe quel autre trafic. Du point de vue des chemins de fer, la clientèle de l'Etat provoque une forte concurrence, tout comme celle de n'importe quelle autre entreprise. Aux yeux des chemins de fer c'est tout simplement un autre client, à moins que vous ne releviez ici et là l'opinion qui prévaut dans certains ministères que le trafic du ministère devrait être partagé également entre les chemins de fer sur une base de pourcentage. Vous constatez cela dans certains ministères.

M. MAYBANK: Je suppose que M. Thompson ne dispose pas de beaucoup d'argent pour fins de propagande?

M. FRASER: Non, il a fallu que nous réduisions son budget.

M. MAYBANK: Monsieur le président, vous avez dit au début de la séance que nous siégerions demain probablement. Etes-vous encore de cet avis maintenant?

Le PRÉSIDENT: Nous ne pouvons terminer nos délibérations aujourd'hui.

M. MAYBANK: En ce qui a trait aux questions que je pourrais encore poser sur le point soulevé, j'ai obtenu à peu près tous les renseignements que je désirais. Si nous étions rendus au terme de nos délibérations, j'aurais une résolution à proposer, mais comme nous devons siéger de nouveau, je différerai ma proposition. Je songe à faire adopter une recommandation à l'effet que le trafic soit partagé dans la proportion de 65 et 35. Mais, avant de formuler ma proposition, je voudrais consulter le compte rendu des témoignages. Pour ce qui concerne cet aspect de l'administration, j'ai fini pour le moment. J'aurais voulu que le rapport que nous présenterons à la Chambre contint une recommandation dans le sens que j'ai indiqué.

M. JACKMAN: Monsieur le président, puis-je faire une ou deux observations dans le sens des remarques de M. Maybank? Il est manifeste que les deux vieux partis de ce pays se sont prononcés, en ces dernières années, contre l'amalgamation des chemins de fer ou la régie unique. L'opinion publique, telle que reflétée par ces deux partis, veut apparemment le maintien d'un régime de concurrence au pays. Nous devons tenir compte que si nous avons l'étatisation dans le cas d'un concurrent et un régime de propriété privée dans le cas de l'autre concurrent, la situation serait tout à fait différente de celle qui existerait dans le cas d'un service d'utilité publique tel qu'un réseau électrique ou téléphonique. Cela constitue un monopole dans ce domaine et diffère de la situation qui existe relativement aux chemins de fer. L'étatisation a peut-être beaucoup plus sa raison d'être dans ce cas là que dans le cas où il existe des services concurrentiels rivaux. Si l'Etat s'engage dans une telle entreprise il ne fait pas de doute qu'il peut

éliminer l'entreprise privée. Nous en avons un exemple ici. Si M. Maybank,—je ne dirais pas sa proposition,—si vous poussez la teneur de sa résolution jusqu'à sa conclusion logique il est fort manifeste qu'il n'y a pas de point d'arrêt en ce qui concerne le trafic de l'Etat. Je pourrais dire que l'Etat crée aujourd'hui plus de la moitié du revenu national. La moitié du commerce de tout le Canada serait forcément acquis au chemin de fer possédé par l'Etat. Voilà à quoi la situation aboutit logiquement, si nous admettons certaines prémisses. D'autre part, comme je le dis, le peuple canadien s'est prononcé en faveur de la concurrence et il me semble qu'il importerait de partager équitablement le trafic de l'Etat plutôt que de l'évaluer simplement parce que la ligne de l'Etat appartient à l'Etat. Il existe une différence très marquée entre l'étatisation et la propriété privée. Je fus quelque peu surpris, bien que je puisse en comprendre la raison, quand M. Hungerford a dit qu'il n'existait pas de projets pour la solution de ce grand problème des chemins de fer après la guerre. Nous ne pouvons compter que les affaires continueront de marcher aussi rondement qu'à l'heure actuelle. La seule solution qu'il nous a offerte fut: nous avons le réseau, donnez-nous le trafic, nous bouclerons notre budget et réaliserons des bénéfices. Quand une entreprise est trop considérable, l'initiative privée résoud le problème en réduisant les frais fixes et en diminuant les services, car il lui faut soit abandonner les affaires, soit au moins boucler son budget d'exploitation, même si elle ne réalise pas de bénéfices. Mais la situation est différente dans le cas du chemin de fer. Apparemment, il n'est pas essentiel qu'il réalise des bénéfices. Le public exige le service et la concurrence et le gouvernement est disposé à combler le déficit d'année en année. Je suppose que les mains des administrateurs et celles du président sont liées plus ou moins. Ils doivent certainement se conformer aux directives de l'Etat qui possède le chemin de fer et baille les fonds pour solder le déficit. Conséquemment, je veux simplement souligner quelques-unes des raisons qui justifient le maintien des deux réseaux concurrents dans un état vigoureux, autrement ils devraient être soumis à une régie unique et être fusionnés ou amalgamés. Mais du point de vue du Dominion du Canada cette solution n'est probablement pas à désirer.

M. MAYBANK: Puisque M. Jackman a pris prétexte de mes paroles pour se lancer dans le sujet, il conviendrait peut-être que je fasse deux ou trois observations. Tout ce qu'il a dit relativement à la situation des chemins de fer après la guerre en ce qui a trait à la question générale de la concurrence, de l'amalgamation, de l'unification et autres sujets du même ordre ne se rapporte pas, je crois, à l'enquête que nous dirigeons en ce moment.

Il a bien dit que l'adoption de mes propositions aurait pour effet de réserver la clientèle de l'Etat à un seul chemin de fer et forcerait probablement l'autre à abandonner les affaires. Sauf le respect que je lui dois, je crois que cette opinion est tout à fait erronée. Ce que je désirerais en réalité, c'est un partage du trafic que les circonstances particulières aux deux réseaux sembleraient indiquer. Un chemin de fer compte plus d'employés; nous avons des intérêts à acquitter sur une plus forte capitalisation et nous comptons plus de milles de voies. Je désirerais que ce partage se fît en tenant compte de tous ces éléments. Je suis loin de proposer un partage qui priverait un réseau de tout trafic.

Je crois que M. Jackman et moi nous nous entendons parfaitement sur la raison qui devrait motiver un partage équitable du trafic et c'est l'objectif que je voudrais atteindre. Je ne crois pas qu'un partage égal constitue un partage loyal. Aussi, la question se résume-t-elle à une divergence d'opinion entre nous fondée sur des chiffres, et même si cette divergence existe je doute beaucoup qu'il y ait...

Le PRÉSIDENT: Il me semble que la Chambre des communes est l'endroit désigné pour cette discussion. Nous sommes ici pour des fins d'enquête.

M. GRAY: Je voudrais poser à M. Fraser une question qui se rattache à la situation du trafic que l'on vient de discuter. Je crois que la plupart des députés

ont reçu une lettre circulaire,—j'en ai reçu une aujourd'hui,—transmise par livraison spéciale et envoyée par un nommé Bridges. J'ignore l'identité de cet individu. Cette lettre demande au Gouvernement de modifier la Loi des douanes de façon à permettre l'expédition de marchandises entreposées par voie directe en provenance de ports des Etats-Unis à destination d'autres ports des Etats-Unis, Détroit, Port-Huron et Windsor. Cette circulaire signale que cette modification n'influerait en aucune manière sur le trafic ferroviaire pour la raison que le transport dont il y est question se fait maintenant par des camions qui circulent de l'autre côté du lac. J'aimerais connaître votre opinion sur ce sujet, monsieur Fraser, car, à mon avis, cette question revêt une certaine importance en ce moment, vu, particulièrement que tous les députés viennent de recevoir cette lettre-circulaire.

M. FRASER: Bien entendu, monsieur Gray, je ne saurais dire si cette affirmation que ce trafic ne se ferait pas par chemin de fer est exacte ou non. Je n'y souscrirais certainement pas sans avoir beaucoup de preuves, parce que virtuellement chaque tonne de marchandises qui pourrait être transportée par chemin de fer ou par camion représente des marchandises qui prêtent à la plus forte concurrence et les camions ne les concéderaient pas aux chemins de fer ou les chemins de fer aux camions.

M. GRAY: Alors bon nombre de ces allégations ne sont pas fondées.

M. FRASER: En fait, comme vous le savez, il se fait un transport énorme de marchandises américaines entre Windsor, la frontière du Niagara et Buffalo par ces mêmes lignes, par ce territoire. Ce sont des lignes très encouragées et je doute qu'il y aurait encore des marchandises qui ne pourraient être transportées par rail si la loi des douanes est modifiée tel que le demande la lettre ci-dessus.

M. GRAY: Je suppose que vous savez que ces gens font des efforts résolus en ce sens.

M. FRASER: En fait, oui, et nous faisons des représentations au Gouvernement à ce sujet.

M. NICHOLSON: J'ai soulevé hier la question du transport des déchets de métaux. Le ministère des Services nationaux de guerre a fait une excellente publicité à ce sujet. On trouve beaucoup de déchets de métaux dans l'Ouest canadien, particulièrement sur les fermes, et les compagnies propriétaires d'élévateurs se sont offertes pour les recueillir. Les gens n'ont pas hésité à les offrir. Il me semble que le transport en est quelque peu paralysé à cause des tarifs élevés. Je me rends compte de cette difficulté. A-t-il été question de la possibilité de transporter ces déchets dans un endroit où ils pourraient être de quelque utilité pour notre effort de guerre?

M. MAYBANK: Puis-je ajouter un mot avant qu'on réponde. J'ai dit hier que je croyais qu'on avait pris des dispositions avec les chemins de fer et les marchands de ferraille pour que les premiers la transportent comme matières A.S.C. pendant une certaine période. On nous a répondu dans une certaine mesure et je me demande si on pourrait y ajouter un mot.

M. FRASER: Cela n'est pas exactement la situation. Je peux vous donner une prompte réponse. La voici: il s'est produit de la confusion au sujet des tarifs. Comme vous le savez, il y a les tarifs d'entier parcours ferroviaires, et les tarifs d'un itinéraire par voie des lacs et par rail. Naturellement, ces derniers sont meilleur marché que les premiers. Nous avons consenti à transporter les déchets de métaux pendant tout l'hiver et jusqu'à nouvel avis à partir de l'Ouest canadien aux tarifs d'un itinéraire par voie des lacs et par rail, plutôt qu'aux tarifs d'un parcours entièrement par rail. C'était une concession. Par exemple, prenons le tarif entre Winnipeg et Hamilton. On utilise beaucoup de déchets de métaux dans cette dernière ville. Le tarif d'entier parcours par rail serait de 51 cents par 100 livres. C'est celui de la dixième classe. Les tarifs par voie des lacs et par

rail sont de 44 cents ½ par 100 livres. C'est 6 cents ½ de moins. Bien entendu, ils ne s'appliquent que pendant la saison de navigation sur le Saint-Laurent. Nous avons consenti à maintenir le tarif de 44 cents ½ et l'avons gardé pendant tout l'hiver. Il s'applique maintenant à tous les points à l'est.

M. NICHOLSON: Pouvez-vous répondre à la question que j'ai soulevée?

M. FRASER: Oui, avec plaisir. Nous connaissons tous la campagne qui se fait en vue de recueillir les déchets de métaux pour les services nationaux de guerre. La question a été étudiée avec les chemins de fer et on a proposé à ces derniers de les transporter de l'Ouest canadien à l'Est à un tarif réduit. Nous avons étudié avec soin cette proposition et il n'a pas paru au National-Canadien qu'il devait réduire son tarif, ces déchets étant donnés. Ils ne coûtent rien. Les gens les offrent généreusement d'après ce que j'apprends. Des personnes s'offrent pour les recueillir et ce à très peu de frais. Nous transportons actuellement des déchets de métaux au tarif actuel—soit des déchets commerciaux achetés dans l'Ouest canadien—sans aucune perte jusqu'à Sorel; par exemple, des déchets en provenance d'Edmonton. Des marchands les y achètent, les trient à loisir et n'ont aucune difficulté à les expédier à Sorel à l'heure actuelle, au tarif en vigueur. Il ne nous a donc pas paru que les tarifs actuels constituaient un gros obstacle au transport des déchets donnés ou recueillis par des volontaires. Nous ne croyons pas qu'on ait avancé de bons arguments contre ces tarifs.

M. ROSS: Je présume que le tarif de 44 cents ½ donne un profit raisonnable.

M. FRASER: Je le suppose. Quand vous me demandez quel profit résulte d'un tarif précis, ce n'est plus dans ma sphère.

M. ROSS: Je pensais que vous pourriez établir un tarif pour chargement entier.

M. FRASER: Celui-ci en est un naturellement.

M. ROSS: Je veux dire un tarif plus bas. Vous transportez 100 livres pour 44 cents ½.

M. FRASER: Oui. Vous pourriez y arriver par n'importe quel moyen. Il est de 44 cents ½, ce qui me paraît être une concession assez généreuse. Je ne crois pas qu'il ait suscité des plaintes. Il vaut aussi pour les déchets de métaux commerciaux.

M. ROSS: Je pensais à ce qu'on m'a raconté concernant le transport des fruits aux Etats-Unis. On les transporte à tant par boîte, je crois, et les producteurs de fruits ont construit ces boîtes avec une sorte de parclose, ce qui leur a permis d'y mettre quelques oranges de plus. On m'a dit combien les chemins de fer ont perdu de millions de dollars à cause de cette légère modification dans les boîtes d'oranges afin d'en accroître la contenance.

M. FRASER: Les producteurs ont payé la boîte et son contenu, ils l'ont allégée et ils ont ainsi payé moins.

M. ROSS: Oui.

M. MAYBANK: Quant à la ferraille, il y en a énormément par toutes les fermes de l'Ouest canadien. Les cultivateurs l'amoncellent plutôt que de la jeter. Ils ne savent quand elle pourrait servir, cependant ils ne prennent pas la peine d'en disposer. Elle n'est pas recueillie de façon économique, mais il y en a beaucoup. Nos organismes qui s'occupent de récupération dans divers endroits ont engagé les cultivateurs à apporter leur ferraille dans les petites villes, mais c'est de là qu'ont surgi les difficultés pour l'amener au centre de distribution, Winnipeg. J'ai ouï dire, en passant, qu'on n'est guère désireux à Hamilton d'employer la ferraille de l'Ouest canadien; on ne veut pas que les gens prennent l'habitude d'en envoyer aux aciéries. Je crois que c'est l'attitude des propriétaires d'aciéries. M. Scully, le régisseur de l'acier a parlé en ce sens. Pour l'Ouest canadien, il est à désirer qu'il envoie sa ferraille à Selkirk où il y a une laminerie. Lorsque cette ferraille reste en tas cela refroidit l'enthousiasme qu'ont éveillé chez les gens les

organismes ci-haut. Nous aimerions qu'on prenne quelque moyen de la transporter parce qu'elle est précieuse pour le pays mais elle n'est pas économique à ramasser.

M. Ross: Elle pourrait l'être à la longue.

M. Maybank: Oui. On n'estime plus que le glanage soit économique, bien qu'il pourrait l'être s'il s'effectuait sans aucun frais. Le ramassage de cette ferraille peut y être comparé en ce qu'il n'entraîne aucun frais. Vous n'en obtiendrez jamais le transport aux tarifs ordinaires, parce qu'on ne peut pas même actuellement nous l'expédier de bon nombre de ces endroits. Ne réaliseriez-vous pas quelque bénéfice en transportant cette ferraille comme matières A.S.C. plus un léger pourcentage... J'ignore lequel, mais qu'il soit faible.

M. Ross: Et gardez-en un compte distinct.

M. Fraser: Monsieur Maybank, pour m'expliquer clairement à ce sujet, je puis vous dire que le sous-ministre des Services nationaux de guerre s'est occupé très activement de cette question et qu'il a organisé le transport des déchets de métaux à la demande du ministre. On ne nous a jamais demandé de concessions en matière de tarifs sur ces déchets transportés dans l'Ouest canadien. On dit que leur transport ne présente aucune difficulté.

M. Maybank: Naturellement, on pourrait facilement vous le dire. Je vous ai parlé de ces organismes de Winnipeg. Ils y recueillent toutes sortes de déchets de métaux avec un très grand succès. Il en est de même dans les autres villes. Ces organismes prennent de l'ampleur, leur territoire s'accroît chaque jour, et cependant ils n'en sont pas rendus au point, peut-être parce qu'ils sont trop occupés de faire des représentations spéciales au ministère et ainsi vous n'en avez pas profité. Je sais que les chemins de fer pourraient aider considérablement ce mouvement patriotique. Je vous fais cette suggestion afin de renverser un précédent et pour que vous agissiez de votre propre initiative dans l'intérêt de ce mouvement patriotique.

M. Fraser: Ma foi, monsieur Maybank, il convient, je crois, de dire qu'on nous a fait de très nombreuses représentations et qu'il y a eu de nombreux pourparlers à ce sujet. M. Scully, dont vous avez cité le nom, n'a pas encore classé cette affaire. Après les représentations qui lui ont été faites, je crois pouvoir dire avec raison, n'est-ce pas, que nous attendons ses autres propositions, s'il en a. Le dossier n'a pas été renvoyé aux affaires classés. Je crois qu'on nous a demandé uniquement l'abaissement des tarifs de l'Ouest canadien à l'Est, non pas pour le parcours dans l'Ouest. Je crois qu'on se demande sérieusement si on devrait transporter ou non les déchets de métaux en grandes quantités de l'Ouest à l'Est du pays.

M. Maybank: C'est ce que m'a fait remarquer M. Scully, et les exploitants d'aciéries m'ont dit la même chose.

M. Fraser: La demande en serait peut-être plus forte sur la côte du Pacifique. Cela vous irait-il, messieurs, de dire que la question est encore pendante avec M. Scully?

M. Maybank: Je sais que vous vous efforcerez de coopérer le plus possible au succès de tout projet louable. J'ai une suggestion à vous offrir. Elle est à l'effet que vous proposiez à quelqu'un dans votre service des magasins à Winnipeg, quelqu'un du service du trafic, de se mettre en relation avec l'organisme ou les organismes dont j'ai parlé et d'en faire partie comme membre. Je sais que cela leur rendrait un grand service. Je crois que vous conviendrez, après réflexion, que vous pouvez leur être très utile.

M. Nicholson: Dois-je comprendre que vous avez dit ne pas avoir reçu de demandes de réduction des tarifs à l'intérieur de l'Ouest canadien?

M. Fraser: C'est exact.

M. Nicholson: J'ai de la correspondance qui remonte à décembre, à l'époque où un appel a été adressé aux associations patriotiques de mon comté et elles ont été des plus désireuses de faire leur part dans cette campagne. Elles croient

pouvoir le faire sans grand sacrifice, mais si je suis bien renseigné, les tarifs à partir du nord de la Saskatchewan jusqu'à Winnipeg sont encore si élevés qu'il ne reste presque rien à ces associations après qu'elles ont acquitté le transport sur les déchets de métaux jusqu'à Winnipeg.

M. FRASER: S'il s'agit d'une commande, une des choses qui nous embarrasse est la suivante. On achète présentement et on paie à raison de $1 et de $2 la tonne, je ne sais pas au juste, les déchets de métaux venant du nord de la Saskatchewan, à partir d'Edmonton comme point le plus à l'Ouest. Ils sont recueillis et expédiés au tarif actuel et vendus à profit.

M. DONNELLY: Il n'en est pas ainsi dans ma région. Des hommes y sont venus recueillir des déchets de métaux pour les expédier à Vancouver. Ces déchets y ont été vendus et ensuite expédiés au Japon. Ceux qui s'occupaient de la chose y ont renoncé dès le relèvement des tarifs. J'apprends du ministère que ces déchets ne peuvent plus être expédiés hors du pays et on essaie d'obtenir du chemin de fer un tarif réduit pour leur transport. On dit qu'à l'heure actuelle la ferraille ne rapporte pas assez pour couvrir les frais de transport. C'est ce que m'ont dit des expéditeurs eux-mêmes.

M. FRASER: Cela peut être la pure vérité là-bas, docteur, mais il se transporte néanmoins beaucoup de déchets de métaux.

M. DONNELLY: Pas de la ferraille, peut-être certains autres déchets d'aluminium ou de laiton, mais pas de la ferraille.

M. FRASER: Oui, docteur, il s'en transporte aujourd'hui.

M. ROSS: Cet aspect de la question dont a parlé M. Scully n'est pas propre uniquement à l'Ouest canadien. Il a traité de la région de l'Est et de la région centrale.

M. FRASER: Peut-être. Le même problème ne semblait pas se poser dans l'Est.

M. ROSS: Il en est de même partout.

M. FRASER: Le tarif ne semblait pas constituer un obstacle, parce que d'habitude, la ferraille s'écoule sur les marchés de l'Est. Hamilton est un bon exemple. Le tarif pour les déchets de métaux recueillis à North Bay est insignifiant en comparaison de celui qui s'applique à partir d'Edmonton, à cause de la grande différence par tonne. Il faut surmonter cet obstacle.

M. ROSS: Nous comprenons l'effort de guerre et l'effet qu'il produit sur les gens en général qui recueillent ces déchets et les expédient. Ils y consacrent leur temps et leurs soins, et je me demandais si M. Scully devait appliquer le tarif à toutes les régions.

M. FRASER: Je n'en doute pas. On n'avait pas pensé que si le prix des déchets suffisait à payer tous les frais, qu'on réduirait le tarif fort afin de permettre à quelqu'un de réaliser des bénéfices. Ceux qui recueillent ces déchets le font volontairement sans exiger ni demander de bénéfices. La question a été envisagée ainsi: si le prix à destination suffisait à faire face aux frais de transport, aux débours et au tarif, on obtenait ce qu'on voulait. La dernière fois que nous avons étudié la question, il en était ainsi. Je crois encore que c'est un fait remarquable que pour le même prix à la destination, des marchands peuvent acheter des déchets qu'ils expédient à Sorel au tarif régulier. Nous croyons qu'on réalise de ce chef des bénéfices afin de faire face aux débours et de récompenser le très bel enthousiasme de ceux qui recueillent ces déchets. S'il en est autrement, le problème change d'aspect, je l'avoue.

M. ROSS: Je ne voudrais pas pour tout au monde que les aciéristes déclarent manquer de ferraille à cause des tarifs de transport élevés.

M. NICHOLSON: Il n'y a qu'un endroit dans ma circonscription qui compte plus de 1,000 âmes. Nous n'y avons pas de marchands de déchets de métaux

ou qui que ce soit possédant quelque expérience dans le tri ou le transport de ce produit. Les gens sont très généreux. J'ai lu des instructions adressées aux marchands de déchets concernant la fragmentation et le tri des déchets. Nous n'avons personne qui sache comment en disposer. Ces tas de déchets sont très laids. Vous conviendrez qu'il est mauvais pour le moral des gens de les convaincre qu'ils font œuvre utile et nécessaire en donnant leurs rebuts de métal, et de laisser ensuite ces rebuts s'accumuler pendant des mois sans en disposer.

M. FRASER: Je prétends qu'on pourrait soutenir que si un marchand obtenait gratuitement des déchets en quantité suffisante, il n'aurait aucune difficulté à les expédier maintenant s'il pouvait les acheter, les payer comptant et les expédier aux tarifs actuels à partir d'Edmonton.

M. VAUGHAN: Je crois que tout dépend du régisseur de l'acier. Il fixe le prix des déchets de métaux dans divers endroits. Ce prix est établi aux aciéries et, défalcation faite des frais de transport, il doit rester une somme importante pour l'expéditeur.

M. MAYBANK: Monsieur Vaughan, j'ose dire qu'il peut y avoir de nombreux tas de ferraille à certains endroits d'où l'expédition ne serait pas économique. Je crois que la question est bien plus compliquée qu'on pourrait le croire.

M. VAUGHAN: Je puis ajouter que le ministère des Services nationaux de guerre a retenu les services de M. Keller, notre magasinier général à Winnipeg, afin de faire une étude complète de la question. Je crois qu'il l'a terminée pour l'Ouest. De ce chef le ministère possède toute la documentation nécessaire. Il entre dans les attributions de M. Scully de prendre toutes les initiatives nécessaires afin de rectifier toutes disparités dans les prix.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la discussion sur ce sujet a été assez longue. Nous avons piétiné sur place cet après-midi.

M. GRAY: Nous nous sommes beaucoup renseignés.

M. MAYBANK: Nous avons peut-être obtenu beaucoup de transport pour le National-Canadien, que vous le sachiez ou non.

M. JACKMAN: Je m'inquiète d'un poste que nous avons abordé ce matin concernant la perte de capital sur la vente de deux navires, le *Prince David* et le *Prince Robert*. Depuis ce matin j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec le ministre des Services navals à propos du prix payé par le Gouvernement au National-Canadien. Il m'a dit qu'à son avis, bien que le Gouvernement eût profité d'une aubaine, le prix payé était raisonnable. J'ai donc avancé deux propositions ce matin; j'ai cru que l'une ou l'autre devait convenir et j'en ajoute maintenant une troisième. Il se peut que le coût primitif de ces deux navires ait été si élevé qu'en dépit d'une dépréciation estimée suffisante à 3 p. 100 par année, il n'a pas été possible d'abaisser leur coût à ce que vous auriez dû obtenir pour les deux paquebots, même dans un marché favorable. Je suppose qu'ils ont dû coûter beaucoup plus qu'ils l'auraient dû. Ils ont dû être achetés à une époque où les prix étaient exceptionnellement élevés et ils ont été inscrits à une très grande valeur aux livres du réseau. En a-t-il été ainsi?

M. COOPER: Ils furent terminés en 1930. J'ai dit ce matin qu'ils avaient coûté $4,329,000. J'ignore si c'était trop ou non.

M. JACKMAN: Ont-ils jamais rapporté quelque chose?

M. COOPER: Ils n'ont pas été profitables au réseau.

M. JACKMAN: D'après ce que vous en savez, leur exploitation n'a pas été profitable. Ont-ils été en service ces dernières années?

M. COOPER: Ah! oui, le *Prince Robert* l'a été plus ou moins chaque été sur la côte du Pacifique. L'autre est immobilisé depuis deux ou trois ans.

M. JACKMAN: Le *Prince Robert* a été en service pendant l'été?

M. COOPER: Oui, il faisait des croisières sur le littoral du Pacifique.

M. JACKMAN: Et l'autre a été immobilisé. Il est plutôt alarmant de voir qu'à la liquidation un actif de ce genre subit une moins-value aussi forte, malgré la dépréciation inscrite aux livres, surtout quand la vente a lieu à une époque où le marché des navires est des plus favorables. On est alors porté à se demander quelle proportion de l'actif est inscrite à une valeur fictive.

M. COOPER: En ce qui nous concerne, le problème n'est pas la valeur de l'actif, c'est l'importance du passif que nous devons assumer. Tel est le problème: faire face aux frais des obligations du chemin de fer aujourd'hui. J'ignore quelle est la valeur du National-Canadien et personne ne peut l'estimer; tout dépend de la norme selon laquelle on apprécie la valeur et ce mot se définit de diverses façons.

M. JACKMAN: Il est difficile de comprendre si les opérations du réseau s'exécutent bien en relation avec le capital, si un grand nombre de valeurs comprises dans ce capital y figurent à des chiffres excessivement élevés comme ce semblait être le cas de ces deux navires.

M. COOPER: Je ne crois pas que vous puissiez tirer cette conclusion d'un seul exemple de cette sorte.

M. JACKMAN: C'est le seul...

M. COOPER: C'est une déduction plutôt outrée.

M. JACKMAN: C'est l'unique exemple de capitaux fixes ayant été réalisés ces douze derniers mois, et, de ce fait, il est plutôt alarmant de penser qu'ils valent peut-être beaucoup moins que la somme pour laquelle ils figurent aux livres de la compagnie. J'aimerais savoir de la direction si oui ou non le coût des capitaux fixes du réseau lui paraît raisonnable. Est-ce un actif productif? Naturellement, je me rends compte que si le réseau obtient assez de trafic tous ses problèmes sont résolus. Par ailleurs, je crois que le coût déprécié des navires dépassait ce que leur vente aurait jamais pu donner, à moins qu'ils n'eussent été en service depuis des années.

M. MCCULLOCH: Nous restons au même point.

Le PRÉSIDENT: Oui, nous avons dépassé ce poste depuis longtemps.

M. JACKMAN: Je voulais avoir quelques éclaircissements sur ces questions et à mesure qu'elles nous sont exposées je les demande.

Le PRÉSIDENT: Nous avons discuté cette question pendant une demi-heure ce matin et avons fini par nous entendre. Nous en sommes maintenant à la page 20, "Dette consolidée—principal et intérêts".

M. JACKMAN: Le moment est-il venu où vous deviez me parler de ces certificats de "l'Equipment Trust"?—les $9,000,000.

M. COOPER: Non, monsieur. Je vous suggère d'attendre la présentation du budget. Je n'essaie pas de vous retarder, mais que chaque chose soit faite en son temps.

Le PRÉSIDENT: La question est-elle adoptée?

(Adopté).

Le PRÉSIDENT: Page 21 "Immobilisations dans les filiales".

M. EMMERSON: Qu'est cette *Toronto Terminals Railway Company?*

M. COOPER: Elle appartient en commun au National-Canadien et au Pacifique-Canadien et elle possède la gare de Toronto.

M. EMMERSON: La valeur inscrite est simplement nominale; elle ne représente nullement celle de l'actif de cette compagnie, n'est-ce pas?

M. COOPER: Non, ces actions sont émises afin de fournir à la compagnie un fonds de roulement. Les immobilisations dans les installations ferroviaires ont été couvertes par une émission d'obligations de la *Toronto Terminals Railway Company*. Celle-ci a financé la construction de cette propriété au moyen d'une

émission d'obligations. Elle s'est pourvue d'un fonds de roulement par une émission de capital-actions. C'est pourquoi la somme est relativement faible.

M. EMMERSON: S'agit-il de la gare Union?

M. COOPER: Oui.

M. EMMERSON: Pourriez-vous me dire combien a coûté ce terminus?

M. COOPER: Environ $26,000,000. Je n'ai pas les chiffres exacts, mais c'était à peu près cela.

M. EMMERSON: L'estimation du coût serait d'environ $3,000,000 inférieure à celle de la tête de ligne de Montréal.

M. ARMSTRONG: Il s'agit ici des déboursés par la *Toronto Terminals Railway Company,* environ $26 millions. Cela ne tient pas compte de tout ce qui a été dépensé au viaduc de Toronto, ce qui comprenait l'étagement des voies et la gare, soit un coût global de $40 millions—légèrement plus.

M. EMMERSON: Il a été dépensé quarante millions de dollars à Toronto contre $29 ou $30 millions à Montréal?

M. ARMSTRONG: Oui, c'est exact, c'est ce que les deux chemins de fer ont dépensé; l'autre dépense a été faite naturellement par un chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout sur ce sujet?

M. HANSON: Il y a ces $150,000 et $75,000 pour la *Vancouver Hotel Company Limited.* Voulez-vous nous donner des précisions là-dessus?

M. COOPER: C'est encore une émission de capital-actions par la *Vancouver Hotel Company* pour s'assurer un fonds de roulement. Cette compagnie appartient conjointement au National-Canadien et au Pacifique-Canadien. Chacun en détient la moitié des actions. L'immeuble lui-même est la propriété du National-Canadien et la compagnie hôtelière n'en est que l'exploitante. C'est le National-Canadien qui le loue.

Le PRÉSIDENT: "Importants passifs éventuels". Voulez-vous faire une déclaration sur ces passifs, monsieur Armstrong?

M. ARMSTRONG: Je ne le crois pas, monsieur.

M. HANSON: J'ai un mot à dire à propos de ces passifs éventuels. On a suggéré au Comité depuis ces dix dernières années que la compagnie ferroviaire et le Gouvernement devraient essayer de liquider ces obligations perpétuelles. A-t-on tenté quelque chose en ce sens l'année dernière? On nous a dit, je crois, qu'on tenterait de faire quelque chose. Ces passifs ont-ils été réduits de quelque façon?

M. COOPER: Les $119 millions à 4 p. 100 du Grand-Tronc sont les plus importants. Cette émission a été l'objet d'une ordonnance de dévolution par le Trésor du Royaume-Uni. On a racheté les titres à l'exception d'un faible reliquat qui n'est pas détenu au Royaume-Uni ou qui n'est pas sujet à la dévolution. On n'a pris jusqu'ici aucune décision concernant les autres émissions.

M. HANSON: Cette émission a été rachetée l'an dernier.

M. COOPER: Depuis octobre—pour 22½ millions de livres.

Le PRÉSIDENT: Page 22 "Compagnies constituant le réseau de l'Etat canadien".

(Adopté).

Page 23. C'est la suite de ce qui précède.

(Adopté).

Page 24. "Tonnage productif par denrée—années 1940-1939".

M. NICHOLSON: A propos de ce poste pour le blé, qu'en sera-t-il pour 1941?

M. HUNGERFORD: Cette question est trop obscure.

Le PRÉSIDENT: C'est vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué.

M. NICHOLSON: Etant donné que la Commission des grains a décrété une réduction de la quantité de blé transporté, j'ai cru que vous auriez quelque idée de l'effet sur votre volume de transport.

M. HUNGERFORD: Tout cela prête à des conjectures; il n'y a aucune base pour une estimation raisonnable.

(Adopté).

Le PRÉSIDENT: Page 25 "Tonnage productif par denrée—Suite".

(Adopté).

Page 26 "Inventaire du matériel".

M. HANSON: Avez-vous été désavantagés depuis le début de la guerre par quelque insuffisance de matériel à cause de la guerre?

M. ARMSTRONG: Il n'y a pas encore insuffisance de matériel.

M. MCCULLOCH: Disposerez-vous, cette année, de nouveaux wagons en plus de ceux dont vous m'avez donné la liste ce matin?

M. ARMSTRONG: Ceux dont il s'agit ici sont indiqués comme ayant été fournis en 1940.

M. MCCULLOCH: Et en 1941?

M. ARMSTRONG: Le budget de 1941 prévoit certain matériel. Le ministre nous a suggéré ce matin de disposer du matériel lors de l'étude de ce budget.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout pour cette page?

Les différents articles sont adoptés.

Le PRÉSIDENT: Page 27 "Statistiques de l'exploitation des voies ferrées".

M. JACKMAN: Après tout, ces statistiques ne peuvent pas évidemment signifier grand'chose pour nous à moins que nous ne puissions les étudier avec soin. Je suppose que l'administration ne les prépare pas sans raison. Quelques explications les concernant ne seraient pas superflues. Elles n'ont pas été préparées pour rien. Quelqu'un de la gérance ne voudrait-il pas nous signaler un poste de quelque importance?

M. ARMSTRONG: Dans son exposé, M. Hungerford a signalé plusieurs chiffres qui résument particulièrement le trafic-marchandises. Ce sont les chiffres fondamentaux.

M. JACKMAN: Nous voyons dans l'exposé de M. Hungerford que tous les renseignements nécessaires sont mis en évidence.

M. ARMSTRONG: Je dirais que ce sont les points saillants pour 1940.

Le PRÉSIDENT: Adopté?

Les articles sont adoptés.

Le PRÉSIDENT: Page 28 "Le personnel et sa rémunération".

M. HANSON: Une question concernant la longueur moyenne des voies exploitées et le coefficient d'exploitation. Comment ces données se comparent-elles à celles des chemins de fer américains de mêmes situations? Comment votre coefficient d'exploitation se compare-t-il à celui des chemins de fer américains?

M. ARMSTRONG: Par mille, monsieur?

M. HANSON: Oui.

M. ARMSTRONG: Tout dépend entièrement du volume du trafic. La moyenne des chemins de fer américains ont un trafic bien plus dense que le nôtre. Par conséquent, leurs coefficients d'exploitation par mille sont sensiblement plus forts que les nôtres.

M. HANSON: Plus forts?

M. ARMSTRONG: Il y a quelques années on nous donnait l'analyse de la moyenne du tonnage transporté.

M. HANSON: Il y a quelques années on nous donnait l'analyse du tonnage transporté, etc. Avez-vous ces statistiques maintenant?

M. ARMSTRONG: Nous n'avons pas fait cette analyse pour 1940, mais elle est très facile à faire. Elle comporterait des données analogues à celles d'il y a quelques années.

M. HANSON: Ces renseignements seraient très utiles au Comité.

Le PRÉSIDENT: "Le personnel et sa rémunération".

M. NICHOLSON: Avant que nous abordions ce sujet, j'ai une observation à faire: j'ai demandé hier quelles avaient été les pertes de recettes imputables aux différentes opérations du réseau. Je ne les ai pas obtenues. Avez-vous une idée des régions les plus rémunératrices?

M. ARMSTRONG: Sans aucun doute.

M. NICHOLSON: Et ces recettes-marchandises? Pouvez-vous me donner quelques renseignements sur les différentes régions ou divisions les plus rémunératrices?

M. ARMSTRONG: Il y a deux ou trois ans on a produit à l'enquête du Sénat sur les chemins de fer canadiens une carte où étaient indiquées les lignes rémunératrices du National-Canadien. Le président du Comité l'avait demandée, je crois. Il faut reconnaître que les recettes et les dépenses y étaient séparées de façon arbitraire, mais cette carte indiquait les lignes dont les recettes suffisaient à compenser tous les frais y compris l'intérêt, ou encore celles dont les recettes et les dépenses s'équilibraient, et enfin les lignes déficitaires. Je pourrais vous fournir une reproduction réduite de cette carte. Les lignes y sont indiquées en trois couleurs différentes selon leurs catégories.

M. NICHOLSON: Cette carte remonte à trois ans.

M. ARMSTRONG: A 1938.

M. NICHOLSON: Vous n'en avez pas apporté une aujourd'hui.

M. ARMSTRONG: Non. Nous connaissons la ligne à plus fort trafic. Cela est calculé chaque année, surtout pour établir notre programme d'entretien, pour que nous sachions le trafic de chaque subdivision. Les ingénieurs emploient ces calculs afin d'établir les frais des diverses lignes à densité de trafic variable, mais nous n'entrons pas dans la question de la répartition des recettes et des dépenses à chaque tronçon particulier de ligne. A tout événement, cela doit être établi de façon arbitraire.

M. NICHOLSON: Vous n'établissez pas ces calculs afin d'indiquer les territoires productifs ou improductifs du réseau?

M. ARMSTRONG: Pas selon les lignes. J'ai déjà dit que nous avons certains chiffres des dépenses réelles imputées à chaque région, mais ils ne donnent pas une idée juste d'une région. Ainsi, par exemple, pour ce qui est de la région de l'Atlantique, les wagons qui sont réparés à Moncton peuvent circuler partout ailleurs sur le réseau. Les dépenses peuvent intéresser un endroit et les wagons peuvent circuler ailleurs. Il faut donc employer une démarcation arbitraire pour la séparation géographique des dépenses. C'est un problème très ardu et on ne peut que l'exposer arbitrairement.

M. HANSON: Je crois que M. Armstrong est en quête de renseignements.

M. ARMSTRONG: Nous avons étudié au Comité, monsieur Hanson, certains chiffres qui établissaient une comparaison entre certaines lignes et le coefficient d'exploitation du National-Canadien avec les chemins de fer américains de première classe. Ces chiffres représentaient une moyenne établie pour ces chemins de fer pour 1940. Nous les avons comparés à ceux de 1923 afin de constater l'amélioration obtenue par le National-Canadien en comparaison de celle des chemins de fer américains de première classe. Les données indiquent que certaines lignes ont moins progressé que ces chemins de fer, tandis que d'autres ont progressé davantage. Je crois qu'après avoir examiné ces calculs vous en déduiriez que les améliorations s'équilibrent presque. Il s'agit ici entièrement de statistiques moyennes techniques, comme par exemple: les tonnes-milles brutes par

trains-heures. Ici, nous accusons une amélioration de 76 p. 100; celle des chemins de fer américains de première classe s'établit à 101 p. 100 pour cette période. Voici d'autres calculs: les wagons-milles par wagons-jours. Ici notre amélioration est de 50.8 p. 100 calculée pour une période de 17 ans. Celle des chemins de fer de première classe est légèrement inférieure à 26 p. 100. J'ignore si c'est cela que vous avez demandé. Je n'ai pas les pourcentages du Pacifique-Canadien pour ces frais. Nous avons comparé les nôtres à ceux des chemins de fer américains de première classe, parce que notre comptabilité ressemble beaucoup à la leur.

M. NICHOLSON: Quelles données avez-vous concernant les recettes et les dépenses de l'exploitation des automotrices?

M. ARMSTRONG: Nous savons ce qui en est quant aux recettes, mais je ne crois pas que nous les ayons disposées en tableaux. Je puis seulement vous dire ceci: sur certaines lignes les automotrices peuvent être exploitées à bien meilleur marché que les trains réguliers, elles conviennent tout à fait aux besoins et c'est la raison de leur adoption. Sur certains parcours les recettes sont supérieures aux dépenses; sur d'autres il n'en est pas ainsi. Certaines de ces lignes à faible trafic où circulent ces automotrices relèvent de la catégorie précitée; elles sont exploitées pour l'avantage du public mais leur exploitation même est déficitaire.

M. NICHOLSON: Vous n'avez pas acheté beaucoup de ces automotrices, récemment, n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: Non, pas depuis des années, je crois.

L'article est adopté.

Le PRÉSIDENT: "Répartition du dollar". Voulez-vous étudier ce poste de la page 28?

M. EMMERSON: J'ai une autre question concernant la densité du trafic. Calculez-vous d'une année à l'autre les changements dans la densité du trafic de divers tronçons? Il peut arriver qu'elle soit au maximum sur un certain tronçon en comparaison d'autres du réseau. Sur quelle ligne le trafic fut-il le plus dense en 1940?

M. ARMSTRONG: Je dirais qu'il le fut sur les lignes Toronto-Hamilton, ou Hamilton-London. Je parle naturellement du trafic-marchandises, mais le trafic-voyageurs y fut aussi le plus dense.

Le PRÉSIDENT: "Répartition du dollar". Voulez-vous étudier ce poste?

M. NICHOLSON: Je remarque à propos du premier poste que la main-d'œuvre obtient un plus faible pourcentage du dollar en 1940 qu'en 1939. Les syndicats pourraient peut-être en tirer un argument en faveur de hausses de salaires? Croyez-vous qu'ils recourraient à ce procédé?

M. ARMSTRONG: J'ignore s'ils l'utiliseraient, mais s'ils le faisaient, je ne crois pas qu'il serait bien justifié.

M. NICHOLSON: Qu'y trouverait-on à redire?

M. ARMSTRONG: A une moyenne statistique telle que celle-là, je ne le sais pas. On trouverait des motifs de la rejeter.

L'article est adopté.

Le PRÉSIDENT: Page 29 "Longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1940". Ce poste va-t-il être discuté?

M. HAZEN: Quelles sont les voies louées dans la région de l'Atlantique? Je vois une ligne de 6.41 milles. Est-elle louée de quelqu'un?

M. ARMSTRONG: C'est celle de l'*Acadia Coal Company*.

M. HAZEN: Où se trouve-t-elle?

M. ARMSTRONG: A Stellarton.

M. HAZEN: Cette ligne appartient à l'*Acadia Coal Company?*

M. HUNGERFORD: Je crois que c'est ce qu'on nomme le Vale Railway.

M. HAZEN: Comment l'appelez-vous?

M. HUNGERFORD: L'embranchement de Thorburn près de New-Glasgow.

M. HAZEN: Le louez-vous de quelqu'un?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. HAZEN: Comment le loyer en est-il établi; sur quelle base? Quel loyer payez-vous?

M. HUNGERFORD: Nous payons un taux uniforme de $1,200 par année.

M. HAZEN: Prenez le Vermont-Central. Combien payez-vous par année pour ces 125 milles de voie?

M. COOPER: $222,000.

M. HAZEN: Par année?

M. COOPER: Oui.

M. NICHOLSON: Les recettes des lignes américaines ont-elles fléchi depuis le début de la guerre?

M. ARMSTRONG: Non; elles ont augmenté.

Le PRÉSIDENT: La page 29 est-elle adoptée?

M. NICHOLSON: Où en sont les affaires de la section du Vermont-Central aux Etats-Unis?

M. ARMSTRONG: Elles s'accroissent constamment.

M. COOPER: Son trafic s'est accru de 14.5 p. 100 l'an dernier.

M. HAZEN: Entre quels points le Vermont-Central s'étend-il?

M. ARMSTRONG: De Montréal, en partie, jusqu'à New-London, avec quelques embranchements. La ligne proprement dite aboutit à Saint-Jean où elle se relie au National-Canadien. Elle touche White River Junction à l'autre extrémité. De là ses trains ont droit de passage sur les voies du B. & M. La propre ligne du Vermont-Central se continue après jusqu'à New-London.

La page 29 est adoptée.

M. MCCULLOCH: Je propose l'adoption du rapport.

Le PRÉSIDENT: M. McCulloch propose l'adoption du rapport.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Avant de poursuivre, messieurs, nous devrons prendre une décision sur une question qui surgit à l'instant. Le parti libéral a un caucus demain matin et la présente salle ne sera pas libre. Il est probable que le Comité ne pourrait se réunir ailleurs. Cette difficulté pourrait être résolue en partie si nous nous réunissions ce soir.

M. NICHOLSON: Y aurait-il une autre salle de libre quelque part?

Le PRÉSIDENT: Peut-être, mais nous avons un caucus. Nous ne pouvons pas assister à la séance du Comité et au caucus en même temps.

M. JACKMAN: Il y a aussi une limite aux forces physiques. Pour ma part, je m'oppose très fortement à ce que le Comité se réunisse ce soir à moins de raisons très graves. C'est très fatigant de siéger toute la journée et le soir dans cette salle suffocante, et je me sens épuisé à cause de l'atmosphère humide.

Le PRÉSIDENT: Si le Comité ne veut pas siéger ce soir, alors je renoncerai à ce projet.

M. NICHOLSON: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Très bien, n'en parlons plus. Le rapport suivant est celui du Trust des titres du National-Canadien.

M. HUNGERFORD: Je vais demander à M. Maclennan, le délégué en chef du trésor au ministère, de nous le lire.

M. MACLENNAN:

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

OTTAWA, le 19 mars 1941.

L'honorable P.-J.-A. CARDIN,
Ministre des Transports,
OTTAWA.

MONSIEUR LE MINISTRE,—Conformément aux dispositions de l'article 23 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, les régisseurs ont l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les opérations du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1940.

La valeur originairement déclarée du capital-actions du Trust des titres a été augmentée au cours de l'année de $1,694,179.20, ce qui représente l'excédent du gain de capital sur les pertes de capital au cours de l'année.

Les pertes de capital au cours de 1940 qui n'ont pas été remboursées en espèces au chemin de fer par Sa Majesté, et le gain de capital dont le chemin de fer a tenu compte dans la part de propriétaire, comprennent:

ABANDONS DE VOIES, ETC.

Embranchement de St. Martins	28.75 milles	$ 355,420 90
Fortierville à St-Grégoire	27.25 "	584,856 30
Carbo à Cushing Jct.	24.60 "	825,846 87
Two Rivers-Cache Lake	4.12 "	160,971 05
Oshawa Electric Railway	3.38 "	161,016 45
Alvinston à Kingscourt	9.68 "	123,098 14
Embranchement de Sellwood	4.50 "	123,139 85
Total des abandons de voies, etc.		$2,334,349 56
Perte de capital (sans compter la perte de dépréciation) sur la vente du *SS. Prince David* et du *SS. Prince Robert*		1,474,971 24
Gain de capital sur le rachat de £22,500,000 G.T.R. 4% Perp. Debenture Stock acquis en vertu de l'ordonnance du Royaume-Uni du 26 octobre 1940 et de l'arrêté en conseil du Dominion du Canada, C.P. 6002, du 25 octobre 1940		*5,503,500 00*
Gain net de capital		*$1,694,179 20*

En ce qui concerne le gain de capital, la dette consolidée en cours de la *Canadian National Railway Company* comprenant £24,624,455 de 4% *Perpetual Consolidated Debenture Stock* émis par l'ancienne *Grand Trunk Railway Company of Canada,* dont le service des intérêts était garanti par le Dominion en vertu des dispositions de la Loi de l'acquisition du Grand Tronc de chemin de fer, 1919. Par une ordonnance en date du 26 octobre 1940, édictée par le Trésor de Sa Majesté dans le Royaume-Uni, la portion de ces titres entre les mains de personnes résidant dans le Royaume-Uni a été transférée au Trésor. Le prix de dévolution était de £103.17.4 par titre de £100, payable le 26 novembre 1940, plus £0.7.1 d'intérêt couru. L'ordonnance de dévolution portait comme condition que la *Canadian National Railway Company* achèterait les titres du Trésor au prix de dévolution. Par l'arrêté en conseil C.P. 6002 du 25 octobre 1940, édicté sous le régime de la Loi de financement et de garantie des chemins de fer Nationaux du Canada, 1940, et de la Loi des mesures de guerre, la compagnie des chemins de fer a été autorisée à acheter les titres et le ministre des Finances a été autorisé à consentir des prêts à la compagnie à ces fins, lesdits prêts devant porter intérêt au taux de 3½ p. 100 par an, être remboursables sur demande, et garantis par des billets à ordre ainsi que par les titres faisant l'objet de l'achat.

A la clôture de l'exercice financier de la compagnie pour 1940, le montant des titres entre les mains de personnes résidant dans le Royaume-Uni n'avait pas été définitivement établi, de sorte que le montant racheté au cours de l'exercice a été arbitrairement estimé à £22,500,000 et que la mise au point nécessaire sera effectuée dans les comptes de la compagnie en 1941. Le rachat de ce montant au taux

courant de la livre sterling réduit de $5,503,500 la dette en cours du chemin de fer. Cette réduction figure comme gain de capital dans la part de propriétaire.

Il n'y a pas eu au cours de l'année de transaction concernant les valeurs en nantissement détenues par le Trust des titres.

Les régisseurs ont l'honneur de soumettre ci-joint le bilan du Trust des titres au 31 décembre 1940.

Pour les régisseurs,

Le président,
W. C. CLARK.

Monsieur le président, les deux pages suivantes ont trait au bilan, etc. Voulez-vous que j'en donne lecture?

M. JACKMAN: Considérons-les comme ayant été lues.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1940

ACTIF

Créances pour capital des emprunts:		
Chemin de fer Canadian Northern..	$ 312,334,805 10	
Chemin de fer Grand Trunk....	118,582,182 23	
Chemin de fer Grand Trunk Pacific.	116,006,599 08	
Canadian National Railway Company	96,936,971 75	
		$ 643,860,558 26
Créances pour intérêt des emprunts:		
Chemin de fer Canadian Northern..	$ 309,702,897 65	
Chemin de fer Grand Trunk....	103,250,802 95	
Chemin de fer Grand Trunk Pacific.	107,326,622 84	
Canadian National Railway Company	54,501,313 57	
		574,781,637 01
Valeurs en nantissement:		
Voir Annexe A. 1.		
		$ 1,218,642,195 27

PASSIF

Capital-actions au nom de Sa Majesté:		
5,000,000 d'actions sans valeur nominale, ayant une valeur initiale fixée à	$ 270,037,437 88	
Moins—Pertes nettes de capital du Réseau National après le 1er janvier 1937—non remboursées par Sa Majesté:		
Au 31 décembre 1939	$6,025,011 46	
Année 1940 (Gain)	*1,694,179 20*	
	4,330,832 26	
		$ 265,706,605 62
Montant par lequel la valeur comptable des créances et leur intérêt—ci-contre—excède la valeur comptable des actions ci-dessus		952,935,589 65
		$ 1,218,642,195 27

T. H. COOPER,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers du Trust des Titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1940.

Les billets à vue et autres titres de créance, les valeurs en nantissement et le certificat du séquestre, mentionnés dans l'Annexe A. 1 ci-jointe, ont été soumis à notre inspection.

Nous certifions qu'à notre avis le bilan ci-dessus est correctement établi de manière à présenter un tableau fidèle des comptes du Trust au 31 décembre 1940, conformément aux dispositions de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables Agréés.

18 mars 1941.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ETAT AU TRUST DES TITRES

Emprunts		**Billets et nantissements*	
CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN—			
Emprunt 3½%, chapitre 6, 1911	$ 2,396,099 68	Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.	
Emprunt 4%, chapitre 20, 1914	5,294,000 02	Aucun.	
Emprunt 5%, chapitre 4, 1915	10,000,000 00	Aucun.	
Emprunt 6%, chapitre 29, 1916	15,000,000 00	Hypothèques en date du 23 juin 1916.	
Emprunt provisoire, 1918, remboursé		Billets à vue 6%	$ 497,566 80
*Emprunt 6%, chapitre 24, 1917	25,000,000 00	Billets à vue 6%	33,012,414 32
*Emprunt 6%, crédit 110, 1918	25,000,000 00	Billets à vue 6%	27,203,003 65
*Emprunt 6%, crédit 108, 1919	35,000,000 00	Billets à vue 6%	40,031,122 27
*Emprunt 6%, crédit 127, 1920	48,611,077 00	Billets à vue 6%	53,008,779 65
*Emprunt 6%, crédit 126, 1921	44,419,806 42	Billets à vue 6%	50,259,312 47
*Emprunt 6%, crédit 136, 1922	42,800,000 00	Billets à vue 6%	46,691,634 60
Emprunt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918	1,887,821 16	Billets à vue 6%	5,700,000 00
		Actions-débentures 4%	1,975,866 00
*Emprunt 6% pour matériel, chapitre 38, 1918	56,926,000 82	Actions-débentures 3½% et 4½%	7,139,399 00
Dette remboursée par l'Etat en vertu du chapitre 24, 1917 et du chapitre 11, 1918		Billets à vue 6%	56,858,496 44
		Diverses obligations et débentures	24,573,539 90
		Diverses obligations et débentures	668,000 00
*Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus		Diverses obligations et débentures	20,721,191 12
		Hypothèque en date du 16 novembre 1917	.....
Total du Canadian Northern	$ 312,334,805 10		
CHEMIN DE FER GRAND TRUNK—			
		Billets à vue 6%	$ 25,479,226 97
Emprunt 6%, crédit 478, 1920	$ 25,000,000 00	Billets à vue 6%	56,646,816 12
Emprunt 6%, crédit 126, 1921	55,293,435 18	Obligations hypothécaires 4% G. T. Pacific	10,000,000 00
		Billets à vue 6%	23,288,747 15
Emprunt 6%, crédit 137, 1922	23,288,747 15	Billet à vue 4%	15,000,000 00
Emprunt 4% du G.T. Pacific, chapitre 23, 1913 garanti par le Grand Trunk	15,000,000 00	Débentures 4% G.T.P.	15,000,000 00
		Actions-débentures 4%	60,801,700 00
Emprunts provisoires, remboursés par des émissions ultérieures de titres et emprunts garantis		Obligations 6% comportant 2ème hypothèque sur matériel	1,693,113 33
Total du Grand Trunk	$ 118,582,182 23		
CHEMINS DE FER GRAND TRUNK PACIFIC—			
Obligations 3%, chapitre 24, 1913	$ 33,048,000 00	Obligations 1ère hypothèque 3%	$ 33,048,000 00
Emprunt 6%, chapitre 4, 1915	6,000,000 00	Obligations sterling 4%	7,499,952 00
Emprunt 6%, crédit 441, 1916	7,081,783 45	Hypothèque, 28 juin 1916	.....
Emprunt 6%, crédit 444, 1917	5,038,053 72	Hypothèque, 18 octobre 1917	.....
Emprunt 6%, crédit 110, 1918	7,471,399 93	Hypothèque, 18 octobre 1917	.....
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919	45,764,162 35	Certificats du séquestre	53,339,162 74
Intérêt garanti par le Dominion	8,704,662 65	Certificats de crémation, coupons détruits	8,698,170 42
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskatchewan	2,898,536 98	Certificats de crémation, coupons détruits	2,925,723 88
Traité avec l'Etat en vertu du chapitre 71, 1903	.....	Capital-actions du Grand Trunk Pacific Development Co.	2,999,000 00
Total du Grand Trunk Pacific	$ 116,006,599 08		

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

Emprunts

CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY—		
Emprunt 6%, crédit 139, 1923	$	24,550,000 00
Emprunt 5%, crédit 137, 1924		10,000,000 00
Emprunt 5%, crédit 377, 1925		10,000,000 00
Emprunt 5%, crédit 372, 1926		10,000,000 00
Emprunt 5%, crédit 336, 1929		2,932,652 91
Emprunts 5% et 5¼%, chapitre 22, 1931		29,910,400 85
Emprunt 5¼%, chapitre 6, 1932		11,210,815 56
Emprunt provisoire 1930, remboursé		.....
Emprunt provisoire 1930, remboursé		.....
Moins mise au point autorisée		*1,666,897 57*
Total de la Canadian National Ry. Co	$	96,936,971 75
GRAND TOTAL DES EMPRUNTS	$	643,860,558 26

**Billets et nantissements*

Billet à vue 6%, Canadian Northern	$	12,655,019 57
Certificats du séquestre G.T.P.		3,313,530 01
Coupons d'intérêt G.T.P.		1,925,706 96
Billet à vue 5% Canadian Northern		1,318,315 86
Certificats du séquestre G.T.P.		4,691,173 58
Coupons d'intérêt G.T.P.		1,925,706 96
Billet à vue 5% Canadian Northern		9,496,718 21
Certificats du séquestre G.T.P. (Cr.)		*1,422,425 17*
Coupons d'intérêt G.T.P.		1,925,706 96
Billet à vue 5% Canadian Northern		9,062,624 30
Certificats du séquestre G.T.P. (Cr.)		*364,898 78*
Coupons d'intérêt G.T.P.		1,925,706 96
Billets à vue 5% Canadian National Ry. Co		2,932,652 91
Billets à vue 5% et 5¼% Canadian National Ry. Co		29,910,400 85
Billets à vue 5¼% Canadian National Ry. Co		11,210,815 56
166,877.6376 parts du capital-actions du Grand Trunk Western Railroad		4,171,940 94
Obligations-or provisoires 5% du Central Vermont Railway, Inc., comportant première et générale hypothèque		8,609,000 00

* Les billets à vue et autres titres de créances ainsi que les valeurs en nantissement sont déposés pour bonne garde dans les voûtes du ministère des Finances, à Ottawa, excepté un montant de £5,307,000 ($25,792,020) d'obligations 3% 1ère hypothèque du chemin de fer du Grand Trunk Pacific dont la garde est confiée à la Banque de Montréal, Londres, Angleterre, comme en fait foi son certificat.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous étudier ce bilan?

M. JACKMAN: Veuillez me pardonner mon ignorance de ces questions, mais j'aimerais savoir ce qu'est le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada. Pourquoi a-t-il été formé et quel est son rôle?

M. COOPER: Puis-je lire à ce propos une note que j'ai apportée. On a posé cette question l'an dernier et je me suis efforcé de l'expliquer.

M. JACKMAN: J'ai été nommé membre du Comité au milieu de la session l'an dernier.

M. COOPER: J'ai cru que si je préparais un mémoire il serait plus explicatif que toutes les observations improvisées que je pourrais faire.

Le Trust des titres est une société instituée en vertu de l'article 12 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937. Son capital-actions impayé de cinq millions d'actions sans valeur nominale a été entièrement émis au nom du ministre des Finances pour qu'il le détienne pour le compte de Sa Majesté. Ses régisseurs sont le sous-ministre des Finances, le sous-ministre de la Justice, le sous-ministre des Transports, le président des chemins de fer Nationaux du Canada, et le vice-président des finances de cette compagnie.

La régie a été établie de façon à acquérir du gouvernement fédéral les obligations des diverses compagnies ferroviaires (le Grand-Tronc, le Canadian Northern, le Grand-Tronc-Pacifique) formant le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, les prêts, avances et intérêts accumulés consentis par le Gouvernement aux compagnies ci-dessus. C'est-à-dire, que ces compagnies sont maintenant engagées envers le Trust des titres de la même façon et dans la même mesure qu'elles l'étaient antérieurement envers le Gouvernement.

Cet arrangement avait pour but de permettre l'élimination du bilan ferroviaire d'obligations envers le Gouvernement pour des sommes avancées pour déficits et intérêts accumulés, mais aussi pour maintenir ces obligations au sein du réseau en faveur du Trust contre les compagnies ferroviaires, afin de ne pas améliorer la position de certaines valeurs qui étaient de même date ou postérieures aux réclamations du Gouvernement. L'élimination de ces obligations du bilan ferroviaire était en elle-même une bonne chose. En plus elle a amené, ce qui était très à désirer, la disparition du double emploi des obligations lorsque celles du réseau s'ajoutaient à la dette publique du Canada.

Les prêts du Gouvernement qui avaient servi aux dépenses d'immobilisations ou au rachat de dettes, s'élevant à quelque $270 millions, furent capitalisés au moyen du capital-actions du Trust des titres et maintenus au bilan ferroviaire comme partie du "Compte de la part de propriétaire", qui équivaut au compte de capital-actions. Les gains réalisés ou les pertes subies par le réseau sur le capital, subséquemment à l'établissement initial de la valeur du capital-actions du Trust sont exclus du déficit annuel du réseau (qui est comblé par un crédit du Parlement). On en dispose selon qu'ils accroissent ou réduisent la valeur du capital-actions aux bilans du réseau et du Trust.

M. JACKMAN: C'est un compte de compensations financières entre le Gouvernement et le réseau.

M. COOPER: Oui, nous avons constitué cette régie. Elle est intégrée au réseau national afin que les sociétés qui la composent soient responsables envers une société du réseau plutôt qu'au Gouvernement lui-même sans dégager les sociétés débitrices de leur responsabilité.

M. JACKMAN: Le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada ne figure pas au bilan.

M. COOPER: Le capital-actions du Trust est compris aux obligations du réseau.

M. JACKMAN: Oui, je vois.

M. COOPER: Sous la rubrique "Compte de la part de propriétaire", le deuxième poste de ce groupe.

M. JACKMAN: Oui, je l'aperçois.

M. COOPER: Il représente les cinq millions d'actions.

M. JACKMAN: Oui.

M. COOPER: Selon les gains ou pertes du réseau sur le compte de capital, indépendamment des pertes d'exploitation, la valeur des actions du Trust s'accroît ou s'abaisse et nous faisons les corrections nécessaires. Je prends la liberté de dire que le Comité a déjà approuvé le bilan ferroviaire ainsi que les postes qui ont amené le changement de valeur des actions au cours de l'année. Quand vous examinez le bilan du Trust, vous avez l'autre aspect de la question; il n'y a pas de différence.

M. JACKMAN: Il faudra que je l'étudie un jour.

Le PRÉSIDENT: Le présent rapport va-t-il être l'objet d'une discussion?

M. HANSON: J'en propose l'adoption.

Le PRÉSIDENT: M. Hanson propose l'adoption du rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.

(Adopté).

Il ne reste guère de temps pour commencer l'étude d'un nouveau rapport, de sorte que si c'est le désir du Comité, nous nous réunirons demain après-midi à 3 h. 30.

Le Comité s'ajourne au mardi 22 mai, à 3 h. 30.

SESSION DE 1940-1941

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule N° 3

SÉANCE DU JEUDI 22 MAI 1941

TÉMOINS:

M. S. J. Hungerford, président, Cemins de fer Nationaux.
M. T. H. Cooper, contrôleur, Chemins de fer Nationaux.
M. W. M. Armstrong, directeur adjoint du bureau des Recherches et du développement, Cemins de fer Nationaux.
M. O. Matthews, représentant les vérificateurs A. Touche et Cie.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1941

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 22 mai 1941.

Le Comité permanent des Chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle, se réunit à 3 h. 30 de l'après-midi sous la présidence de M. J.-P. Howden.

Membres présents: MM. Donnelly, Emmerson, Gray, Hanson (*Skeena*), Harris (*Danforth*), Hazen, Howden, Jackman, McCulloch, Maybank, Ross (*Middlesex-Est*), Sanderson, Sissons—14.

Aussi présents: M. S. J. Hungerford, président, et les fonctionnaires généraux des Chemins de fer nationaux suivants: M. R. C. Vaughan, vice-président; M. Allistair Fraser, vice-président en charge du trafic; M. T. H. Cooper, contrôleur; M. W. M. Armstrong, directeur adjoint des Recherches et du développement; M. W. S. Thompson, directeur de la publicité générale. M. O. A. Matthews, représentant les vérificateurs A. Touche et Cie, vérificateurs des Chemins de fer Nationaux.

Le Comité étudie le rapport de la vérification par George A. Touche et Cie, vérificateurs des comptes des Chemins de fer Nationaux pour l'année terminée le 31 décembre 1940.

Le président demande à M. O. A. Matthews de présenter le rapport et pendant la discussion qui suit, le témoin est aidé par le contrôleur, M. T. H. Cooper.

(A 4 h. 10, la séance est suspendue pour permettre aux membres de se rendre à la Chambre pour voter. A 4 h. 35, la séance est reprise.)

Sur proposition de M. McCulloch, le rapport des vérificateurs est agréé.

Le Comité étudie ensuite le budget des Chemins de fer Nationaux et de la Canadian National Steamships.

M. Hungerford demande à M. Armstrong de lire les différents chefs du budget, et ce dernier répond à plusieurs questions connexes.

Concurremment, les crédits suivants des prévisions budgétaires pour 1941-42 sont étudiés par le Comité:

Crédit 403—Loi des taux de transports des marchandises dans les provinces maritimes—Chemins de fer nationaux —Lignes de l'Est	$3,350,000 00
Crédit 404—Loi des taux de transports des marchandises dans les provinces maritimes—Chemins de fer autres que les chemins de fer Nationaux	900,000 00
Crédit 417—Bac transbordeur et termini de l'Ile du Prince-Edouard et déficit 1941	400,000 00

Sur proposition de M. McCulloch, le budget est adopté de même que les trois chefs des prévisions 1941-42.

Le président remercie chacun des témoins de leurs bonnes réponses aux nombreuses questions des membres du Comité.

Le Comité lève la séance à six heures sur proposition de M. Donnelly, pour la reprendre à 8 h. 30 du soir.

Le Comité se réunit à huis clos à 8 h. 30 sous la présidence de M. J. P. Howden.

Présents: MM. Donnelly, Hanson (*Skeena*), Howden, Jackman, McCulloch, Maybank, Nicholson, Pouliot, Sanderson, Sissons.—10.

Le Comité étudie la question de faire rapport à la Chambre à la lumière des témoignages entendus pendant les séances précédentes.

Sur proposition de M. Hanson (*Skeena*), il est agréé à l'unanimité d'autoriser le président à constituer un sous-comité de cinq membres, lui-même compris, et de charger ce sous-comité de rédiger un rapport à la Chambre et de le soumettre au Comité pour étude et adoption.

M. Pouliot propose un vote de remerciements au président.

A 9 h. 10 du soir, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE 277,

Le 22 mai 1941

Le Comité permanent des Chemins de fer et de la Marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle, se réunit à 3 h. 30 de l'après-midi, sous la présidence de M. J. P. Howden.

Le PRÉSIDENT: La séance est ouverte, messieurs. Nous avons encore à étudier le rapport des vérificateurs sur le budget. Il serait peut-être bon d'étudier le rapport des vérificateurs maintenant, et je demande à M. Matthews de le lire.

M. O. A. Matthews (George A. Touche et Cie, comptables agréés).

Le 18 mars 1941.

Monsieur le ministre des Transports,
Ottawa, Canada.

Monsieur le ministre:—

Conformément aux dispositions des articles 13 et 15 de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1936, et du chapitre 4, 1940, de la "Loi concernant la nomination des vérificateurs pour les Chemins de fer Nationaux", nous avons vérifié les comptes du réseau National pour l'exercice 1940, et en vertu des pouvoirs ci-dessus mentionnés, nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Nous joignons à ce rapport les états suivants du réseau National:

Pièce I —Bilan d'ensemble au 31 décembre 1940 avec certificat de vérification.
Pièce II —Dominion du Canada—Part de propriétaire au 31 décembre 1940.
Pièce III—Compte de profits et pertes—Exercice 1940.
Pièce IV—Etat des revenus—Exercice 1940.
Pièce V —Placements dans les filiales au 31 décembre 1940.
Pièce VI—Importants passifs éventuels, y compris Plans de Pensions au 31 décembre 1930.

Bilan d'ensemble

Nous avons accepté les immobilisations en propriétés et matériel telles qu'elles figurent aux livres des compagnies le 1er janvier 1923. Quant aux placements immobiliers apportés dans les comptes du réseau National en 1923, ils ont été soumis aux réductions autorisées par le Loi sur la revision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada, 1937. Depuis le 1er janvier 1923, les acquisitions de propriétés et les améliorations, déduction faite des retraits, figurent au prix de revient. Les acquisitions de propriétés depuis cette époque comprennent les frais de construction sur certains embranchements dont l'achèvement est suspendu depuis plusieurs années.

Les placements dans les filiales, mentionnés dans la Pièce V, sont principalement représentés, excepté les Lignes Aériennes, par 50 p. 100 ou une part moindre de leur capital-actions. Les chiffres du bilan sont basés sur le prix de revient, ou en certains cas, sur des évaluations spéciales approuvées, il y a quelques années, par l'*Interstate Commerce Commission.* Les chemins de fer en général tiennent compte de deux facteurs principaux dans ce genre de placements, à savoir:—

(1) Les avantages directs que les compagnies propriétaires dérivent de leurs placements au point de vue du trafic, et

(2) Le fait que les filiales ont employé en grande partie l'argent réalisé par la vente de leurs titres à l'achat de propriétés ou de matériel affectés au service du transport. Il est évident par conséquent, que le point de vue adopté par l'évaluation future des placements dans les filiales dépendra, fondamentalement, de la valeur économique des propriétés et du matériel de tous les chemins de fer en général.

La plus grande partie de la réserve pour assurances, principalement en cas d'incendie, est placée en obligations fédérales, provinciales ou municipales, ainsi qu'en valeurs de compagnies du réseau National.

Les comptes du réseau sont tenus en monnaie canadienne. Les livres sterling et les dollars américains sont convertis au pair de change, excepté la portion du *Grand Trunk Railway Company of Canada 4% Perpetual Consolidated Debenture Stock* qui demeure sujette, en date du 31 décembre 1940, à l'ordonnance de dévolution du Royaume-Uni.

Un sommaire de la part de propriétaire du Dominion du Canada au 31 décembre 1940 figure dans le bilan, et les opérations en 1940 intéressant la part de propriétaire sont détaillées dans la Pièce II.

Les importants passifs éventuels, y compris Plans de Pension, font l'objet de la Pièce VI. En ce qui concerne les plans de pensions, nous ferons remarquer que le bilan ne contient pas de réserve pour les pensions courantes ni pour celles conditionnellement prévues par le plan contractuel de 1935 et les plans antérieurs sans engagement contractuel. Les paiements de pensions courantes effectués par le chemin de fer sont débités au fur et à mesure, aux frais d'exploitation. Pour les pensions déjà accordées et en vigueur d'après le plan contractuel de 1935, le chemin de fer a préparé des chiffres estimatifs que nous avons acceptés et qui représentent un capital d'environ $15,450,000. Cette somme ne couvre pas les pensions conditionnellement prévues par le plan contractuel de 1935, parce que leur paiement dépend du mouvement général dans les rangs des employés de chemin de fer.

Compte de profits et pertes

Le déficit de caisse contribué par l'Etat pour l'exercice 1940 et porté dans la Pièce III a été établi après avoir fait provision pour:—

(*a*) Intérêt sur la dette consolidée aux mains du public;
(*b*) Intérêt sur les prêts courants consentis par l'Etat;
(*c*) Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée;
(*d*) Dépréciation du matériel roulant; et
(*e*) Retraits de propriétés immobilières à part ceux débités à la part de propriétaire.

Les montants inclus dans le déficit de caisse pour amortissement, dépréciation et retraits de propriétés immobilières seront appliqués en réduction des contributions de l'Etat pour immobilisations en 1940.

Depuis le 1er janvier 1940, la comptabilité de dépréciation est appliquée au matériel roulant de toutes les lignes de réseau et la comptabilité de retrait aux propriétés immobilières. Avant cette date, la comptabilité de dépréciation était appliqué au matériel roulant appartenant aux lignes aux Etats-Unis et la comptabilité de retrait, sur la base du prix coûtant, aux autres unités de propriété du réseau.

Nous recommandons de nouveau l'établissement le plus tôt possible de règlements uniformes et obligatoires de comptabilité applicables à tous les chemins de fer canadiens sous l'autorité statutaire du Dominion.

En ce qui concerne le programme d'entretien courant, nous avons reçu du président des certificats à l'effet que les propriétés et le matériel ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état de service au cours de 1940.

Loi sur la revision du capital, 1937

Les comptes du réseau National sont établis conformément aux dispositions de la Loi sur la revision du capital des Chemins de fer Nationaux, 1937.

Le Trust des Titres des Chemins de fer Nationaux en vertu de l'article 22 de la Loi sur la revision du capital, a été traité comme faisant partie du réseau national au 31 décembre 1940. L'article 23 de la Loi contient toutefois une clause exigeant que le rapport des régisseurs soit soumis au Parlement et que le Trust des titres ait un bilan séparé. Le rapport des régisseurs expose sommairement les opérations du Trust des titres en 1940. Notre certificat de vérification accompagne le bilan séparé.

Portée générale de la vérification

La portée générale de notre preuve de vérification du réseau National en 1940 peut brièvement être énoncée comme suit:

(*a*) Examen des autorisations d'importantes dépenses, basées principalement sur des décisions enregistrées des administrateurs. Ces autorisations ont été ensuite sanctionnées principalement par des Statuts de la *Canadian National Railway Company*, des lois statutaires et financières du Parlement et des arrêtés en conseil;

(*b*) Preuves de vérification dans les bureaux de région, propriétés exploitées séparément et quartiers généraux du réseau, donnant une coupe transversale des principales dépenses autorisées;

(*c*) Examen portant d'une manière générale sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne exercé par le personnel chargé de la vérification interne du réseau. Sous ce rapport nous collaborons avec les chefs de service de la comptabilité au quartier général et notre but commun est d'assurer au réseau le maximum de protection dans le contrôle intérieur des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériel en magasin, comptes à recevoir, etc. Nous cherchons également le moyen d'établir, en temps opportun, un système plus simple entre toutes les unités du réseau comme se le propose la Loi sur la revision du capital; et

(*d*) Vérification et certification du bilan, de l'état des revenus et du compte de profits et pertes embrassant l'ensemble du réseau pour soumettre au Parlement, qui possède ainsi le matériel nécessaire pour tirer ses conclusions sur la manière dont ceux dûment chargés de l'administration du réseau s'acquittent de leurs fonctions.

La vérification couvre les bilans des différentes unités de comptabilité avec les états de revenus et comptes de profits et pertes provenant des bureaux de recettes, régions, propriétés exploitées séparément et quartiers généraux se rapportant aux quelque 96 compagnies dont l'ensemble constitue le réseau National au point de vue de l'exploitation.

Notre travail de vérification a porté sur les principaux endroits suivants:

Au Canada:—Halifax, Moncton, Montréal, Ottawa, Toronto, Winnipeg et Vancouver.

Aux Etats-Unis:—St. Albans, Cleveland, Détroit, Chicago et Duluth.

En Angleterre:—Londres.

De plus nous avons effectué des preuves de vérification à d'autres endroits selon les circonstances et les besoins.

Un exemplaire de notre mémoire au conseil d'administration sur les propriétés inactives et autres affaires intérieures sera adressé au ministre des Transports en temps utile.

Nous déclarons au Parlement que les comptes du réseau National ont été tenus, au cours de 1940, en bonne et due forme, et conformément en général aux règlements actuels des chemins de fer à vapeur du Canada et à ceux de l'*Interstate Commerce Commission* pour les lignes exploitées aux Etats-Unis.

Lignes Aériennes Trans-Canada

Les Lignes Aériennes Trans-Canada n'ont pas été comprises dans l'ensemble du réseau National quoique la *Canadian National Railway Company* soit l'unique propriétaire des actions. Nous avons certifié un bilan et un état des revenus séparés au 31 décembre 1940.

Le surplus pour l'exercice 1940 figurant à l'Etat des revenus des Lignes Aériennes a été établi après avoir fait provision pour:

(*a*) Intérêt de 5 p. 100 sur le capital investi conformément au contrat des Lignes Aériennes Trans-Canada, et

(*b*) Dépréciation de l'actif à des taux similaires à ceux des autres grandes lignes aériennes de l'Amérique du Nord, conformément au contrat des Lignes Aériennes Trans-Canada.

Canadian National (West Indies) Steamships, Limited

Les comptes de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited,* et compagnies subsidiaires ne rentrent pas dans ceux du réseau National, étant donné que toutes les actions de la compagnie mère appartiennent au Dominion. Nous avons certifié séparément un bilan d'ensemble ainsi qu'un état des revenus et un compte de profits et pertes au 31 décembre 1940.

La plus grande partie de la réserve pour assurances en cas d'incendie et de risques maritimes est placée en obligations fédérales, provinciales et municipales.

Le déficit pour 1940 figurant à l'état de revenus, a été établi après avoir fait provision pour:

(*a*) Intérêt sur la dette consolidée aux mains du public;

(*b*) Intérêt sur les prêts consentis par l'Etat; et

(*c*) Dépréciation à 3 p. 100 sur la valeur capitale des vaisseaux. Ce taux, en vigueur depuis l'origine des compagnies, est basée sur une expectative de 25 ans de service et de 25 p. 100 de valeur de sauvetage.

En ce qui concerne les Lignes Aériennes et la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited,* la preuve de vérification que nous avons effectuée pour 1940 ressemble en portée à celle du réseau National et peut brièvement être énoncé comme suit:

(*a*) Examen des autorisations concernant les dépenses importantes et embrassant principalement les décisions enregistrées des administrateurs, statuts des compagnies, lois statutaires et financières du Parlement et arrêtés en conseil;

(*b*) Preuves de vérification donnant une coupe transversale des principales dépenses autorisées;

(*c*) Examen portant d'une manière générale sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne effectué par les vérificateurs des compagnies et couvrant les recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuilles, matériel en magasin, comptes à recevoir, etc.; et

(*d*) Vérification et certification des bilans, état des revenus et comptes de profits et pertes pour soumettre au Parlement.

Veuillez agréer, monsieur le ministre, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

GEORGE A. TOUCHE & CIE.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des remarques à faire sur ce rapport? Sinon, nous continuerons.

M. MATTHEWS: Les états ci-joints confirment des états semblables contenus dans le rapport annuel des chemins de fer Nationaux. Notre but en joignant ces pièces à notre rapport, est surtout de confirmer les chiffres que vous avez en main dans le rapport des chemins de fer eux-mêmes.

Le PRÉSIDENT: Autrement, nous avons déjà tout vu ceci.

M. MATTHEWS: Oui, et notre certificat de vérification figure sous les états de compte du rapport des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Nous donnerons quand même quelques minutes aux membres du Comité pour voir s'ils veulent discuter.

M. HANSON: Je vois que les vérificateurs recommandent l'établissement le plus tôt possible de règlements uniformes et obligatoires de comptabilité.

Le PRÉSIDENT: M. Matthews a fait hier une déclaration à ce sujet.

M. HANSON: Les administrateurs ont-ils étudié cette recommandation? Les directeurs ont-ils étudié la recommandation des vérificateurs?

Le PRÉSIDENT: Prenez-en note et tâchez de l'inclure dans le rapport. Voulez-vous que M. Matthews en parle plus longtemps?

M. HUNGERFORD: Ce n'est pas à nous qu'il appartient d'en décider; cela relève du gouvernement, et non pas des chemins de fer en particulier.

M. HANSON: Il serait bon, je crois, que ces règlements fussent établis. Si cela était fait, les membres du Comité pourraient beaucoup plus facilement comparer les dépenses et les frais des deux réseaux. J'ai voulu hier obtenir certains renseignements que je n'ai pu avoir à cause de la différence de comptabilité entre les deux.

M. JACKMAN: Monsieur le président, je me demande pourquoi la méthode de constituer une réserve pour l'assurance n'est pas la même pour les Lignes Aériennes Trans-Canada que pour le National-Canadien et la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited.* Autrement dit, les Lignes Aériennes n'ont pas de contre-partie à ce passif. C'est simplement inscrit comme paiement général contre l'actif des Lignes Aériennes.

M. MATTHEWS: C'est un principe qui regarde la compagnie.

M. JACKMAN: Si c'est bien dans un cas, c'est probablement bien dans l'autre également.

M. MATTHEWS: Pas nécessairement. C'est une question de principe. Une compagnie peut préférer des réserves en espèces en caisse, ou en matériel en magasin. C'est une question de principe qui regarde la compagnie. Une autre compagnie préfère le mettre de côté en un fonds spécial. Je ne crois pas qu'à ce sujet, on puisse parler de tort ou de raison, monsieur Jackman, ni que l'adoption ou le refus d'accepter ce principe puisse créer un précédent.

M. JACKMAN: Pour ce qui est des Lignes Aériennes Trans-Canada, elles ont suffisamment d'espèces en caisse, d'espèces en excédent de leur capital d'exploitation, qu'elles pourraient, et probablement tout de suite, constituer un fonds séparé. Si vous préférez uniformiser les comptes en adoptant les principes des Lignes Aériennes Trans-Canada, vous ne feriez plus d'autres placements, et vous liquideriez probablement les obligations actuellement au fonds de réserve pour l'assurance des chemins de fer et de la *Canadian National (West Indies) Steamships.* En ce faisant, vous pourriez épargner une partie de l'intérêt à 5 p. 100 que vous payez sur des prêts courants, consentis par l'Etat.

M. MATTHEWS: Monsieur Jackman, il faut considérer Air-Canada comme une société un peu différente des autres en ce que, à l'instar des entreprises encore jeunes, elle conserve naturellement son capital d'exploitation jusqu'à ce que sa position soit bien établie. Mais comme vérificateurs, nous n'avons rien à dire à

ce sujet. Nous vous donnons les faits, et les faits sont qu'il n'y a pas de fonds séparé. Cela devient alors une question de principe concernant la compagnie.

M. JACKMAN: Je devrais peut-être poser ma question au président. Pourquoi ce manque de suite dans les principes? Quel principe fait la différence dans la méthode d'établissement de la caisse de réserve pour assurances dans les trois compagnies?

M. COOPER: Je crois, monsieur Jackman, que votre supposition, à l'effet que les Lignes Aériennes Trans-Canada ont suffisamment de capital d'exploitation en plus de leur fonds de dépréciation, est erronée. Si nous n'utilisions pas le fonds de dépréciation pour augmenter les placements en propriétés et en matériel, il nous faudrait lancer d'autres capital-actions pour lesquelles le compagnie devrait payer un intérêt de 5 p. 100.

M. JACKMAN: Mais les Lignes Aériennes Trans-Canada ont $503,000 en espèces et leur capital d'exploitation est d'environ $1,000,000. Il me semble qu'il y a là un petit surplus.

M. COOPER: Prenez, par exemple, la réserve pour dépréciation. Elle est de $1,332,000. De cette somme, il n'y a environ que $500,000 en espèces, c'est-à-dire le strict minimum nécessaire au fonctionnement de la compagnie. Les directeurs ont pour principe de faire servir au capital le fonds de réserve pour dépréciation afin de diminuer le montant de capital-actions en circulation, le tout dans l'intention de diminuer le total de l'intérêt qu'il faudra payer s'il devenait nécessaire d'émettre des actions additionnelles.

M. JACKMAN: L'outillage semble en assez bon état. Vous le dépréciez peut-être plus vite qu'il faut. Même la nécessité d'utiliser une partie de ces espèces comme retrait de la réserve pour la dépréciation pour remplacer le capital actif à l'avenir ne dicte pas nécessairement une ligne de conduite concernant le fonds de l'assurance, soit comme un fonds à l'actif ou simplement comme une déduction de l'actif général de la compagnie. Si cette pratique est bonne dans un cas, elle doit, me semble-t-il, l'être aussi dans l'autre, d'autant plus que toutes ces compagnies sont sous une même administration. Malgré tout, je n'insisterai pas.

M. HARRIS: M. Cooper se rappellera peut-être qu'il y a une dizaine d'années, le Comité s'est plaint, par la voix de ses membres, de l'organisation actuelle des chemins de fer Nationaux parce que ceux-ci au lieu d'établir une réserve suffisante pour la dépréciation, suivaient plutôt un système en vertu duquel ils réformaient du matériel, et en opéraient la déduction dans leurs livres, et faisaient ensuite accuser à ceux-ci la pleine valeur du matériel de remplacement. Avec l'avènement des Lignes Aériennes Trans-Canada, ils se trouvèrent dans cette situation privilégiée où, sans être subventionnés par le ministère des Postes, ils en recevaient tout de même d'appréciables revenus pour le transport du courrier. Ceci diminue non seulement la nécessité d'une nouvelle mise de fonds, mais augmente graduellement le fonds de roulement et permet d'établir une réserve très appréciable pour la dépréciation du matériel. Je crois, monsieur le président, et je crois que M. Cooper partage mon avis, que c'est là une innovation qui s'écarte de l'ancienne et mauvaise méthode des chemins de fer Nationaux, de ne pas établir de réserve pour la dépréciation du matériel.

Je lis dans le rapport des vérificateurs cette proposition:

> Depuis le 1er janvier 1940, la comptabilité de dépréciation est appliquée au matériel roulant de toutes les lignes du réseau et la comptabilité de retrait aux propriétés immobilières. Avant cette date, la comptabilité de dépréciation était appliquée au matériel roulant appartenant aux lignes des Etats-Unis et la comptabilité de retrait, sur la base du prix de revient, aux autres unités de propriété du réseau.
>
> Nous recommandons de nouveau l'établissement le plus tôt possible de règlements uniformes de comptabilité applicables à tous les chemins de fer canadiens sous l'autorité statutaire du Dominion.

Je crois, monsieur le président, qu'il faut féliciter les chemins de fer Nationaux d'adopter maintenant, dans leur comptabilité le principe d'inscrire d'année en année les frais de dépréciation de certaine catégorie de matériel, conformément aux règlements établis par l'*Interstate Commerce Commission* des Etats-Unis et conformément aussi à la pratique du chemin de fer privé du Canada, c'est-à-dire le Pacifique-Canadien.

M. MATTHEWS: Monsieur Harris, ne vous ai-je pas entendu insinuer que le réseau du Pacifique-Canadien avait une comptabilité de dépréciation sur le matériel roulant?

M. HARRIS: Non; il n'en a pas.

M. MATTHEWS: Je voulais seulement m'en assurer.

M. HARRIS: Je dois vous féliciter de l'excellence de votre mémoire, car vous revenez à une idée qu'en toute humilité, j'ai demandé qu'on vous rappelât il y a dix ans.

M. COOPER: Nous y travaillons depuis environ dix ans. Comme le changement à opérer était de taille, nous avons dû avancer pas à pas. En 1940, les administrateurs décidèrent qu'il y avait suffisamment...

M. HARRIS: Permettez-moi une observation: arrangez-vous pour ne pas revenir demander à ce Comité l'an procrain de dix à quinze millions de dollars pour combler ce déficit de votre bilan, parce que le déficit que vous accusez est dû au fait que vous avez cru nécessaire d'imputer de la dépréciation.

M. JACKMAN: Vous ai-je bien entendu dire que vous vouliez adopter une comptabilité de dépréciation pour toutes les propriétés?

M. COOPER: Non; j'ai dit que nous voulions appliquer un système de dépréciation au matériel roulant du réseau national pour les dix dernières années.

M. JACKMAN: Est-il vrai que depuis que le Gouvernement britannique a étatisé les chemins de fer anglais, la comptabilité de dépréciation a été tenue de telle façon qu'il est possible de calculer le montant que le gouvernement remboursera aux chemins de fer anglais ou leur permettra de gagner? Quelqu'un m'a laissé entendre que les chemins de fer anglais ont pourvu à une réserve pour la dépréciation.

M. COOPER: C'est vrai, et les chemins de fer américains aussi.

M. MATTHEWS: Est-il vrai que le gouvernement anglais s'est emparé de tous les chemins de fer?

M. COOPER: Il les contrôle sûrement, mais il ne s'en est pas emparé. Il en sera ainsi tant que durera la guerre.

M. MAYBANK: Il ne s'agit que d'un contrôle général pour la durée de la guerre.

M. COOPER: Monsieur Jackman, je voulais vous rassurer sur l'intention que je vous prêtais d'établir une différence entre la méthode d'Air-Canada et celle du chemin de fer quant à la dépréciation.

M. JACKMAN: Non; il s'agit de la Caisse d'assurance.

M. COOPER: La Caisse d'assurance est insignifiante; il ne s'agit que de $200,000. Si elle atteint jamais un montant respectable, la question de placer ces fonds séparément s'imposera. Nous ne songerions pas à établir un fonds séparé pour un petit montant.

M. JACKMAN: Air-Canada n'est pas une très grosse entreprise. Je n'insiste pas du tout; il ne s'agit que d'une différence que j'ai remarquée.

M. MATTHEWS: Monsieur Harris, il ne me reste qu'une autre observation à faire au sujet de la dépréciation sur le matériel roulant réformé. Savez-vous qu'il y a une grande différence entre les frais des réformes et les frais de dépréciation, et croyez-vous que les chemins de fer aient jamais converti en espèces le matériel réformé ou qu'ils touchent jamais d'argent sur la dépréciation?

M. HARRIS: N'étant pas le témoin, puisque c'est vous qui l'êtes, je vous répondrai en disant non; nous ne sommes pas au point du tout. Voilà ce que j'ai à l'esprit: Depuis que ce Comité a été formé, monsieur le président, nous avons constaté que les frais de dépréciation soumis chaque année ne sont pas conformes, en premier lieu aux règlements établis par l'*Interstate Commerce Commission* des Etats-Unis; ni en deuxième lieu, aux frais de dépréciation établis par le réseau du Pacifique-Canadien. Ils ne sont sûrement pas conformes aux pratiques ordinaires de comptabilité suivies dans les maisons d'affaires, touchant la dépréciation et les réserves établies quant au matériel. Le résultat, monsieur le président, c'est que ni vous ni moi ne sommes capables de nous faire une idée juste des progrès réalisés par le réseau.

Si nous pouvions avoir un système de comptabilité semblable à celui de l'*Interstate Commerce Commission,* ou semblable à celui qui se pratique dans une maison de commerce ordinaire, vous et moi, monsieur le président, pourrions nous réunir ici et mieux comprendre et apprécier les exposés qui nous sont soumis. Voilà ce que j'ai à l'esprit. On semble avoir fait un pas dans cette direction, et je crois que c'est un commencement.

M. JACKMAN: Quel est le montant du matériel mis au rancart par le National-Canadien l'an dernier?

M. COOPER: Environ huit millions de dollars.

M. JACKMAN: Huit millions de dollars?

M. COOPER: Oui. Il y a eu augmentation de $2,000,000 dans les réserves pour la dépréciation. Ceci veut dire que le montant prévu a dépassé d'autant les retraits réels.

M. JACKMAN: Tout cela est en matériel roulant?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Je veux dire sur tout le réseau.

M. COOPER: Il n'y a personne qui puisse répondre à cette question.

M. JACKMAN: Je cherche à savoir, bien que je n'espère pas beaucoup avoir une réponse, vu le fait que nous n'avons pas de comptabilité de dépréciation pour les chemins de fer; or la seule dépréciation à 1 p. 100 par année sur le compte capital de $1,980,000,000 s'élèverait à $90,800,000—ce qui est une somme très appréciable—mais si nous fixions à 5 pour cent le taux de la dépréciation, le chiffre produit serait très élevé. A présent, au lieu d'avoir une comptabilité comme celle-ci, nous suivons la méthode de maintien et de retrait de matériel, en déduisant la valeur de capital représentée par chaque pièce de matériel réformée.

M. COOPER: Non, monsieur...

M. JACKMAN: Il y a deux méthodes de prévoir la récupération dans le compte de retrait; la première est la méthode ordinaire de tenir compte de la dépréciation et la seconde est celle du retrait de matériel; et le troisième point est celui que nous sommes en train d'adopter et qui a trait au matériel; puis-je le désigner "système de dévalorisation"?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: J'ai indiqué ce que donnerait la dépréciation, même si le taux sur l'actif de la propriété de $1,980,000,000 était de 1 p. 100. Pouvez-vous maintenant me dire si vous débitez la compagnie d'un item proportionnel sous forme d'entretien? Nous avons deux comptes pour l'entretien: entretien de la voie et des constructions; et entretien du matériel. Vous avez dépensé $40 millions l'année dernière pour le premier et quelque $48 millions pour le deuxième, ce qui fait un montant global de $88 millions. En outre, nous avons quelques millions en réserve pour la dépréciation sur le matériel roulant.

C'est ce qui explique ma question de tout à l'heure, à savoir quel fut le total des retraits de matériel pour l'année. Je cherche à savoir si le montant global de ces comptes s'approche du montant que donnerait un taux disons de 5 p. 100 ou

un autre taux quelconque que l'on jugerait raisonnable si nous nous en tenions dans les livres de la compagnie à un système de dépréciation destiné à mettre fin à la récupération des immobilisations. Mon exposé est-il suffisamment clair?

M. COOPER: Oui. Je saisis votre question. Je crois que la réponse est contenue dans le rapport même des administrateurs. Il y est dit que le chemin de fer et son matériel ont été bien entretenus. C'est là ce que les directeurs disent au gouvernement; et dans le rapport des vérificateurs que M. Matthews vient justement de lire, ceux-ci déclarent ce qui suit: "En ce qui concerne le programme d'entretien courant, nous avons reçu du président des certificats à l'effet que les propriétés et le matériel du réseau ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état de service." Si nous entretenons nos propriétés—c'est-à-dire si nous les renouvelons au besoin—il me semble que cela compense parfaitement toute dépréciation qui aurait pu se produire.

M. JACKMAN: Il ne saurait être question de l'efficacité relative d'exploitation du chemin de fer.

M. COOPER: Il ne s'agit pas de l'efficacité d'exploitation; il s'agit de l'état matériel du réseau.

M. JACKMAN: Vous ne pouvez donner un rendement satisfaisant si votre réseau n'est pas en assez bon état.

M. COOPER: Je déclare ici que l'état matériel des propriétés a été bien maintenu.

M. JACKMAN: C'est, vous le voyez, comme pour l'être humain—nous nous maintenons en santé jusqu'à la mort—mais l'analogie manque de justesse lorsqu'il s'agit d'une compagnie industrielle. Nous pouvons vaquer à nos occupations d'une manière satisfaisante et avec les mêmes résultats. Mais je crois que la conception de l'industrie du chemin de fer a subi des changements profonds depuis trente ou quarante ans, peut-être même depuis vingt ans. Il fut un temps, js suppose, où l'on était convaincu que les services rendus par les chemins de fer seraient toujours en grande demande. On n'imaginait pas alors que d'autres moyens de transport pussent les concurrencer; ils n'existaient sûrement pas alors. Et aujourd'hui, vous avez le choix des moyens de transport. Depuis quelques années, vous pouvez voyager par air. Ceci revient à dire que nous ne pouvons plus—la chose est peut-être discutable, mais c'est mon opinion—prétendre qu'en conservant simplement le chemin de fer en bon état matériel, nous garderons la pleine valeur d'actif à ces propriétés?

M. MATTHEWS: Monsieur Jackman, vous discutez la question de la repréciation—de deux éléments de dépréciation...

M. JACKMAN: Je n'ai pas parlé de vétusté.

M. MATTHEWS: ...des propriétés immobilières. Il y a environ douze ans, peut-être un peu plus, l'*Interstate Commerce Commission* promulgua l'ordonance 15,100; ce règlement, qui était un modèle de perfection théorique, était rédigé dans le sens que vous préconisez présentement. En fait, il était si parfait, pensait l'I.C.C., qu'elle l'imposa à tous les chemins de fer américains relativement à la dépréciation sur les propriétés immobilières. Mais avant qu'on eût pu faire l'épreuve de ce règlement en vue de la solution des problèmes d'ordre pratique d'alors, l'I.C.C. abrogea complètement l'ordonnance sans égard aux années d'études qu'elle lui avait consacrées. A présent, cette question de vétusté dont vous parlez est sans doute une réalité dans l'industrie des chemins de fer, et celui qui n'y ferait pas attention fermerait volontairement les yeux sur les réalités de notre temps. Mais d'autre part, imaginer un procédé magique de dépréciation dans ce domaine serait tenter une chose que l'*Interstate Commerce Commission* abandonna après des années d'études. Et la situation des chemins de fer américains d'aujourd'hui, en ce qui concerne des propriétés immobilières, est indentique à celle des Chemins de fer Nationaux du Canada; et comme nous l'avons souligné chaque année dans notre rapport, je crois que la question de la vétusté doit être

traitée par les propriétaires de tous les chemins de fer comme des "imprévus". Mais ce qui nous apparaissait comme "imprévu" il y a deux ou trois ans, voilà que tout à coup on le mue en actif national, et je ne sais quand vous aurez fini d'ajuster tout cela. La vétusté est une chose qui n'existe pas dans l'industrie des chemins de fer; demain, lorsque la guerre sera finie, sera un autre jour et à chaque jour suffit sa peine.

Durant la période de 1920-30, il n'y a pas eu de mise au rancart de matériel dans l'industrie des chemins de fer, mais après la dégringolade des recettes des chemins de fer en 1929 et 1930, vous avez vu aux Etats-Unis des chemins de fer ayant eu une comptabilité de dépréciation du matériel pendant de longues années et, en plus de cette dépréciation, être obligés quand même de passer des centaines de millions de dollars de capital par profits et pertes par suite d'une baisse dans les recettes de 100 cents à 50 cents; mais l'industrie des chemins de fer était tout simplement dans l'obligation de subir cette perte. Prenez la *United States Steel Corporation.* Si vous étudiez sa capitalisation en ces dix dernières années, vous constaterez la même chose; et il me semble que nous vivons à une époque où il faut reconnaître ce fait; mais préconiser cette initiative pour les Chemins de fer Nationaux du Canada lorsque nous sommes en présence de tous ces faits concernant la recommandation de l'*Interstate Commerce Commission* et l'expérience de l'industrie en général dans les dix années qui ont suivi 1929, c'est vouloir l'impossible, parce qu'un grand nombre d'industries ont eu une base très généreuse de dépréciation et cependant elles ont dû subir d'énormes pertes de capitaux.

M. JACKMAN: Oui, j'admets facilement que la dépréciation et la mise au rancart—surtout celle-ci—peuvent être des questions arbitaires—une certaine évaluation de ces item est arbitraire—mais quoi qu'il en soit, vous avez bien dit, je crois, que nous ne pouvions fermer les yeux sur le fait que l'industrie des chemins de fer a souffert plutôt gravement de la mise au rancart, et bien que je ne m'attende pas que vous m'en fassiez un calcul exact, nous ne saurions cependant fermer les yeux sur le fait que cet actif de deux milliards que nous possédons devra, avec le temps, être mis au rancart; et cette mise au rancart devrait, de l'avis éclairé du conseil d'administration du National-Canadien, être compensé par l'affectation annuelle de vos bénéfices éventuels, ou, à leur défaut, comptée comme perte, en augmentant d'autant les pertes annuelles, pour faire connaître au peuple canadien que les deux milliards de dollars qui représentent le coût original dans les livres ne sont pas une valeur réelle et authentique, mais plutôt un item qui est attaqué de cette maladie de vétusté et qu'on réduit graduellement, peut-être pas aussi rapidement que nous le voudrions, mais au moins, nous faisons mine d'obtenir de l'exactitude et de la vérité dans notre déclaration.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous ne devrions pas, à mon sens, chercher à approfondir un point en particulier. Nous ne sommes pas ici pour discuter simplement. Nous avons fait beaucoup de travail, il est vrai, mais après que nous avons examiné un point aussi attentivement que possible et l'avoir bien compris, nous devrions, je crois, laisser le rapport du Comité en faire un exposé complet.

M. MCCULLOCH: Je propose l'adoption du rapport.

M. JACKMAN: Me serait-il permis de terminer?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. JACKMAN: En ce qui me concerne, naturellement, je dois accepter la décision du président, mais je le fais surtout parce que je doute si cela nous avancera beaucoup; mais je désire toujours maintenir ma déclaration à l'effet que mes allégations n'ont pas, que je sache, été modifiées ni niées.

Le PRÉSIDENT: C'est consigné au compte rendu.

M. COOPER: Afin d'éviter tout malentendu, monsieur le président, pourriez-vous indiquer que je ne partage pas l'opinion de M. Jackman?

Le PRÉSIDENT: Très bien, messieurs.

M. ROSS: Je désirerais demander quelque chose concernant les vérificateurs. A quelle date cette compagnie a-t-elle fait sa première vérification, monsieur Matthews?

M. MATTHEWS: L'année de l'amalgamation, 1923.

M. ROSS: Vous n'avez pas vérifié les livres continuellement depuis cette date?

M. MATTHEWS: Excepté en 1935.

M. ROSS: Une année seulement?

M. MATTHEWS: Oui.

M. ROSS: Le coût est-il indiqué à quelque endroit du rapport?

M. MATTHEWS: Non. Les vérificateurs sont nommés chaque année par le Parlement et leurs honoraires sont fixés par arrêté en conseil.

M. ROSS: Dans le rapport de l'auditeur général, je suppose?

M. MATTHEWS: Non, ils sont payés par les Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. ROSS: N'est-ce pas indiqué dans le rapport?

M. MATTHEWS: Comme item séparé?

M. ROSS: Oui.

M. MATTHEWS: Non.

M. ROSS: Pourrions-nous connaître le coût de votre rapport?

M. MAYBANK: Je croyais qu'on le soldait à même le fonds du revenu consolidé?

M. MATTHEWS: Non; la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien prescrit que les vérificateurs, quels qu'ils soient, sont nommés chaque année par le Parlement et que leurs honoraires sont fixés par arrêté en conseil et payés par les Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. ROSS: Leurs honoraires sont-ils fixes?

M. MATTHEWS: Ils sont fixés par arrêté en conseil.

M. ROSS: C'est-à-dire que depuis 1923, ils n'ont pas changé?

M. MATTHEWS: En 1923, les vérificateurs ne relevaient pas directement du Parlement. Ils n'ont commencé à relever directement du Parlement qu'à partir de la promulgation de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Avant cette époque...

M. ROSS: Les honoraires ont changé depuis 1923, alors?

M. MATTHEWS: Très peu. Le seul changement qui se soit produit depuis 1923, ce fut à l'occasion des Lignes aériennes trans-Canada.

Le PRÉSIDENT: On a proposé l'adoption du rapport.

M. POULIOT: Juste avant de l'adopter, puis-je dire que j'ai lu hier dans *La Presse* du mercredi 21 mai, que le Pacifique-Canadien exploite un service postal aérien autour du monde et que cette compagnie contrôle huit compagnies d'aviation. C'est une dépêche de la B.U.P. Je ne veux pas poser de questions à ce sujet, mais j'appelle l'attention de la compagnie sur cette nouvelle.

Le PRÉSIDENT: Votre déclaration est consignée au procès-verbal, monsieur Pouliot.

M. POULIOT: Ce n'était que pour signaler la chose à la compagnie.

Le PRÉSIDENT: On a proposé l'adoption du rapport.

M. JACKMAN: Quel fut le coût de la vérification en 1940? Après tout, c'est un travail considérable.

M. MATTHEWS: Il est fixé à $51,800. Je crois que les honoraires sont de $50,000 par année.

M. ROSS: $51,800?

M. MATTHEW: Oui.

M. JACKMAN: Il y a un rapport spécial dans le rapport des vérificateurs, sur les propriétés inactives. Quel est le coût de ces propriétés inactives le coût qui paraît dans les livres?

M. MATTHEWS: Les embranchements non complétés dont la construction a été suspendue, ont coûté environ $7,100,000, et les autres projets non complétés de moindre importance, $675,000; propriétés inactives diverses, $1,400,000.

Le PRÉSIDENT: Que tous ceux qui se rallient à la motion le disent.

M. POULIOT: J'ai une question à poser à M. Hungerford, après quoi je ne demanderai plus rien. Monsieur Hungerford, j'ai en mains une copie de votre déposition au comité du Sénat, qui s'intitule "Opposition du président du National-Canadien au projet d'unification des chemins de fer, 1939". Gardez-vous toujours la même attitude?

M. HUNGERFORD: Je la garde.

M. POULIOT: Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: La motion est-elle adoptée?

(La motion est adoptée.)

M. MAYBANK: Je voudrais faire une proposition. Il n'est pas nécessaire que je la fasse maintenant, car elle a trait au rapport du Comité.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Le document suivant qui nous est soumi est le budget pour l'exercice 1941.

M. ARMSTRONG: C'est le budget des Chemins de fer Nationaux-Canadiens et de la marine marchande du National-Canadien pour l'exercice 1941.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA ET DE LA CANADIAN NATIONAL STEAMSHIPS

POUR 1941

RÉSUMÉ

	Renvoi à la page	Montant	Total
Chemins de fer Nationaux du Canada—Ensemble du réseau			
Déficit net			
Chemins de fer Nationaux du Canada	2	Néant	Néant
Immobilisations	3	$19,692,206	
Acquisition de valeurs	4	344,000	
Rachat d'obligations échues, y compris fonds d'amortissement et payements sur matériel	5	9,378,000	$29,414,206
Budget total			$29,414,206

NOTE.—Advenant l'émission de titres de l'*Equipment Trust* pour l'achat de matériel neuf pour le *Grand Trunk Western Railway,* les exigences budgétaires globales de $29,414,206 se trouveront réduites d'environ $4,500,000.

	Renvoi à la page	Total
Canadian National Steamships—		
Canadian National (West Indies) Steamships, Limited		
Recettes nettes disponibles pour le paiement des intérêts sur avances de l'Etat	6	$500,000
Immobilisations		
Additions et améliorations	6	20,000

MONTRÉAL, 1er mai 1941.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (ENSEMBLE DU RÉSEAU)

BUDGET POUR 1941

	Montant	Total
Déficit net—		
Recettes d'exploitation, moins contribution de 20 p. 100 par l'Etat sous le régime de la Loi des taux de transport	$ 286,250,000	
Contribution de l'Etat sous le régime de la Loi des taux de transport dans les provinces Maritimes (20 p. 100)	3,350,000	
Part de l'Etat du compte d'exploitation du bas transbordeur et des termini de l'Ile du Prince-Edouard	400,000	
Total des recettes d'exploitation	290,000,000	
Frais d'exploitation	227,000,000	
Recettes nettes de l'exploitation feroviaire	63,000,000	
Impôts	6,810,000	
Autre débits ou crédits de l'état des revenus—Débit net	2,551,000	
Recettes nettes avant déduction des intérêts	53,639,000	
Services des intérêts:		
Intérêts dus au public sur la dette à long terme	44,847,000	
Intérêts sur les prêts de l'Etat pour capital et remboursement	6,038,000	
Autres intérêts	2,754,000	
Total des frais fixes	53,639,000	
Estimation nette des exigences en espèces au compte du déficit	Néant	Néant

M. JACKMAN: Vous avez dû travailler à reculons à ce budget, n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: Dans une certaine mesure.

Le PRÉSIDENT: Page 3.

M. ARMSTRONG: La page 3 traite de l'évaluation des immobilisations pour l'exercice 1941.

Le PRÉSIDENT: Si lecture était faite de ces item, vous pourriez noter en marge ceux que vous désirez discuter par la suite, et si vous ne voulez en discuter aucune, nous passerons outre et ils seront consignés au compte rendu.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET POUR 1941—ESTIMATION DES IMMOBILISATIONS

Additions et améliorations générales, moins les retraits:

	Montant	Total
Région de l'Atlantique	$ 3,341,533	
Région centrale	3,215,306	
Région de l'Ouest	2,770,223	
Grand Trunk Western Railroad Company	708,609	
Central Vermont Railway, Inc	169,221	
Hôtels	121,500	
Terminus de Montréal	4,100,000	
Bac transbordeur et termini de l'Ile du Prince-Edouard	27,650	
Filiales	444,030	
Généralités, y compris additions et améliorations au matériel	793,185	
		$15,691,257

ACHATS DE NOUVEAU MATÉRIEL

Chemins de fer Nationaux du Canada

Wagons à marchandises
- 125 wagons à minerai
- 100 wagons frigorifiques
- 250 wagons de 70 tonnes, à triple bascule
- 200 wagons plate-forme de 52 pieds
- 150 wagons Hart

Wagons à voyageurs
- 25 wagons climatisés de première classe
- 7 wagons-poste et fourgons tout acier
- 28 wagons usagés

Grand Trunk Western Railroad Company

Locomotives
25 locomotives
Wagons à marchandises
200 wagons de 50 pieds pour autos
100 fourgons de 50 pieds
100 wagons plate-forme
200 wagons-gondoles

Evaluation du coût total, y compris taxe de vente et frais d'inspection	$13,270,206
Matériel réformé	*2,069,257*
Reliquat de réserve pour dépréciation	*7,200,000*
Total des immobilisations prévues	$19,692,206

M. HAZEN: Quelles sont les immobilisations pour les régions de l'Atlantique et du Centre en 1940, par comparaison aux immobilisations prévues pour 1941?

M. ARMSTRONG: Les immobilisations réelles en 1940 par comparaison à celles de 1941? Pour la région de l'Atlantique en 1940, elles sont de $1,675,467. Budget de l'exercice 1941, $3,341,533.

Pour la région centrale, les immobilisations réelles en 1940 ont atteint $765,442; et le budget pour l'exercice 1941 prévoit $3,215,306.

M. HAZEN: Qu'est-ce qu'un wagon Hart?

M. ARMSTRONG: C'est un wagon pour le ballast.

M. HAZEN: Un wagon à bascule?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. HAZEN: De qui achetez-vous vos locomotives?

M. ARMSTRONG: Les locomotives au Canada ont été achetées de la Montreal Locomotive Company ou de la Canadian Locomotive Company.

M. HAZEN: Ces locomotives ont-elles toutes été achetées au Canada?

M. ARMSTRONG: Pour 1941?

M. HAZEN: Je parle des 25 nouvelles locomotives.

M. ARMSTRONG: Celles-ci devront être achetées aux Etats-Unis.

M. HAZEN: Aux Etats-Unis?

M. ARMSTRONG: Aux Etats-Unis. Ce matériel est destiné à notre réseau américain.

M. JACKMAN: Où achetez-vous les wagons usagés?

M. ARMSTRONG: Ils ont été achetés aux Etats-Unis.

M. HUNGERFORD: Puis-je ajouter, en guise d'explication, que si nous achetons de nouvelles locomotives d'un certain type pour le Grand Trunk Western pour répondre aux besoins, nous allons en même temps transférer au réseau National-Canadien un nombre au moins égal de locomotives appartenant présentement au Grand Trunk Western. Toutes ces dernières locomotives seront du type approprié au réseau canadien; de sorte que, à tout prendre, l'achat de ces 25 locomotives pour le Grand Trunk Western augmentera notre matériel de traction au Canada.

M. JACKMAN: Quel pourcentage de votre matériel roulant est muni de ce nouveau type de freins à air?

M. HUNGERFORD: Il l'est presque entièrement.

M. JACKMAN: Mais il y en a un nouveau type fabriqué par l'I.C.C.

M. HUNGERFORD: Vous faites allusion à ce qu'on appelle le frein A.B. Nous sommes en train d'en munir tout notre matériel nouveau, mais nous y allons progressivement; plutôt lentement en ce qui concerne le vieux matériel.

M. JACKMAN: Sur tout votre matériel roulant, quel est le pourcentage approximatif qui serait muni du frein A.B.?

M. HUNGERFORD: Je demanderai ce renseignement pour vous.

M. JACKMAN: Je ne veux qu'un chiffre approximatif. 10 p. 100 ou 20 p. 100?

M. HUNGERFORD: Je ne saurais dire.

M. JACKMAN: Vous procédez assez lentement au posage de ce frein sur le nouveau matériel?

M. ARMSTRONG: Je ne dirais pas cela; non.

M. HUNGERFORD: Nous pouvons facilement avoir ce renseignement pour vous, mais nous ne l'avons pas ici.

M. HAZEN: Etes-vous obligés de payer des droits sur le matériel usagé que vous faites venir des Etats-Unis?

M. HUNGERFORD: Il y aura les droits canadiens sur une valeur dépréciée.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous gagnerions plus de temps si nous parcourions ces item, notant ceux que vous voulez discuter par la suite. Quoi qu'il en soit, nous ferons comme vous l'entendrez.

M. ARMSTRONG:

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET POUR 1941—ACQUISITION DE VALEUR

Toronto Terminals Railway Company—	
Conjointement avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien	
Provision pour la part du National-Canadien dans les immobilisations de la Toronto Terminals Railway Company, exigibles en 1941	$100,000
Northern Alberta Railways Company—	
Conjointement avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien	
Provision pour la part du National-Canadien dans les immobilisations de la Northern Alberta Railways Company, exigibles en 1941	100,000
Chicago and Western Indiana Railroad Company—	
Avance à faire à la Chicago and Western Indiana Railroad Company, en vertu du quatrième contrat supplémentaire, daté du 1er mars 1936, entre cette compagnie et la Bankers' Trust Company—$131,800—soit	132,000
Atlantic and St. Lawrence Railroad Company—	
Provision pour le montant approximatif nécessaire à l'achat de 155 actions de l'Atlantic and St. Lawrence Railroad Company, échues et entre les mains du public	12,000
Total	$344,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET POUR 1941

RACHAT D'OBLIGATIONS ÉCHUES, VERSEMENTS AU FONDS D'AMORTISSEMENT ET REMBOURSEMENT DE BONS DE MATÉRIEL ROULANT

Date d'échéance	Emission	Montant
1941		
16 avril	Paiement en vertu d'un contrat de location-vente	$ 517,173
18 avril	Paiement en vertu d'un contrat de location-vente	991,968
1er mai	Chemins de fer Nationaux du Canada—Equipment Trust 4½%, certificats série "J"	1,000,000
1er mai	Chemins de fer Nationaux du Canada—Equipment Trust 5%, certificats série "K"	1,200,000
1er juin	Chemins de fer Nationaux du Canada—Equipment Trust 4½%, série "L"	1,050,000
1er juillet	Chemins de fer Nationaux du Canada—Débentures-stock garanties, 2% 1927	988,441
1er juillet	Chemins de fer Nationaux du Canada—Equipment Trust 2½%, série "Q"	650,000
1er juillet	Wellington, Grey and Bruce Railway Company, obligations 7%	5,840
1er juillet	New England Elevator Company, obligations 3¾%	10,000
1er août	Chemins de fer Nationaux du Canada—Equipment Trust 2½%, série "O"	1,430,000
1er septembre	Obligations de la province du Nouveau-Brunswick, au compte de la St. John and Quebec Railway Company	166,000
15 septembre	Chemins de fer Nationaux du Canada—Equipment Trust 2¾%, série "P" 1938	500,000
1er octobre	St. John and Quebec Railway Company, actions 4%	27,280
14 décembre	Grand Trunk Western Railroad Equipment Trust, 1929	283,000
14 décembre	Central Vermont Railway Inc., Equipment Trust, 1929	124,000
31 décembre	Dû à l'Etat du Michigan, *re* Avenue Woodward	428,537
1942		
1er janvier	Wellington, Grey and Bruce Railway Company, obligations 7%	5,840
	Total	$ 9,378,079
	Soit	9,378,000

NOTE.—Le tableau ci-dessus ne comprend pas les paiements semi-annuels du Fonds d'amortissement, de $250,000 chacun, à échéance du 1er juillet 1941 et du 1er janvier 1942, pour les obligations 6½% de la Canadian Northern Company. La direction croit que ces montants ne seront probablement pas nécessaires, car elle ne pourrait les utiliser conformément aux conditions de l'acte de fiducie.

M. SANDERSON: Qu'appelez-vous "contrats de location-vente"?

M. ARMSTRONG: C'est un accord conclu avec le Gouvernement, au sujet de l'achat de matériel. L'Etat paie d'abord le matériel, et le réseau le rembourse par annuités égales.

M. MAYBANK: Le gouvernement possède un privilège sur ce matériel, et peut vous le reprendre?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. HUNGERFORD: Le matériel appartient à l'Etat jusqu'à remboursement complet.

M. AMSTRONG:

CANADIAN NATIONAL STEAMSHIPS

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED—BUDGET DE 1941

	Evaluation pour 1941
Evaluation du revenu net d'exploitation—	
Recettes d'exploitation	$ 4,629,000
Subventions à recevoir des colonies des Antilles, conformément à l'accord commercial conclu avec le Gouvernement du Canada	183,000
Recettes totales	4,812,000
Frais d'exploitation	3,790,000
Revenu net d'exploitation	1,022,000
Intérêts à verser sur les obligations 5% à 25 ans émises en 1930; principal, $9,400,000	470,000
Prime au change sur l'intérêt	52,000
Revenu net disponible pour le paiement des intérêts sur les avances du Gouvernement canadien	500,000
Immobilisation—	
Additions et améliorations	$ 20,000

Le PRÉSIDENT: Avant d'adopter le budget, messieurs, je voudrais vous signaler quelques articles. Le premier est le n° 403 à la page 47 du budget des dépenses; administration du ministère, $335,070. Ce numéro est-il adopté?

Adopté.

Numéro 404, à la même page?

Adopté.

Crédit 417, page 52?

Adopté.

Adopterons-nous le budget?

M. JACKMAN: Vous parlez du rapport budgétaire que nous avons sous les yeux?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. JACKMAN: C'est une chose importante, je voudrais y penser.

Le PRÉSIDENT: Nous avons terminé cette partie de notre étude.

M. EMMERSON: Il peut y avoir quelques questions que nous voudrions poser sur le budget.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. EMMERSON: Une question, simplement, au sujet du bac transbordeur et des termini de l'Ile du Prince-Edouard. Il y a un montant de $27,650. Est-ce pour la construction du radiophare, pour l'entretien ou la réparation du bac?

M. ARMSTRONG: Cette somme comprend un montant pour l'érection d'un radiophare au Cap Tormentine et l'installation d'un radiogoniomètre sur le navire "Charlottetown".

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. MAYBANK: A quoi correspondent ces $121,000, au chapitre des hôtels? Pouvez-vous donner des détails?

M. ARMSTRONG: C'est composé d'un grand nombre de petites sommes.

M. MAYBANK: Je ne vois rien de comparable dans le budget de l'année précédente. Je vois une seule dépense au chapitre des hôtels; elle concerne l'hôtel Vancouver.

M. ARMSTRONG: Cette somme se divise en 28 petits montants.

M. MAYBANK: Les dépenses sont nombreuses, dans les différents hôtels?

M. ARMSTRONG: Oui. Il y a 11 hôtels et 28 chapitres de dépenses.

M. HUNGERFORD: En général, ces dépenses correspondent à des améliorations apportées aux différents hôtels.

M. MAYBANK: Vous avez modernisé nombre de wagons frigorifiques d'ancien modèle; presque tous vos wagons frigorifiques doivent être du type moderne?

M. HUNGERFORD: Nous n'en avons que cent, et nous nous proposons d'en ajouter cent autres.

M. MAYBANK: Mais ces cent wagons sont neufs?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. MAYBANK: Et les cent autres sont transformés?

M. HUNGERFORD: Non: ils ont été construits à neuf.

M. MAYBANK: Mais vous en avez transformé?

M. HUNGERFORD: Non.

M. MAYBANK: Le plafond du nouveau modèle est couvert de glace?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. MAYBANK: C'est ce qui le caractérise?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. MAYBANK: Le système de chauffage est aussi différent?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. MAYBANK: Le procédé de répartition de la chaleur dans le wagon est différent?

M. HUNGERFORD: Le système de chauffage perfectionné a été adapté à nombre d'anciens wagons; les wagons neufs en sont également pourvus.

M. MAYBANK: Un certain nombre d'anciens wagons ont donc été transformés?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. MAYBANK: Mais vous n'avez pas transformé les anciens wagons en frigorifiques du nouveau modèle?

M. HUNGERFORD: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Il n'est pas nécessaire de retenir plus longtemps ces messieurs du Chemins de fer.

M. JACKMAN: Je voudrais poser une ou deux questions sur le budget. C'est une partie importante de nos fonctions.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. JACKMAN: Si je comprends bien, le réseau devra couvrir ses frais d'exploitation, l'année prochaine, et aussi payer l'intérêt de sa dette au public et de sa dette consolidée et de sa dette courante à l'Etat?

M. ARMSTRONG: C'est exact.

M. HUNGERFORD: Ce sont nos prévisions.

M. JACKMAN: C'est ce que le budget prévoit. En plus de cela, il vous faut $29,441,000.

M. HUNGERFORD: Oui.

M. JACKMAN: Dont $19,000,000 pour les immobilisations indiquées à la page trois. Je cherche à bien comprendre ces chapitres de comptabilité. Il y a treize millions et dix-neuf millions pour achat de matériel neuf?

M. ARMSTRONG: C'est juste.

M. JACKMAN: A la page 3, nous avons deux lignes en rouge: Réforme de matériel, $2,069,257, et disponible de la réserve pour dépréciation, $7,200,000. Pourriez-vous nous renseigner sur ces deux postes?

M. COOPER: Ils représentent les montants qui seront disponibles sur le fonds pour réforme de matériel et sur le fonds de réserve pour dépréciation. Autre-

ment dit, nous utiliserons les fonds disponibles à la réserve pour dépréciation, dans la mesure où ils permettront de faire face à nos immobilisations.

M. JACKMAN: Ces fonds sont transférés des charges aux comptes d'exploitation?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Outre les 19 millions, nous avons un chapitre, dont le premier article est de $344,000, pour l'achat de titres. Ces sommes sont bien consacrées à l'achat de certains titres?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Elles ne représentent pas réellement les titres, mais leur prix d'achat, fonds ou change.

M. COOPER: Prenons, par exemple, le *Toronto Terminal Railway*. Il lui faudra probablement $200,000 d'immobilisations, dont le National-Canadien, à titre de copropriétaire, devra fournir $100,000.

M. JACKMAN: C'est un achat de titres nouveaux, et non pas anciens.

M. COOPER: Le *Toronto Terminal Railway* émettra ses obligations. Au point de vue des Chemins de fer Nationaux, nous achetons les obligations du *Toronto Terminal Railway*, et celui-ci procède à une immobilisation.

M. JACKMAN: Le *Toronto Terminal Railway* utilisera ces montants pour acheter du matériel neuf, non pas pour couvrir un déficit?

M. COOPER: Non. Pour améliorer le terminus à Toronto. Les frais d'exploitation du terminus sont supportés par les deux réseaux, en proportion de l'usage qu'ils en font.

M. JACKMAN: Les $34,000 vont intégralement à d'autres compagnies, pour l'achat de nouvelles valeurs de ces compagnies.

M. COOPER: Oui, en ce qui concerne le *Toronto Terminal* et le *Northern Alberta Railway;* mais c'est un peu différent pour le *Chicago and Western Indiana*. Voulez-vous des explications?

M. JACKMAN: Non, ce n'est pas un gros montant. Il vous faut $9,378,000 pour racheter des titres arrivant à échéance; ils figurent à la page 5 du bilan, ce sont tous des certificats pour achat de matériel roulant.

M. COOPER: Pas tout, mais la plupart.

M. JACKMAN: Vous devriez vous expliquer.

M. COOPER: Eh bien, la dette fondée du réseau, portée sur le bilan au montant de 1 milliard 199 millions, et dont le détail figure aux pages 19 et 20, comprend les différents titres du réseau national qui se trouvaient entre les mains du public à la fin de 1940. Certains de ces titres doivent être rachetés en 1941.

M. JACKMAN: Ce sont des titres, existants déjà, et qui constituent des créances sur vous.

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Et vous n'avez pas pu établir des fonds pour les amortir. Autrement dit, pendant la durée du matériel acquis, vous n'avez pas imposé à votre exploitation des charges dont l'accumulation aurait permis le rachat de ces titres, qui viennent à échéance en 1941.

Pourquoi êtes-vous obligés de demander à l'Etat les sommes nécessaires à l'amortissement d'une dette contractée pour l'achat du matériel roulant, si vous avez porté à vos bilans la détérioration du matériel pendant ses années d'usage?

M. COOPER: Dans la mesure où les charges imputées à l'exploitation nous fournissaient de l'argent pour la réforme du matériel roulant, nous avons utilisé cet argent pour des améliorations et de nouvelles acquisitions plutôt que pour l'amortissement d'obligations de capital. L'argent ne peut servir deux fois. Si nous employons l'argent fourni par des charges imputées à l'exploitation pour

améliorer notre réseau, il n'est plus disponible pour l'amortissement de nos dettes d'établissement.

M. JACKMAN: Vous ne croyez pas que cet argent aurait dû être réservé à l'amortissement des titres de l'Equipment Trust?

M. COOPER: Non, certainement pas.

M. JACKMAN: Nous avons discuté cette question, l'autre jour. Cette somme de $9,000,000 a été imputée à l'exploitation, et dépensée pour des frais courants au lieu d'être accumulée pour l'échéance des titres.

M. COOPER: Non, je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous. Nous émettons, pour nos achats de matériel, des certificats "Equipment Trust", qui viennent à échéance, par séries, sur une période de quinze ans. Je ne sais si vous voulez nous suggéger de prélever sur nos recettes d'exploitation, au cours de cette période de quinze ans, une somme suffisante pour racheter les certificats. Nous ne pourrions accepter cette suggestion, car le matériel dure évidemment plus de quinze ans. En fait, l'accomplissement des obligations financières, dans une période déterminée, n'a aucun rapport avec la durée du matériel. Nous pourrions émettre des obligations perpétuelles pour l'achat du matériel, et il ne s'ensuivrait pas que le matériel fût éternel.

M. JACKMAN: Vous avez une certaine quantité de matériel roulant, pour lequel vous émettez des certificats "Equipment Trust". A l'échéance, il vous faut $9,000,000 pour racheter ces certificats, au moins en partie. N'aviez-vous pas dit que des sommes avaient été imputées sur les recettes d'exploitation, pour y pourvoir?

M. COOPER: Oui, mais ces sommes ont été employées à des améliorations et additions générales. Elles ne sont pas réservées et ne sont pas disponibles pour le rachat de ces obligations. Vous pouvez estimer que ces fonds devraient être réservés, que nous devrions porter la somme disponible à la réserve pour dépréciation, et la consacrer au rachat de la dette de capital. Nous préférons la consacrer à restaurer et augmenter le matériel.

M. ARMSTRONG: Le matériel acheté est toujours en service.

M. JACKMAN: Oui, cela fortifie mon argumentation.

M. ARMSTRONG: Il n'a pas été réformé.

M. JACKMAN: Je comprends bien que c'est une opération financière.

M. COOPER: Je ne crois pas qu'il y ait un rapport direct entre le rachat de la dette de capital et le compte d'exploitation. Le seul effet peut être de changer le taux d'intérêt. Si nous transformons notre dette en substituant une obligation de vingt ans aux obligations Equipment Trust, cette transaction purement financière est sans rapport avec notre exploitation; elle n'est en rien conditionnée par la durée du matériel.

M. JACKMAN: Mais les certificats Equipment Trust sont basés sur la durée du matériel.

M. COOPER: Non, je ne le crois pas.

M. GRAY: M. Jackman et M. Cooper pourraient achever leur discussion dans le bureau de M. Jackman, et nous permettre de continuer.

M. COOPER: Dans une comptabilité de ce genre, nous suivons les règlements de comptabilité de l'*Interstate Commerce Commission*. Tous les autres réseaux en font autant. Le Pacifique-Canadien, qui nous est souvent donné en exemple, agit comme nous. Il n'y a là aucune faute.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je ne crois pas que le réseau national change sa méthode de comptabilité, à moins que nos rapports ne l'y obligent. Un débat n'y changera rien. Il est bon de s'expliquer sur ces questions, sans doute, mais nous avons eu une longue explication, et nous pourrions l'arrêter.

M. MAYBANK: Monsieur le président, j'ai dit hier que je voulais présenter une résolution sur la quantité de commandes officielles exécutées par les Chemins de fer Nationaux du Canada. J'ai rédigé quelques paragraphes que je voudrais faire insérer au rapport, en présence des représentants du réseau, qui pourront me corriger si je commets quelque erreur de fait. Je propose, appuyé par M. Hanson, l'inclusion des passages suivants dans le rapport du Comité à la Chambre:

> Votre Comité a soigneusement étudié la situation des Chemins de fer Nationaux du Canada, en ce qui concerne la proportion des commandes de l'Etat ou des entreprises contrôlées par l'Etat reçues par ce réseau et par le Pacifique-Canadien, et plus particulièrement des commandes que l'on peut appeler "de guerre", telles que les transports des forces armées, l'expédition des marchandises aux troupes, le transport des munitions, etc.
>
> Il semble à votre Comité que le réseau appartenant au peuple du Canada reçoit environ 50 p. 100 de ces commandes, peut-être un peu plus ou un peu moins.
>
> Votre Comité est nettement d'avis qu'une proportion beaucoup plus forte de ce trafic ferroviaire devrait être accordée au réseau national.
>
> Votre Comité est conduit à cette conclusion en partie par la considération des longueurs de voies respectives des deux réseaux, soit 21,790 milles pour le National-Canadien et 16,829 pour le Pacifique-Canadien. Cette différence tendrait à justifier l'octroi d'une plus forte proportion des commandes officielles au National-Canadien.
>
> La considération du nombre des employés des deux réseaux conduit à la même conclusion. Les employés du National-Canadien sont au nombre d'environ 75,000, ceux du Pacifique-Canadien au nombre d'environ 53,000. Le rapport est donc d'environ 3 à 2.
>
> De plus, en considérant les charges fixes des deux réseaux, on constate que le National-Canadien doit trouver chaque année, pour payer ses intérêts, une somme plus forte que le Pacifique-Canadien. Et si le réseau national ne gagnait pas assez d'argent pour payer ses charges fixes, son propriétaire, le peuple canadien, devrait se taxer pour combler le déficit. La proportion des charges fixes du C.N.C. et du C.P.R. est de 53 à 26. C'est une raison de plus pour que l'Etat assure au réseau national une plus forte part des commandes officielles.
>
> Pour ces raisons, entre autres, votre Comité recommande que l'Etat prenne les mesures nécessaires pour assurer, à l'avenir, au moins 65 p. 100 des commandes de transport ferroviaire sous son contrôle aux Chemins de fer Nationaux du Canada.

Je veux simplement ajouter que je n'attaque nullement le Pacifique-Canadien. J'apprécie les services qu'il a rendus et continue de rendre au pays. Je le respecte. Il a bien servi le Canada. Mais j'estime que l'étude de la situation ferroviaire au Canada et de l'exploitation du réseau national nous conduit inévitablement à cette conclusion que le réseau du peuple—je puis l'appeler ainsi—devrait recevoir une plus grande part de cette catégorie de commandes.

Le PRÉSIDENT: C'est peut-être régulier, mais c'est exceptionnel. Je me demande si c'est régulier. Toute motion est régulière, je suppose. Mais celle-ci est d'un caractère exceptionnel. Elle empêche les fonctionnaires qui sont ici de commenter un rapport qui n'est pas encore soumis, car je ne vois pas comment nous pourrons l'insérer au procès-verbal. L'habitude est de réunir le Comité à huis clos, de discuter ces questions et de rédiger un rapport.

M. MAYBANK: Monsieur le président, je puis rentrer dans le règlement si nous en sommes quelque peu sortis. Je veux présenter cette résolution maintenant, afin que les fonctionnaires puissent corriger mes erreurs de fait, si j'en

commets. En somme, je donne avis que je proposerai l'insertion de ce texte dans le rapport.

Le PRÉSIDENT: C'est très bien ainsi.

M. MAYBANK: Je désire savoir s'il y a des erreurs de fait. Je ne demande pas à ces messieurs une déclaration de principes. Ce n'est pas leur domaine. Je leur demande si mes résolutions contiennent des erreurs de fait.

M. JACKMAN: Et si elles contiennent toute la vérité.

M. MAYBANK: Je me propose de savoir s'il y a quelque erreur, en dehors des chiffres. Ils peuvent l'examiner autant qu'ils voudront.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons accepter ce texte comme un avis de motion, et prier les fonctionnaires du réseau de vous corriger si vous vous trompez.

M. MAYBANK: Pour plus de commodité, je vais vous remettre mon texte.

Le PRÉSIDENT: Si nous laissions ce texte à ces messieurs jusqu'à ce que nous préparions notre rapport, demain?

M. MAYBANK: Je soumets la proposition que je viens de lire.

L'hon. M. CARDIN: Ne pourrions-nous la considérer comme une suggestion, plutôt qu'une recommandation?

M. MAYBANK: Quelques modifications pourront être apportées au texte quand nous préparerons le rapport. Je ne tiens pas à une rédaction déterminée. Mon seul but, je le répète, est de provoquer des mises au point si je me trompe, quant aux faits.

M. HAZEN: Quelle est la motion proposée?

M. GRAY: Il n'y a pas de motion.

M. HAZEN: Je crois qu'il y en a une.

Le PRÉSIDENT: M. Maybank se propose de demander l'insertion de cette clause dans le rapport. Mais pour éviter toute erreur, il demande aux représentants du réseau qui se trouvent ici de le corriger s'il se trompe. Il ne leur demande pas de commenter la motion; ils sont libres de parler ou non, à leur gré.

M. MAYBANK: La question que je pose à M. Hungerford et à ses associés est celle-ci: ai-je commis quelque erreur de fait?

M. HUNGERFORD: Nous croyons votre déclaration exacte, en ce qui concerne la longueur de voies et le nombre d'employés des réseaux.

M. MAYBANK: J'ai emprunté ces chiffres à M. Armstrong.

M. ARMSTRONG: Ce sont les chiffres du Bureau fédéral de la statistique.

M. MAYBANK: Le personnel a pu être augmenté, depuis.

M. ARMSTRONG: Je veux dire que les différentes méthodes de statistiques peuvent entraîner des différences. Je ne les crois pas bien grandes.

M. MAYBANK: L'exactitude est suffisante pour nos besoins.

L'hon. M. CARDIN: D'un point de vue pratique, croyez-vous réellement que cette répartition du trafic serait possible, en tenant compte de la situation des usines le long des différentes lignes?

M. ARMSTRONG: Ce ne serait pas impossible.

L'hon. M. CARDIN: Est-ce que cela ne compliquerait pas la tâche du gouvernement?

M. HUNGERFORD: Il serait fort possible au gouvernement de déterminer la répartition des commandes d'après les montants payés aux deux réseaux.

M. ARMSTRONG: Cela s'est déjà fait au ministère de la Défense nationale, pour les transports de troupes.

M. DONNELLY: Les employés dont vous avez parlé sont-ils occupés continuellement, ou tenez-vous compte du personnel à emploi intermittent?

M. ARMTRONG: Les employés sont recensés une fois par mois. Du moins, en moyenne.

M. DONNELLY: En moyenne?

M. ARMSTRONG: Oui.

Le PRÉSIDENT: Une motion d'ajournement de la séance serait conforme au règlement, mais auparavant je propose de nous réunir ce soir pour étudier la rédaction d'un rapport. Vous déciderez si nous participerons tous à cette rédaction, ou si nous nommerons un sous-comité. Avant l'ajournement du Comité, je tiens à remercier les témoins qui ont si obligeamment répondu à toutes nos questions.

M. JACKMAN: Avant de partir, je veux souligner que M. Maybank a mis à jour une série étonnante de faits. Il serait bon de nous assurer que nous connaissons tout ce qui concerne ces deux réseaux, l'ordre de grandeur de leur trafic et leurs rapports avec l'Etat. Par exemple, le National-Canadien paie-t-il autant d'impôts que le Pacifique-Canadien?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous enfreingnons tous le règlement. Toute la discussion est irrégulière. Nous en avons fini avec ce rapport. Je crois que la déclaration de M. Maybank est irrégulière, mais elle n'est qu'un avis de motion. Nous sommes réunis pour préparer le rapport. Si la majorité des membres du Comité estime qu'il y a quelque chose à retrancher, ce sera entièrement retranché.

M. JACKMAN: Ce sujet comporte des aspects importants, monsieur le président, en laissant de côté la question des impôts. J'ai été surpris—non pas au cours de la séance d'hier, mais quand j'ai eu le temps d'y réfléchir—qu'un représentant des chemins de fer Nationaux du Canada, M. Fraser, je crois, ait dit que le trafic était dirigé non pas nécessairement par les ministres placés à la tête des divers départements, mais par ses subordonnés, les sous-ministres et subordonnés des sous-ministres. Ajoutez à cette réflexion celle de M. Maybank, disant que les fonctionnaires du National-Canadien n'ont pas un compte de dépenses aussi élevé que d'autres personnes sollicitant le trafic. Il y a là, non pas des accusations, mais des insinuations évidentes. Si l'on a des accusations à porter contre ceux qui dirigent les affaires de l'Etat, ces accusations doivent être portées devant ce Comité, d'une manière explicite et précise, pour qu'il puisse procéder à une enquête.

M. MAYBANK: M. Jackman me permettra de l'interrompre pour dire que je n'ai procédé à aucune insinuation à l'égard de qui que ce soit, ni des fonctionnaires du Pacifique-Canadien, ni des fonctionnaires de l'Etat. Ce que j'ai dit était à moitié pour plaisanter. Je pensais aux démarcheurs qui reçoivent des commissions, par exemple, pour prendre des contacts sociaux. Cela se fait tous les jours dans les affaires, et ce n'est pas mal. Ce n'est ni de la concussion, ni rien de ce genre. Je n'ai certainement accusé personne.

Le PRÉSIDENT: Une proposition d'ajournement serait régulière.

M. DONNELLY: Je propose l'ajournement.

M. JACKMAN: Certains faits ont été mis à jour par les fonctionnaires qui ont témoigné, mais un certain nombre de questions pourraient compléter celles de M. Maybank et mieux éclairer le sujet. Si le président ne veut pas qu'on les pose, c'est bien.

M. DONNELLY: Je propose de nous ajourner jusqu'à la prochaine convocation du président.

Le PRÉSIDENT: A huit heures et demie, ce soir?

M. HAZEN: M. Jackman a évidemment dans l'esprit des questions qu'il voudrait poser aux administrateurs. Avant d'englober dans le rapport une proposition comme celle qui a été faite, nous devrions étudier la question plus à fond. M. Maybank dit, dans sa proposition: "Nous avons soigneusement étudié la question..." J'estime que nous ne l'avons pas étudiée soigneusement. L'enquête s'est menée à bâtons rompus. Nous devrions étudier la question plus à fond.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hazen, vous avez eu l'occasion d'enquêter soigneusement. Je n'ai entravé personne. J'ai permis une discussion très libre.

M. HAZEN: C'est vrai. Mais voici une question nouvelle qui vient de surgir.

M. GRAY: Nous l'avons examinée à fond hier.

Le PRÉSIDENT: Nous en avons fini avec tous les rapports.

M. JACKMAN: Certaines de ces questions n'ont rien à faire avec les rapports. Je n'ai aucun point de comparaison entre les deux réseaux. La question a été soulevée, et je la crois extérieure au rapport. On a parlé du nombre d'hommes et de milles attribué à chaque réseau, en matière de transports militaires.

M. GRAY: Nous déciderons d'inclure ou de ne pas inclure le texte de M. Maybank dans notre rapport, quand nous nous réunirons à huis clos.

Le PRÉSIDENT: Je vais rendre cette décision: si vous voulez poser des questions à ces messieurs avant la suspension de la séance, posez-les, mais nous n'entrerons pas dans une discussion générale.

M. JACKMAN: Ma première quetion est: le Pacifique-Canadien paie-t-il des impôts au gouvernement fédéral, et quelle est la différence entre ces impôts et ceux que paie le National-Canadien?

M. ARMSTRONG: Nous ne connaissons pas en détail les impôts payés par le Pacifique-Canadien. Le total des impôts, directs et indirects, payés par le Pacifique-Canadien et sensiblement inférieur au total des impôts payés par les Chemins de fer Nationaux. Nous payons environ $11,000,000 d'impôts directs.

M. JACKMAN: Y compris la taxe de vente?

M. ARMSTRONG: Nos taxes municipales et provinciales dépassent $7,000,000. Elles ne comprennent pas les taxes de vente et autres. En impôts directs, nous payons probablement $11,000,000, ou un peu plus. Tous nos achats sont naturellement grevés d'impôts indirects. Tous les matériaux que nous achetons sont taxés. En faisant le total, nous payons plus d'impôts que le Pacifique-Canadien.

M. JACKMAN: Payez-vous maintenant la taxe de 40 p. 100 sur les bénéfices des compagnies? Etes-vous soumis à la taxe sur les compagnies, qui atteint maintenant 40 p. 100 de tous les bénéfices?

M. ARMSTRONG: Nous n'avons pas de bénéfice net actuellement.

M. JACKMAN: Le Pacifique-Canadien paiera 40 p. 100 de ses bénéfices éventuels.

M. ARMSTRONG: Il devra naturellement se soumettre aux lois du pays.

M. JACKMAN: A combien évaluez-vous la longueur de voies non productive dans le réseau national?

M. ARMSTRONG: Que voulez-vous dire au juste? Je ne vous comprends pas bien.

M. JACKMAN: Je crois que c'est le terme habituellement employé pour désigner les parcours sur lesquels le chemin de fer ne reçoit pas de trafic.

M. ARMSTRONG: Chaque mille de voie rapporte du trafic, dans quelque mesure. Qu'entendez-vous par "productif". Je ne comprends pas bien votre définition. C'est une question de relativité.

M. JACKMAN: Oui, mais il y a de longues distances, par exemple dans le nord de l'Ontario, sur lesquelles vous ne recevez pas de trafic. Vous pouvez recevoir du trafic à quelques stations, mais il est transporté d'un point à un autre, sur de longues distances où nul autre trafic ne vient le grossir.

M. ARMSTRONG: Ce n'est pas tout à fait exact. Il y a peu de parcours où n'existe aucun trafic local. Il faudrait savoir à partir de quel volume vous paraît "productif" et la ligne est classée comme productive? Si vous me fournissez cette définition, je pourrai peut-être vous répondre.

M. JACKMAN: C'est peut-être un terme relatif; mais il doit y avoir, sur les deux réseaux, des parcours où le trafic local est si faible qu'on doit le considérer, par rapport au trafic direct, comme infinitésimal.

M. ARMSTRONG: C'est vrai. Le trafic direct sur la ligne principale, par exemple entre Ottawa et Winnipeg, est beaucoup plus considérable que le trafic reçu sur le parcours. Mais diriez-vous que la ligne est improductive?

M. JACKMAN: Elle ne produit certainement rien.

M. ARMSTRONG: Elle produit du transport entre l'Est et l'Ouest du Canada.

M. JACKMAN: Oui, mais je cherche à savoir si vos lignes sont placées de manière à recevoir autant de trafic que le C.P.R.

M. ARMSTRONG: Elles sont bien mieux placées.

M. JACKMAN: Dans l'ensemble?

M. ARMSTRONG: Oui, parce que nous avons une plus grande longueur de voies dans les régions industrielles. De plus, nous sommes bien mieux placés pour le trafic potentiel, car nous desservons des territoires dont les ressources naturelles n'ont pas été exploitées, du moins pas encore à fond. Je citerai particulièrement la ligne des environs de Noranda. Cette ligne, construite pour le Transcontinental, est devenue un excellent embranchement.

M. JACKMAN: Je suppose qu'il peut exister des différences d'opinion sur la proportion des lignes improductives exploitées par les deux réseaux?

M. ARMSTRONG: Certainement. Cela dépend des recettes dont vous créditez la ligne et des dépenses que vous lui débitez. En d'autres termes: quand une ligne devient-elle productive ou improductive?

M. JACKMAN: Est-ce qu'on emploie, dans les chemins de fer, l'expression milles-hommes-voyageurs?

M. ARMSTRONG: Milles-voyageurs, simplement; les dames comptent aussi.

M. JACKMAN: Combien de milles-voyageurs de transport de troupes ou de fonctionnaires...

M. ARMSTRONG: Nous n'avons pas ces chiffres.

M. JACKMAN: ...avez-vous reçu, par comparaison avec le C.P.R.?

M. ARMSTRONG: Nous ne le savons pas; nous n'avons pas ces chiffres.

M. JACKMAN: De sorte que, dans une large mesure, la comparaison des commandes officielles reçues par les deux réseaux doit s'opérer par conjecture?

M. ARMSTRONG: Nous connaissons les montants d'argent d'une manière assez précise, comme vous l'avez vu par le rapport soumis à la Chambre. C'est l'argent qu'il nous faut; il s'agit moins de transporter des voyageurs que de se procurer des recettes.

M. JACKMAN: Quand vous parlez d'argent, distinguez-vous les sommes payées aux réseaux des sommes qu'ils gardent en définitive? Si l'on achète un billet dans une gare du National-Canadien, et qu'une partie du parcours s'effectue sur le Pacifique-Canadien, celui-ci doit recevoir une partie de l'argent, et vice versa?

M. ARMSTRONG: Certes.

M. JACKMAN: Et la réponse est que...

M. ARMSTRONG: Je me suis expliqué là-dessus hier, en répondant à M. Maybank. Le rapport soumis à la Chambre indique le montant payé à chaque réseau. Il s'agit, dans chaque cas, de l'argent payé à la tête de ligne. Après ajustement pour les parcours mixtes, il y avait une légère modification à introduire en faveur du National-Canadien.

M. POULIOT: Quelles sont les longueurs de voies respectives du N.-C. et du P.-C.?

M. ARMSTRONG: 23,000 milles pour le N.-C., et 17,000 pour le P.-C.

M. POULIOT: Celle du N.-C. est donc très supérieure à celle du P.-C.?

M. ARMSTRONG: En prenant comme un tout les parcours des deux réseaux, le National-Canadien en couvre environ 58 p. 100.

M. POULIOT: Pour être juste, il faudrait diviser les commandes selon cette proportion. Il y a un grand réseau et un petit, et les commandes sont divisées en parties égales.

M. MAYBANK: Monsieur le président, bien que M. Pouliot soit largement d'accord avec moi, j'en appelle au règlement.

Le PRÉSIDENT: Oui, messieurs, une motion est soumise au Comité.

M. MAYBANK: Vous avez ouvert cette discussion.

M. POULIOT: Je n'ai pas ouvert cette discussion.

Le PRÉSIDENT: J'avais permis à M. Jackman de poser quelques questions. Une motion de suspension de séance est soumise au Comité depuis vingt minutes. La motion est-elle adoptée?

Quelques MEMBRES DU COMITÉ: Adoptée.

Le PRÉSIDENT: La séance est suspendue.

SESSION DE 1940-1941

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

QUE L'ÉTAT POSSÈDE, EXPLOITE ET CONTRÔLE

PROCÈS-VERBAL ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 4

SÉANCE DU LUNDI 26 MAI 1941

Y COMPRIS LES

DEUXIÈME ET TROISIÈME RAPPORTS À LA CHAMBRE

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1941

PROCÈS-VERBAL

SALLE 277

LUNDI, 26 mai 1941.

Le Comité permanent des chemins et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle, se réunit à huis clos à 11 h. 30 du matin sous la présidence de M. J. P. Howden.

Membres présents: MM. Bercovitch, Donnelly, Emmerson, Howden, Jackman, McCulloch, Maybank, Pouliot, Sanderson, Shaw et Sissons—11.

Le Comité étudie le projet de rapport soumis par le président au nom du sous-comité.

Sur motion de M. Maybank, le premier paragraphe du projet de rapport est adopté à l'unanimité.

Sur motion de M. Maybank, le deuxième paragraphe du projet de rapport est adopté à l'unanimité.

M. Bercovitch propose que le projet de rapport tel que lu soit adopté intégralement et que le président soit prié de le présenter à la Chambre.

La proposition, mise aux voix, est adoptée sur division: ont voté pour, 7; contre 2.

M. P. T. Coolican, sous-ministre adjoint des Postes, verse au dossier certaines statistiques, ainsi qu'un budget concernant le service aéropostal Trans-Canada. (Voir Appendice "A" au compte rendu de ce jour.)

A midi trente, le Comité s'ajourne *sine die.*

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

RAPPORTS À LA CHAMBRE

VENDREDI, 23 mai 1941.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle, a l'honneur de présenter, ainsi qu'il suit, son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié les crédits suivants du Budget des dépenses qui lui furent transmis le 6 mai 1941, et il les approuve:

403—Loi des taux de transport dans les Provinces Maritimes —National-Canadien, lignes de l'Est	$3,350,000 00
404—Loi des taux de transport dans les Provinces Maritimes —Chemins de fer autres que le National-Canadien	900,000 00
416—*Canadian National (West Indies) Steamships, Ltd.*— Avances sur le capital	20,000 00
417—Bac transbordeur et termini de l'Ile du Prince-Edouard —Déficit de 1941	400,000 00

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
J. P. HOWDEN.

LUNDI, 26 mai 1941.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle a l'honneur de présenter, ainsi qu'il suit, son

TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité est satisfait de l'acquisition par la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada d'une tranche des titres dits 4% *Perpetual Consolidated Debenture Stock* de la *Grand Trunk Railway of Canada* en vertu de la Loi de financement et de garantie des chemins de fer nationaux du Canada, 1940, et il recommande respectueusement que soit acheté le solde de ces titres encore en circulation. Le Comité est du même avis en ce qui concerne l'achat ou le remboursement des titres dits 6½% *Sinking Fund Debenture Bonds* de l'ancien réseau *Canadian Northern Railway*.

En conformité des recommandations des vérificateurs dûment nommés, le Comité recommande que soient établis prochainement des règlements uniformes de comptabilité d'un caractère mandataire, applicables à tous les chemins de fer du Canada, en vertu de l'autorité statutaire du Dominion.

Votre Comité a fait enquête sur la position du chemin de fer National-Canadien relativement aux transactions de l'Etat ou contrôlées par l'Etat dont il bénéficie en comparaison de son concurrent principal, le chemin de fer du Pacifique-Canadien.

Il appert que l'importance relative des deux réseaux s'établit comme suit:

Parcours	N.-C. 21,790 milles de voie ferrée;
	P.-C. 16,829 milles de voie ferrée.
Nombre d'employés	N.-C. 75,000;
	P.-C. 53,000.
Proportion des frais fixes	N.-C. 53;
	P.-C. 26.

Les importantes différences accusées par le tableau quant aux parcours, au nombre des employés et à la proportion des frais fixes démontrent qu'il serait opportun de répartir d'une manière rationnelle les transactions contrôlées par l'Etat.

Votre Comité recommande donc l'adoption des dispositions voulues pour assurer aux deux réseaux une répartition des transactions de l'Etat mieux proportionnée à leur importance respective.

Un exemplaire imprimé des témoignages entendus est déposé avec les présentes.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
J. P. HOWDEN.

APPENDICE "A"

OTTAWA, 26 mai 1941.

M. A. CHASSÉ,
Secrétaire du Comité des chemins de fer
et de la marine marchande,
Salle 431, Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

Monsieur,

Veuillez trouver ci-joint des statistiques ainsi qu'un budget concernant le service aéropostal Trans-Canada.

Les états sont explicites par eux-mêmes, et je crois qu'ils vous fourniront les renseignements requis.

Bien à vous,

Le sous-ministre adjoint des Postes,
P. T. COOLICAN.

TRANSPORT DES DÉPÊCHES PAR AIR ET PAR TERRE,

OTTAWA, 23 mai 1941.

RÉSUMÉ DES DÉVELOPPEMENTS DU SERVICE AÉROPOSTAL TRANS-CANADA

1er septembre 1937.—Les Lignes aériennes Trans-Canada inaugurent leur service aéropostal le 1er septembre 1937 lorsqu'elles succédent à la *Canadian Airways Ltd*, à la demande de cette dernière qui exploitait la ligne Vancouver-Seattle. Le service est assuré au taux contractuel en vigueur de 50 cents le mille. Seul le courrier affranchi aux taux aéropostaux est transporté.

1er mars 1938.—Le 1er mars 1938, commencent des envolées aéropostales expérimentales sur la ligne Vancouver-Winnipeg; le courrier ordinaire de première classe est transporté au taux de 50 cents le mille. Le taux a été porté à 60 cents le mille le 1er juillet 1938.

1er octobre 1938.—Abandon du transport du courrier ordinaire par le service Vancouver-Winnipeg. Seul le courrier affranchi aux taux aéropostaux est transporté. Inauguration du service Lethbridge-Edmonton.

1er décembre 1938.—Service étendu vers l'est jusqu'à Montréal, a titre d'expérience.

1er mars 1939.—Inauguration du service de nuit entre Montréal, Toronto et Vancouver.

18 juillet 1939.—Augmentation du service Montréal-Toronto par l'addition d'un service aller-retour quotidien.

1er novembre 1939.—Inauguration d'envolées diurnes quotidiennes de familiarisation Montréal-Moncton, le courrier ordinaire étant pris à bord. Inauguration d'un service régulier le 1er janvier 1940, et abandon du transport du courrier ordinaire.

1er avril 1940.—Inauguration d'envolées quotidiennes supplémentaires sur la ligne Montréal-Vancouver, et d'un troisième service quotidien sur la ligne Vancouver-Seattle, le 14 avril 1940.

15 juillet 1940.—Inauguration d'un service quotidien Toronto-Windsor, lequel est porté à un service semi-quotidien le 25 juillet 1940.

1er août 1940.—Addition d'un service aller-retour sur la ligne Montréal-Toronto.

29 septembre 1940.—Le service quotidien Vancouver-Seattle est réduit de 3 à 2 envolées aller-retour.

1er avril 1941.—Les taux sont réduits de 60 à 45 cents le mille.

15 avril 1941.—Extension du service de Moncton à Halifax; le service quotidien à l'est de Montréal est porté à 2 envolées aller-retour. Le service quotidien Montréal-Toronto est augmenté d'une envolée aller-retour. A la demande du ministère des Postes, le Service de diligence aérienne Moncton-Charlottetown est assuré temporairement par Air-Canada à la place de Canadian Airways, Limited.

30 avril 1941.—Inauguration du service quotidien Toronto-New-York à raison de deux envolées aller-retour.

12 mai 1941.—Abandon du service Vancouver-Seattle.

ÉTAT STATISTIQUE RELATIF AU SERVICE AÉROPOSTAL ASSURÉ PAR LES LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

PRÉPARÉ PAR LA DIVISION DU TRANSPORT DES DÉPÊCHES PAR AIR ET PAR TERRE

—	Milles de vol postal	Poids brut des dépêches transportées (en livres)		Poids quotidien brut moyen (poste aérienne seulement)	Coût	Coût quotidien moyen	Recettes estimatives attribuables au service aéropostal		Différence entre le coût et les recettes estimatives Surplus—caractères gras Déficit—italiques	Différence entre le coût et les recettes, exprimée en livres Surplus—caractères gras Déficit—italiques	
		Taxe ordinaire	Taxe aérienne				(Estimation)	Moyenne quotidienne		Par mois	Par jour
1937					$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
Septembre	6,344	.....	4,724	157	3,172 00	106 00	4,742 00	158 00	**1,570 00**	**785**	**26**
Octobre	6,344	.....	3,778	122	3,172 00	102 00	4,408,00	142 00	**1,236 00**	**618**	**20**
Novembre	6,344	.....	3,307	110	3,172 00	106 00	4,106 00	137 00	**844 00**	**422**	**14**
Décembre	6,344	.....	2,697	87	3,172 00	102 00	3,586 00	116 00	**414 00**	**207**	**7**
TOTAL (1937)	25,376	.....	14,506	119	12,688 00	104 00	16,752 00	137 00	**4,064 00**	**508**	**17**
1938											
Janvier	5,978	.....	2,533	82	2,989 00	96 00	3,034 00	98 00	**45 00**	**23**	**1**
Février	6,344	.....	2,692	96	3,172 00	113 00	3,710 00	133 00	**538 00**	**269**	**10**
Mars	46,048	15,792	3,875	125	23,024 00	743 00	7,750 00	250 00	*15,274 00*	*7,637*	*246*
Avril	89,252	31,918	4,438	148	44,626 00	1,488 00	8,876 00	296 00	*35,750 00*	*17,875*	*596*
Mai	96,159	36,108	5,165	167	48,079 50	1,551 00	10,330 00	334 00	*37,749 50*	*18,875*	*609*
Juin	99,452	38,766	5,980	199	49,604 00	1,653 00	11,960 00	398 00	*37,664 00*	*18,832*	*628*
Juillet	160,968	55,029	7,460	241	52,094 40	1,680 00	14,920 00	482 00	*37,174 40*	*18,587*	*600*
Août	120,814	49,788	7,416	239	52,387 20	1,690 00	14,832 00	478 00	*37,555 20*	*18,778*	*606*
Septembre	84,464	39,857	6,975	233	50,092 80	1,670 00	13,950 00	466 00	*36,142 80*	*18,071*	*602*
Octobre	104,234	.....	16,173	522	61,881 60	1,996 00	32,346 00	1,044 00	*29,535 60*	*14,768*	*476*
Novembre	96,541	.....	14,042	468	57,339 00	1,911 00	28,084 00	936 00	*29,255 00*	*14,628*	*488*
Décembre	188,056	.....	27,493	887	110,903 60	3,578 00	54,986 00	1,774,00	*55,917 60*	*27,959*	*902*
TOTAL 1938)	1,098,310	267,168	104,242	286	556,193 10	1,524 00	204,778 00	564 00	*351,435 10*	*14,643*	*481*

1939											
Janvier	194,130	.....	21,382	690	115,599 60	3,729 00	42,764 00	1,380 00	*72,835 00*	*36,418*	*1,175*
Février	176,114	.....	24,221	865	105,009 60	3,750 00	48,442 00	1,730 00	*56,567 60*	*28,284*	*1,010*
Mars	216,805	.....	42,245	1,363	129,497 40	4,177 00	84,490 00	2,726 00	*45,007 40*	*22,504*	*726*
Avril	218,488	.....	41,879	1,396	128,442 00	4,281 00	83,758 00	2,792 00	*44,684 00*	*22,342*	*745*
Mai	223,510	.....	48,844	1,576	133,227 60	4,298 00	97,688 00	3,152 00	*35,539 60*	*17,770*	*573*
Juin	215,830	.....	46,955	1,565	129,058 80	4,302 00	93,910 00	3,130 00	*35,148 80*	*17,574*	*586*
Juillet	234,318	.....	49,580	1,599	139,712 40	4,507 00	99,160 00	3,198 00	*40,552 40*	*20,276*	*654*
Août	247,320	.....	53,648	1,731	147,806 40	4,763 00	107,296 00	3,462 00	*40,510 40*	*20,255*	*653*
Septembre	238,313	.....	52,388	1,746	142,015 20	4,734 00	104,776 00	3,492 00	*37,239 20*	*18,620*	*621*
Octobre	244,382	.....	48,411	1,562	143,746 20	4,637 00	96,822 00	3,124 00	*46,924 20*	*23,462*	*757*
Novembre	275,506	43,817	62,205	2,073	162,367 20	5,412 00	124,410 00	4,146 00	*37,957 20*	*18,979*	*633*
Décembre	269,640	24,910	74,575	2,406	156,390 60	5,045 00	149,150 00	4,812 00	*7,240 60*	*3,620*	*117*
Total (1939)	2,754,356	68,727	566,333	1,552	1,632,873 00	4,474 00	1,132,666 00	3,104,00	*500,207 00*	*20,842*	*685*
1940											
Janvier	274,684	.....	64,880	2,093	159,978 80	5,161 00	129,760 00	4,186 00	*30,218 80*	*15,109*	*487*
Février	259,015	.....	63,701	2,197	152,653 20	5,264 00	127,402 00	4,394 00	*25,251 20*	*12,626*	451
Mars	269,977	.....	64,685	2,087	159,056 40	5,131 00	129,370 00	4,174 00	*29,686 40*	*14,843*	*479*
Avril	381,253	.....	57,235	1,908	227,591 40	7,586 00	114,470 00	3,816 00	*113,121 40*	*56,561*	*1,752*
Mai	431,471	.....	76,536	2,469	258,360 00	8,334 00	153,072 00	4,938 00	*105,288 00*	*52,644*	*1,698*
Juin	403,856	.....	68,270	2,276	241,946 40	8,065 00	136,540 00	4,552 00	*105,406 40*	*52,703*	*1,423*
Juillet	443,859	.....	78,765	2,544	265,165 80	8,546 00	157,530 00	5,088 00	*107,635 80*	*53,818*	*1,736*
Août	485,076	.....	86,664	2,796	290,058 00	9,357 00	173,328 00	5,592 00	*116,730 00*	*58,365*	*1,883*
Septembre	465,718	.....	86,078	2,869	278,949 60	9,298 00	172,156 00	5,738 00	*106,793 60*	*53,397*	*1,780*
Octobre	475,626	.....	94,164	3,038	284,746 80	9,185 00	188,328 00	6,076 00	*96,418 80*	*48,209*	*1,555*
Novembre	437,425	.....	89,829	2,994	258,894 60	8,630 00	179,658 00	5,988 00	*79,236 60*	*39,618*	*1,321*
Décembre	425,968	.....	96,230	3,104	254,962 20	8,225 00	192,460 00	6,208 00	*62,502 20*	*31,251*	*1,008*
Total (1940)	4,753,928	.....	927,037	2,533	2,832,363 20	7,739 00	1,854,074 00	5,066 00	*978,289 20*	*40,762*	*1,336*

Les recettes estimatives attribuables au service aéropostal sont approximatives et ne donnent qu'un aperçu général de la situation. Le but principal de ces données est de démontrer l'allure du développement de la poste aérienne, et elles ne doivent pas être considérées comme un état exact des profits et pertes. Plusieurs facteurs ont nui à l'estimation exacte, quelle qu'elle soit.

1. Les chiffres (en livres) montrent le poids brut, y compris une certaine mesure de double emploi dû aux mêmes dépêches transportées sur plus d'une ligne du service. Toute tentative en vue d'obtenir des chiffres précis concernant exclusivement le nouveau service aéropostal entraînerait un relevé détaillé très coûteux en même temps qu'un ralentissement probable dans la transmission des dépêches.
2. Les dépêches affranchies aux taux aériens, mais expédiées par voie terrestre, ne sont pas comprises dans les chiffres (en livres); toutefois, les recettes supplémentaires en découlant, sont directement attribuables à l'existence du service aéropostal.
3. Les divers services des Postes s'entremêlent et dépendent les uns des autres, ce qui empêche la répartition exacte des revenus et dépenses de chaque service. Aucun moyen pratique ne peut être envisagé pour déterminer d'une façon exacte le revenu par livre de courrier aéropostal. La méthode suivante a été employée, et elle donne, croit-on, une estimation à peu près exacte:

   Un échantillonnage a démontré qu'une livre contenait en moyenne cinquante lettres affranchies au taux de 6 cents chacune; de ce taux, 3 cents sont pour la surcharge aérienne. Vu le transport aérien, on ajoute à cette surcharge 1 cent, considéré comme épargne sur le transport terrestre. La recette attribuable à la poste aérienne s'établit donc, approximativement, à 4 cents par lettre.

TABLEAU MONTRANT LES FRAIS ET RECETTES PROBABLES DU SERVICE AÉROPOSTAL TRANS-CANADA AU COURS DE L'ANNÉE CIVILE 1941 ET DE L'ANNÉE FINANCIÈRE 1941–1942

Préparé par la Division du transport des dépêches par air et par terre

Pour janvier 1941, les statistiques montrent la situation réelle, et, basée sur ce mois, une estimation fut faite du poids, pour le reste de l'année civile et de l'année financière, ainsi qu'il suit:

(1) Poids—Une analyse du poids quotidien moyen, figurant à la page précédente, révèle que, depuis mars 1939, c'est-à-dire depuis l'inauguration des envolées nocturnes et du service aéropostal transcontinental régulier, le poids quotidien moyen des dépêches aéropostales a augmenté approximativement au taux moyen de 4 p. 100 par mois. A supposer donc un taux progressif équivalent pour l'année suivante, le poids pour les mois de février à décembre 1941 est basé sur une augmentation de 4 p. 100 par mois du poids quotidien moyen de janvier 1941. Pour janvier 1942, le poids est estimé au prorata du poids de janvier 1941 par rapport à celui de décembre 1940. Cette estimation a été établie d'après les faits constatés pour janvier et indique aussi une diminution sensible dans le poids des dépêches aéropostales, par rapport au mois précédent. Les chiffres de février et mars 1942 sont établis en augmentant de 4 p. 100 par mois, le poids quotidien moyen de janvier 1942.

(2) Parcours et frais—Pour janvier 1941, les chiffres montrent la situation réelle, les autres chiffres étant estimés comme suit:

(a) Février et mars 1941: 95 p. 100 des envolées (15,144 milles quotidiennement), au taux de 60c. le mille.

(b) Avril 1941 à mars 1942, inclusivement: 97 p. 100 des envolées, au taux de 45 c. le mille. Il est présumé que les envolées courantes ne seront aucunement modifiées d'ici la fin de l'année financière.

Les taux des envolées sont conformes au budget provisoire d'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada pour 1941.

(3) Recettes estimatives attribuables au service aéropostal—Voir note au bas de la page précédente.

	—	Milles de vol postal	Poids brut des dépêches transportées (en livres)		Poids quotidien brut moyen (poste aérienne seulement)	Coût	Coût quotidien moyen	Recettes estimatives attribuables au service aéropostal		Différence entre le coût et les recettes estimatives Surplus—caractères gras Déficit—italiques	Différence entre le coût et les recettes, exprimée en livres Surplus—caractères gras Déficit—italiques	
			Taxe ordinaire	Taxe aérienne				(Estimation)	Moyenne quotidienne		Par mois	Par jour
	1941					$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
	Janvier	442,670	.....	82,920	2,677	265,602 00	8,568 00	165,840 00	5,354 00	*99,762 00*	*49,881*	*1,609*
	Février	402,830	.....	77,952	2,784	241,698 00	8,632 00	155,904 00	5,568 00	*85,794 00*	*42,897*	*1,532*
	Mars	445,991	.....	89,745	2,895	267,595 00	8,632 00	179,490 00	5,790 00	*88,105 00*	*44,053*	*1,421*
	Avril	472,032	.....	90,330	3,011	212,414 00	7,080 00	180,660 00	6,022 00	*31,754 00*	*15,877*	*529*
	Mai	551,400	.....	97,061	3,131	248,130 00	8,004 00	194,122 00	6,262 00	*54,008 00*	*27,004*	*871*
	Juin	528,689	.....	97,680	3,256	237,910 00	7,930 00	195,360 00	6,512 00	*42,631 00*	*21,315*	*710*
	Juillet	546,312	.....	104,966	3,386	245,840 00	7,930 00	209,932 00	6,772 00	*35,908 00*	*17,954*	*579*
	Août	546,312	.....	109,151	3,521	245,840 00	7,930 00	218,302 00	7,042 00	*27,538 00*	*13,769*	*444*
	Septembre	528,689	.....	109,860	3,662	237,910 00	7,930 00	219,720 00	7,324 00	*18,271 00*	*9,135*	*305*
	Octobre	546,312	.....	118,048	3,808	245,840 00	7,930 00	236,096 00	7,616 00	*9,744 00*	*4,872*	*157*
	Novembre	528,689	.....	118,800	3,960	237,910 00	7,930 00	237,600 00	7,920 00	*391 00*	*195*	*7*
	Décembre	546,312	.....	127,658	4,118	245,840 00	7,930 00	255,316 00	8,236 00	**9,476 00**	**4,738**	**153**
	Total—Année civile 1941	6,086,238	.....	1,224,171	3,354	2,932,529 00	8,034 00	2,448,342 00	6,708 00	*484,430 00*	*20,185*	*664*

Estimation

1942											
Janvier	546,312	.....	110,112	3,552	245,840 00	7,930 00	220,224 00	7,104 00	*25,616 00*	*12,808*	*413*
Février	493,443	.....	103,432	3,694	222,049 00	7,930 00	206,864 00	7,388 00	*15,185 00*	*7,592*	*271*
Mars	546,312	.....	119,102	3,842	245,840 00	7,930 00	238,204 00	7,684 00	*7,636 00*	*3,818*	*123*
TOTAL—ANNÉE FINANCIÈRE 1941–1942	6,380,814	.....	1,306,200	3,579	2,871,363 00	7,867 00	2,612,400 00	7,157 00	*259,206 00*	*10,800*	*355*

Le tableau suivant, montrant les résultats réels pour les mois de février, mars et avril 1941, se compare favorablement avec le poids estimatif indiqué ci-dessus pour ces trois mois. A noter qu'au tableau précédent, les chiffres pour janvier sont réels, ce qui explique l'exclusion de ces chiffres au tableau suivant. Pour chaque mois le poids réel a jusqu'ici dépassé d'une marge rassurante les chiffres estimatifs. Le coût estimatif a également été excédé: la proportion des envolées ayant dépassé les prévisions.

Pour avril 1941, les chiffres ne comprennent pas ceux du Service de diligence aérienne Moncton-Charlottetown, lequel, à la demande du ministère, a été temporairement confié aux Lignes aériennes Trans-Canada, depuis le 15 avril 1941.

—	Milles de vol postal	Poids brut des dépêches transportées (en livres)		Poids quotidien brut moyen (poste aérienne seulement)	Coût	Coût quotidien moyen	Recettes estimatives attribuables au service aéropostal		Différence entre le coût et les recettes estimatives Surplus—caractères gras Déficit—italiques	Différence entre le coût et les recettes, exprimée en livres Surplus—caractères gras Déficit—italiques	
		Taxe ordinaire	Taxe aérienne				(Estimation)	Moyenne quotidienne		Par mois	Par jour
1941					$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
Février	417,337	.....	82,487	2,946	249,819 00	8,922 00	164,974 00	5,892 00	*84,845 00*	*42,423*	*1,515*
Mars	459,419	.....	91,453	2,950	275,251 80	8,879 00	182,906 00	5,900 00	*92,346 00*	*46,173*	*1,489*
Avril	483,621	.....	99,071	3,302	216,629 80	7,221 00	198,142 00	6,604 00	*18,488 00*	*9,244*	*308*

13

Rollé par
Harpell's Press Co-operative
Gardenvale