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 1938

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

SÉANCES DES MERCREDI 6 AVRIL 1938

ET MARDI 26 AVRIL 1938

TÉMOINS:

M. S. J. Hungerford, président du Conseil d'administration et président de la direction.

M. T. H. Cooper contrôleur, et M. W. M. Armstrong, directeur adjoint, Bureau technique des Chemins de fer Nationaux, Montréal.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

MEMBRES DU COMITÉ

Sir Eugène Fiset, *président*

MM. Barber,
Beaubier,
Bothwell,
Elliott *(Kindersley)*,
Emmerson,
Ferland,
Fraser,
Hanson,
Heaps,
Howard,
Howden,
Howe,

MM. Kinley,
McKinnon *(Kenora-Rainy-River)*,
McLarty,
Maybank,
Parent *(Québec-Ouest et Sud)*,
Ross *(Middlesex-Est)*,
Stewart,
Vien,
Walsh,
Young.

R. ARSENAULT,
Secrétaire du Comité.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

JEUDI 24 février 1938.

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 marchande que le gouvernement 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 et à la marine marchande de l'Etat canadien, pour que ledit Comité les étudie et fasse rapport à la Chambre; pourvu, toutefois, que rien dans la présente résolution 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. Barber, Beaubier, Bothwell, Deachman, Elliott (*Kindersley*), Emmerson, Ferland, Fiset (sir Eugène), Fraser, Hanson, Heaps, Howard, Howden, Howe, Kinley, McKinnon (*Kenora-Rivière à la Pluie*), McLarty, Maybank, Parent (*Québec-Ouest et Sud*), Stewart, Vien, Walsh et Young.

Certifié conforme

Le greffier de la Chambre,

ARTHUR BEAUCHESNE.

LUNDI 7 février 1938.

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.

MARDI 8 mars 1938.

Ordonné,—Que le nom de M. Ross (Middlesex-Est) soit substitué à celui de M. Deachman sur ledit Comité.

Le greffier de la Chambre,

ARTHUR BEAUCHESNE.

MARDI 29 mars 1938.

Ordonné,—Que la résolution adoptée par la Chambre le 11 février, 1938, pour transmettre les crédits budgétaires suivants au comité des subsides, soit annulée, et que lesdits crédits soient transmis pour étude au Comité permanent des chemins de fer et de la marine que le gouvernement possède, exploite et contrôle, à savoir:

Crédit n° 427, Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes. Canadien national, lignes de l'Est, 20 p. 100 de réduction sur les taux, $2,278,000.

Crédit n° 428, Même loi, lorsqu'elle s'applique aux autres lignes que les Chemins de fer Nationaux, 20 p. 100 de réduction sur les taux, $860,000.

Crédit n° 437, transbordeur du chemin de fer et termini, Ile du Prince-Edouard, capital, $35,000.

Crédit n° 438, Paquebots du Canadien-National (Antilles), capital, $24,000.

Certifié conforme

Le greffier de la Chambre,

ARTHUR BEAUCHESNE.

MERCREDI 6 avril 1938.

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 des témoignages qu'il entendra, et que soit suspendue 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 10 membres.

Certifié conforme

Le greffier de la Chambre,

ARTHUR BEAUCHESNE.

RAPPORT DE LA CHAMBRE

MERCREDI 6 avril 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que le Gouvernement possède, exploite et contrôle a l'honneur de présenter le rapport qui suit.

PREMIER RAPPORT

Votre Comité propose:

1. Qu'il lui soit permis de faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et des témoignages qu'il entendra, 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 à 10 membres.

Le tout est respectueusement soumis.

Le président,

EUGENE FISET.

PROCÈS-VERBAUX

MERCREDI 6 avril 1938.

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

Membres présents: MM. Barber, Bothwell, Emmerson, Fiset (sir Eugène), Hanson, Heaps, Howard, Howden, Howe, Kinley, McKinnon (*Kenora-Rainy-River*), McLarty, Maybank, Stewart, Walsh, Ross (*Middlesex-Est*), Young.

Sur motion de M. Young, sir Eugène Fiset est élu président.

Sir Eugène prend le fauteuil.

Une requête de M. D. J. Hartigan, député, priant le Comité d'entendre un représentant des employés de la *Western Union* qui furent absorbés dans le réseau national, est soumise au Comité.

Sur motion de M. Howden:

Ordonné, — Que le secrétaire informe M. Hartigan que le Comité n'a aucune juridiction en la matière.

Sur motion de M. Maybank:

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

Sur motion de M. Young:

Que le Comité demande la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.

Sur motion de M. Howard:

Résolu, — Que le Comité propose à la Chambre de réduire son quorum de 12 à 10 membres.

MM. Stewart et Walsh déposent des questions à soumettre au président des Chemins de fer Nationaux du Canada pour que les hauts fonctionnaires du réseau y répondent lorsqu'ils comparaîtront devant le Comité.

Le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 26 avril, à onze heures du matin.

Le secrétaire du Comité,

R. ARSENAULT.

MARDI 26 avril 1938.

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 sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Membres présents: MM. Bothwell, Emmerson, Ferland, Fiset (sir Eugène), Hanson, Heaps, Howden, Howe, McKinnon (*Kenora-Rainy-River*), McLarty, Parent (*Québec-Ouest et Sud*), Stewart, Vien, Walsh, Young.

Sont aussi présents: M. V. I. Smart, sous-ministre des Transports; M. S. J. Ungerford, président des Chemins de fer Nationaux du Canada; M. T. H. Cooper, contrôleur du réseau national; M. W. M. Armstrong, directeur adjoint, Bureau technique du réseau national; M. A. V. Franklin, vérificateur des chemins de fer, ministère des Finances; et M. O. A. Matthews, de George A. Touche & Co., vérificateurs des comptes du réseau national.

M. Cooper dépose les réponses aux questions qu'avait soumises M. Walsh le 6 avril.

Le Comité passe à l'étude du rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1937.

Le Comité suspend sa séance à une heure pour la reprendre à quatre heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend sa séance à 4 heures 15 et poursuit l'étude du rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada.

A six heures le Comité s'ajourne jusqu'à demain, mercredi, à onze heures de l'avant-midi.

Le secrétaire du Comité,

R. ARSENAULT.

TÉMOIGNAGES

SALLE 277, CHAMBRE DES COMMUNES,

26 avril 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la navigation se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, j'appelle l'ordre du jour. A la dernière séance du Comité, vous avez posé une question, monsieur Walsh. La réponse est prête. Voulez-vous qu'on la place au dossier?

M. WALSH: Pas nécessairement, si elle est au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Vous suffira-t-il d'en avoir une copie?

M. WALSH: Oui.

Le PRÉSIDENT: Très bien; la voici:

Question A. 1. — Quelle était la valeur nominale de la dette fondée des Chemins de fer Nationaux de 1923 à 1937 inclusivement?

Réponse: Emissions de la dette fondée 1923-1937 ..... $ 847,367,589 11

(Non compris les $34,927,098.20 d'obligations garanties, 2%, 1927, émises en échange du même montant d'obligations perpétuelles 4% du chemin de fer G.T.P.

Question A. 2. — Quels furent le montant de l'escompte et les frais d'émission?

Réponse: Escompte	$ 22,767,918 00	
Frais d'émission	634,865 47	
		23,402,783 47

Question B. 1. — Quel montant de la valeur nominale de ces émissions a été retiré?

Réponse: Retraits, au 31 décembre 1937, des émissions faites de 1923 à 1937, non compris l'échange d'obligations perpétuelles, 4%, du chemin de fer G.T.P., mentionné ci-dessus 188,769,059 72

(NOTE. — Le montant ci-haut ne comprend pas $241,104,274.66 de retraits pendant la période d'émissions faits avant 1923.)

Question B. 2. — Quels furent les montants de l'escompte et des frais applicables aux émissions ainsi retirées?

Réponse. 7,084,785 64

Question C. 1. — Quelle proportion de cet escompte ou de ces frais comprise dans les crédits votés par le Parlement pour combler les déficits, dans chacune des années de 1933 à 1937 inclusivement?

Réponse: Escompte et frais d'émission compris dans les crédits:

1933	Néant	
1934	$ 1,602 02	Frais d'émission
1935	23,464 75	Frais d'émission
1936	31,102 11	Frais d'émission
1937	938,728 79	Escompte

M. Stewart avait posé une autre question, mais les fonctionnaires des Chemins de fer Nationaux n'ont pas jugé à propos d'y répondre. Pour rendre la situation claire, nous attendrons, pour traiter cette question, d'étudier les lignes de paquebots. A ce moment, M. Vaughan sera là et pourra nous donner une explication complète. Etes-vous satisfaits de cela?

Maintenant, messieurs, nous allons examiner le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada. Je suppose que la procédure que nous avons suivie l'année dernière vous satisfera cette année. Je vais demander à M. Armstrong de lire le rapport du président.

M. Armstrong:

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONTRÉAL le 18 mars 1938.

A l'hon. M. C. D. HOWE, député
Ministre des Transports,
Ottawa.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Conformément aux articles 14 et 15 de la *Loi Canadian National—Canadian Pacific, 1936,* le Conseil d'arministration a l'honneur de vous soumettre le rapport de l'exercice 1937:

RÉSULTAT DE L'EXPLOITATION

	1937	1936	Augmentation ou diminution
Recettes d'exploitation	$198,396,608 61	$186,610,489 38	$11,786,119 23
Frais d'exploitation	180,788,858 09	171,477,690 07	9,311,168 02
Recettes nettes d'exportation	$ 17,607,750 52	$ 15,132,799 31	$ 2,474,951 21
Coefficient d'exploitation	91.12%	91.89%	
Impôts, locations et autres déboursés de caisse, nets	9,320,522 24	8,723,888 05	596,634 19
Revenu net disponible pour les intérêts	$ 8,287,228 28	$ 6,408,911 26	$ 1,878,317 02
Service de la dette due au public	48,888,545 56	49,184,622 87	*296,077 31*
Intérêts sur les prêts de l'Etat	1,744,550 71	527,682 21	1,216,868 50
Déficit de caisse	$ 42,345,867 99	$ 43,303,393 82	$ *957,525 83*

Recettes d'exploitation

Elles se sont élevées à $198,396,609, en augmentation de $11,786,119,ou 6.32% sur celles de l'année précédente, accusant ainsi un progrès continu depuis le minimum de $148,519,742 atteint en 1933. Bien que l'amélioration n'ait pas été aussi considérable qu'on l'espérait, à cause surtout de la mauvaise récolte et de la crise économique aux Etats-Unis à la fin de l'année, cette augmentation de 6.32% se compare favorablement à celle rapportée par les réseaux de première classe aux Etats-Unis, qui est de 2.8%.

Les recettes du service des marchandises ont augmenté de $8,308,097, ou 5.7%. Toutes les régions, excepté celle de l'Ouest, ont enregistré une augmentation de tonnage. Un état du tonnage productif par denrées apparaît aux pages 24 et 25. Il a été transporté 1,948,790 tonnes de grain de moins qu'en 1936. Aucun changement important n'a été apporté, au cours de l'année, au tarif de transport des marchandises au Canada. Le rappel, au 31 décembre 1936, par l'*Interstate Commerce Commission* des taux fortuits appliqués au trafic international et des Etats-Unis a réduit les recettes du réseau d'environ $2,000,000 par comparaison avec les chiffres de 1936. Cette diminution a été légèrement compensée par les majorations de tarif autorisées par l'ordonnance de la Commission du 19 octobre 1937.

Les recettes du service des voyageurs ont augmenté de $1,923,021, ou 11.3%. Les tarifs de base n'ont subi aucun changement important. L'addition, au cours de l'année, de nouvelles voitures climatisées, nous a valu une augmentation de recettes. Le programme de climatisation mentionné dans le rapport de l'an dernier est réalisé rapidement. Au 31 décembre 1937, 253 voitures climatisées étaient en service. Le programme pour 1938 prévoit l'addition de 163 nouvelles voitures climatisées. La Cie Pullman fait circuler sur les lignes du réseau 53 de ces voitures. Les excursions à bas prix sont toujours très en vogue.

Les recettes des télégraphes commerciaux ont augmenté de $475,682, ou 10.8%; celles des messageries de $438,181 ou 4.9% et celles des postes de $149,043 ou 4.4%.

Frais d'exploitation

Ils se sont élevés au cours de l'année à $180,788,858. On trouvera le sommaire à la page 14 et les détails aux pages 15, 16 et 17.

Les frais d'entretien de la voie et des constructions ont diminué de $2,586,618 par comparaison avec l'an dernier. Le coût d'entretien du matériel a augmenté de $5,942,223 et celui du transport de $5,405,786.

L'augmentation totale des frais sur l'année précédente est de $9,311,168. L'augmentation des salaires, dont il est parlé plus loin, représente une somme de $2,800,000 et la majoration des prix du matériel $3,500,000. Le programme d'entretien et de modernisation du matériel a été poussé au cours de l'année, entraînant une majoration de $2,500,000 au poste d'entretien du matériel, mais le profit de cette dépense se fera sentir plus tard. Les frais de réforme, portés au compte des frais d'exploitation, ont augmenté de $730,000 sur ceux de l'an dernier. L'arrêt des travaux d'entretien à titre d'aide aux chômeurs a permis de réduire les frais de $1,015,000. Des inondations moins fortes et un coût moindre pour l'enlèvement de la neige ont aussi réduit les frais de $528,000.

Etant données les exigences de la circulation, le réseau a été maintenu en bon état. La petite augmentation de frais résultant de l'augmentation du trafic, et exception faite des augmentations de salaire et des majorations de prix des matériaux peut être considérée comme satisfaisante. Malgré cette augmentation des salaires et du prix des matériaux, le quotient d'exploitation a été plus bas en 1937 qu'en 1936. Les recettes nettes se sont améliorées de $2,474,951.

La construction de l'embranchement Senneterre-Rouyn, autorisée par le Ch. 26, 1936, se continue. En 1937, le rail a été posé sur une distance de 10.86 milles entre Rouyn et la rivière Kinojévis, et une distance de 41.20 milles entre Senneterre et le pont sur la rivière Lemoine, ce qui laisse 48 milles de rail à poser. Depuis le 29 novembre 1937 la ligne entre Senneterre et Val d'Or, une distance de 37 milles, est exploitée avec la permission de la Commission des chemins de fer. On s'attend à ce que l'embranchement soit complété et mis en exploitation en 1938.

A cause des faibles achats de matériel, ces dernières années, ainsi que des exigences d'un trafic grandissant, il a été nécessaire d'acheter au cours de l'année, 3,000 wagons à marchandises, 400 wagons-frigorifiques, 400 gondoles, 200 wagons à automobiles, 49 plateformes, 30 wagons à sable, 50 voitures de première climatisées, 10 fourgons-poste, 10 fourgons à bagage et 15 charrues à neige.

Voici le nouveau matériel délivré chaque année depuis 1928 jusqu'à 1937 inclus:

Année	Locomotives	Wagons	Voitures	Matériel de service	Total
1928	10	360	72	40	482
1929	76	5,757	91	46	5,970
1930	69	4,934	76	16	5,095
1931	23	4,301	11	4	4,339
1932	1	—	—	—	1
1933	—	500	—	—	500
1934	—	—	—	—	—
1935	—	61	—	2	63
1936	15	1,219	—	10	1,244
1937	—	3,769	60	2	3,831
	194	20,901	310	120	21,525

FINANCE

Rachat d'obligations

Le coût des remboursements d'obligations, y compris les paiements au fonds d'amortissement et au trust du matériel, s'élève à $6,752,792.

Nouvelles émissions

En vertu du *Canadian Railways Refunding Act, 1935,* a été faite, le 1er février 1937, une émission d'obligations du *Canadian National Railway Company Dominion Guaranteed Bonds* qui a servi au paiement des prêts temporaires faits par l'Etat en 1936 pour conversions. Cette émission était de:

$15,500,000 2¼ p. 100 obligations de sept ans, vendues à 98.75 p. 100 au coût annuel pour le Réseau de 2.46 p. 100.

$20,000,000 3 p. 100 obligations de quinze ans, vendues à 98.75 p. 100 au coût annuel pour le Réseau de 3.11 p. 100.

Une émission de $14,000,000 *Canadian National Railway* 2½ p. 100 *Equipment Trust Certificates,* Series "O" 1937 a été faite pour pourvoir au paiement partiel des achats de nouveau matériel, achats qui s'élèvent à plus de $19,000,000. Les certificats, à échéance en série et dix paiements annuels, ont été vendus à 98.62 p. 100, au coût annuel pour le Réseau de 2.82 p. 100.

GÉNÉRALITÉS

Employés, rémunération, etc.

Le nombre moyen d'employés au service du Canadien National en 1937, était de 79,471, chiffre que l'on compare à 78,836 en 1936. La rémunération totale s'est élevée à $117,804,769 contre $111,221,129 en 1936, une augmentation de $6,583,640, ou de 5.92 p. 100.

Le rapport de l'an dernier mentionnait la création de bureaux d'arbitrage et d'enquête pour étudier la requête des employés que soit supprimée la déduction de 10 p. 100 des salaires payés au Canada. Le 1er février 1937, le Canadien National et le Pacifique Canadien ont tous deux suivi la recommandation du tribunal, fondée sur la principale cause du litige, que la déduction soit portée de 10 à 9 p. 100. Les représentants des employés continuèrent à réclamer la suppression totale de la déduction qui existait, en vertu de diverses ententes, depuis décembre 1931. Cette déduction était de 15 p. 100 en 1934 et pour les cheminots et télégraphistes elle fut de 20 p. 100 pendant six mois, en 1933. Cette déduction générale de 15 p. 100, par entente du 3 novembre 1934, fut réduite à 12 p. 100 le 1er janvier 1935 et à 10 p. 100 le 1er mai 1935.

Le 29 mars 1937, la direction des deux réseaux s'entendit avec les employés pour réduire graduellement la déduction de salaire, celle-ci étant réduite à 8 p. 100 le 1er avril 1937, à 7 p. 100 le 1er juin, à 6 p. 100 le 1er août, 5 p. 100 le 1er octobre et 4 p. 100 le 1er décembre. Le 1er février 1938, cette déduction était de 2 p. 100 et le 1er avril 1938 les salaires de base seront restaurés. Le cas d'employés sujets à d'autres échelles de déduction a aussi été réglé sur une base de réduction proportionnelle.

Il est à noter que les réseaux de première classe aux Etats-Unis, avec une augmentation de trafic de 2.8 p. 100, ont vu leurs frais augmenter de 6.4 p. 100, alors que le Canadien National, avec une augmentation de trafic de 6.3 p. 100, n'enregistre qu'une augmentation de 5.4 p. 100 dans ses frais d'exploitation.

Autres revenus nets et profits et pertes

Les comptes groupés sous ce titre accusent une augmentation de $596,634 sur les chiffres de 1936.

Impôts: Ils se sont élevés à $6,697,242 contre $6,743,147 en 1936. Ces chiffres ne tiennent pas compte de la taxe de vente acquittée lors de l'achat de matériaux et qui a coûté au réseau quelque $4,200,000 en 1937.

Hôtels: Les recettes ont continué à augmenter laissant un surplus d'exploitation pour l'année de $200,087 après paiement des impôts, soit une augmentation de $40,070 sur 1936.

Loyer de matériel: Ils ont augmenté de $555,000.

Northern Alberta Railway (propriété commune au Canadien-National et au Pacifique-Canadien):

Les recettes d'exploitation ont été portées de $2,029,371 à $2,504,001, une augmentation de $474,630. Les recettes nettes ont été portées de $313,640 à $756,579, une augmentation de $442,939.

Intérêt payé, la perte nette pour l'année est de $912,233, une amélioration de $345,239 sur l'exercice 1936. La part de perte qu'assume le C.N.R., soit la moitié, est de $456,116, une diminution de $172,619.

Intérêt

Intérêt sur la dette consolidée due au public.

Ce service a exigé, en 1937, $48,888,546 contre $49,184,623 en 1936, une diminution de $296,077 due à des conversions.

Intérêt sur les prêts de l'Etat.

L'intérêt payé à l'Etat par le Réseau sur des prêts de capital et des avances temporaires pour fins de conversion s'est élevé, en 1937, à $1,744,550, chiffre que l'on compare à $527,682, en 1936. Avant 1937 il n'était pas payé d'intérêt sur les prêts de capital consentis par l'Etat, mais depuis la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, l'Etat perçoit du chemin de fer, en espèces, l'intérêt sur tous ces prêts depuis le 1er janvier 1932. Ce changement de politique entraîne pour le Réseau le déboursé en espèce d'une somme additionnelle de $1,684,753 pour l'intérêt accru en 1937.

Au cours de 1937 il a été payé en tout $50,633,096 d'intérêt contre $49,712,-305 en 1936.

Déficit de caisse

On a vu, par ce qui précède, qu'après paiement de tous les frais d'exploitation les recettes nettes d'exploitation du Réseau se sont élevées, en 1937, à $17,607,750, une augmentation de $2,474,951 sur l'année précédente. Après paiement des impôts, locations, escomptes et charges autres que les pertes de capital résultant de l'abandon de lignes et inscrits au poste "Part de propriétaire", le revenu net applicable au service de la dette est de $8,287,288, une augmentation de $1,878,317 sur les chiffres de 1936. Cette somme appliquée au service de la dette consolidée due au public et aux intérêts sur les prêts de l'Etat mentionnés plus haut, le déficit s'établit à $42,345,867 contre $43,303,393 l'année précédente.

Sans le changement de politique mentionné plus haut le déficit de caisse pour 1937 aurait été de $40,661,114.

IMMOBILISATIONS

Elles s'élèvent pour 1937 à $20,874,664 ainsi répartis:

Matériel roulant acheté ou construit	$17,876,343
Transformation de wagons et de voitures de voyageurs	871,868
Climatisation des voitures	815,099
Embranchement Senneterre-Rouyn	3,132,883
Hôtel Vancouver	214,388
Reconstruction du pont sur la rivière St-Jean à Fredericton, N.-B.	551,757
Additions et améliorations, moins les réformes (net)	4,949,086
Matériel réformé—Crédit	*7,536,760*
	$20,874,664

Au commencement de l'année des pourparlers furent engagés entre un Comité de directeurs, représentant les divers syndicats d'employés de chemin de fer aux Etats-Unis et le *National Carriers Conference Committee*, représentant les Réseaux au sujet de l'augmentation de salaire demandée par les syndicats. Les négociations n'ayant pas abouti, le *National Mediation Board* offrit ses services qui furent acceptés, et une entente fut conclue par laquelle le salaire des em-

ployés, autres que ceux affectés aux locomotives et aux trains, fut augmenté de 5 sous de l'heure à partir du 1er août 1937 et celui des employés sur les locomotives et dans les trains de 5½ sous de l'heure à partir du 1er octobre 1937. Les lignes du Canadien-National aux Etats-Unis, à l'exemple des autres réseaux américains, accordèrent cette augmentation.

Lois de pension du Canadien-National

En vertu des diverses lois de pension en vigueur pour le Réseau 801 employés ont été mis à la retraite au cours de l'année. Le nombre de pensionnés décédés en 1937 est de 394. Le 1er juillet 1937, 649 employés sur les lignes du réseau aux Etats-Unis qui avaient été pensionnés d'après la loi de pension du Canadien-National ont été transférés au fonds de pension américain prévu par l'*United States Retirement Act,* ce qui réduisit le montant des pensions payées au moment du transfert d'environ $37,000 par mois. Au 31 décembre 1937 le nombre de retraités d'après la loi de pension du Canadien-National était de 6,287.

Le PRÉSIDENT: A propos de ce nombre de pensionnés, est-ce le nombre global?

M. ARMSTRONG: Oui.

Le PRÉSIDENT: Ce nombre englobe tous les pensionnés?

M. ARMSTRONG: Tous ceux de toutes nos lignes, sauf de nos lignes aux Etats-Unis.

M. HOWDEN: Ce nombre ne comprend que des pensionnés canadiens.

M. ARMSTRONG: Oui.

M. WALSH: Puis-je poser une question pour faire suite à celle-là, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. WALSH: En parlant de pensionnés, parlez-vous aussi de ceux qui reçoivent une allocation de retraite?

M. ARMSTRONG: Tout est compris.

M. WALSH: Ce chiffre comprend tous ceux qui reçoivent n'importe quelle forme d'allocations de retraite, qu'il s'agisse de pension, de gratification ou de quoi que ce soit accordé par le National-Canadien pour services rendus.

M. ARMSTRONG: Oui.

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

United States Railroad Retirement Plan

Les réseaux aux Etats-Unis et les syndicats se sont entendus pour le paiement d'annuités aux employés prenant leur retraite. Cette entente est confirmée par le *Railroad Retirement Act* et le *Carriers' Taxing Act,* approuvés le 24 et le 29 juin 1937, respectivement.

En vertu des nouvelles lois qui annulent l'ancien *Taxing Act* et à partir du 1er janvier 1937, 2¾ pour cent du salaire des employés est retenu et un montant équivalant est payé par les réseaux. L'échelle des impôts est progressive, mais les taux sont fixés à 3¾ p. 100 en 1949. Le montant payé de ce chef par le Canadien-National, en 1937, est de $515,000.

United States Social Security Act

Le Réseau national aux Etats-Unis, tombe sous le coup des lois fédérales et provinciales de l'assurance-chômage, ainsi que sous le coup des lois de pensions de vieillesse fédérales pour les employés échappant à la juridiction du *Railroad Retirement Plan.* Cette législation a entraîné pour le Canadien-National, en 1937, une dépense de $459,000.

Trans-Canada Air Lines

Autorisé par le *Trans-Canada Air Lines Act* 1937, le Réseau National a souscrit tout le capital-actions des *Trans-Canada Air Lines,* soit cinquante mille actions de cent dollars chacune. Au 31 décembre 1937, le réseau avait été appelé à verser dix-sept pour cent de cette souscription soit $850,000.

Le rapport des *Trans-Canada Air Lines* est soumis à part.

Canadian National Railways—Revision du capital

A la dernière session du Parlement une loi (Ch. 22 des Statuts de 1937) fut passée qui pourvoit à l'annulation d'actions de capital et de certaines dettes du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada envers Sa Majesté et à l'ajustement des comptes du réseau. Tout ce que cette loi exigeait a été fait. L'ancien capital-actions de la *Canadian National Railway Company* (autrefois la *Grand Trunk Railway Company of Canada*) dont la valeur nominale est de cent quatre-vingt millions quatre cent vingt-quatre mille trois cent vingt-sept dollars et soixante-dix cents a été remis par l'Etat et annulé. Quatre-vingt deux millions six cents dollars, du capital-actions du *Canadian Northern* ont été remis par l'Etat et annulés. Le reliquat des actions du *Canadian Northern,* soit dix-huit millions de dollars, a été transporté par l'Etat à la *Canadian National Railway Company* en échange d'un million d'actions sans valeur nominale du capital-actions de cette dernière compagnie, soit tout le capital-actions émis par cette compagnie. Le capital-actions du "Trust des titres des chemins de fer nationaux du Canada" composé de cinq millions d'actions sans valeur nominale, a été émis en retour du transfert au Trust des titres des dettes contractées par le Réseau envers le Dominion, telles qu'elles figurent à l'annexe A de la loi, et des garanties collatérales s'y rapportant.

Le redressement du bilan du réseau a été fait le 1er janvier 1937 et pour la bonne règle les comptes de 1936, corrigés d'après la loi, apparaissent à la page 29 de ce rapport.

Le règlement autorisé par la loi se rapporte exclusivement aux relations entre l'Etat et le Réseau. Il n'a rien à voir avec l'importante dette consolidée aux mains du public.

Coopération

Au cours de l'année le Conseil d'administration a repassé les questions de coopération avec le Pacifique-Canadien et a étendu le champ de ses enquêtes. Les réalisations sous ce titre se rapportent à des questions déjà étudiées et surtout aux enquêtes visant à l'abandon de lignes de chemin de fer faisant double emploi ainsi qu'à la rédaction des ententes détaillées pour l'abandon de ces lignes quand il était recommandé par le Comité coopératif conjoint et approuvé par le Comité exécutif conjoint. L'abandon de 637 milles de voie a été approuvé et les ententes à ce sujet sont en voie de rédaction. Des ententes ont été complétées dans le cas des voies du Canadien-National entre Middleton et Bridgetown et des voies du Pacifique-Canadien entre Linwood et Littowel. Dans chaque cas, la compagnie qui abandonne sa voie cesse tout service dans le territoire. Dans les deux cas la demande d'abandon est soumise à la Commission des chemins de fer. On continue d'étudier le projet d'abandonner 1,550 autres milles de voies faisant double emploi.

Le fait notable au chapitre coopération est la conclusion, après de longues et difficiles négociations, de l'entente par laquelle le Pacifique-Canadien ferme son hôtel de Vancouver et le nouvel hôtel du Canadien-National dans cette ville est exploité en commun. Cette entente entrera en vigueur dès que l'hôtel du Canadien-National sera achevé et meublé, c'est-à-dire en 1939 probablement. Cette entente, croit-on, réduira le montant de capital engagé et rapportera aux deux compagnies des profits d'exploitation.

Concurrence

L'un des plus importants problèmes au pays est la nécessité d'établir sur une base équitable la concurrence entre les chemins de fer et les transports par eau et sur route. Le Conseil d'administration note avec plaisir que le Parlement et les législatures canadiennes étudient ce grave problème.

Prévisions générales

L'avenir immédiat des chemins de fer, en autant que leurs recettes sont concernées, semble compromis par divers facteurs, en particulier la crise aux Etats-Unis, la situation politique internationale et l'effet produit par une série de mauvaises récoltes dans plusieurs régions de l'Ouest canadien. La Direction du Réseau ne contrôle aucun de ces facteurs et tant qu'ils agiront de façon adverse il faut s'attendre à ce que les revenus des chemins de fer restent à un bas niveau. De par sa solide organisation le Réseau National est en très bonne posture pour tirer profit de toute amélioration dans l'état des affaires, amélioration qui stimulerait le trafic sur lequel est fondée la prospérité du chemin de fer. En attendant, le Réseau continue d'assurer très économiquement le transport dont ce pays a un besoin vital.

Inutile d'insister sur l'effet qu'aurait une plus forte production canadienne sur les recettes du Réseau National. Toute augmentation de production dans une industrie quelconque, y compris l'agriculture, est immédiatement reflétée dans les recettes, et toute diminution affecte sérieusement les recettes brutes du chemin de fer. La moyenne des recettes brutes encaissées par le Canadien-National pour le transport du grain de l'Ouest a été de $22,000,000 par année durant la période 1925-1934. La moyenne du grain transporté durant cette période a été d'environ 5 millions de tonnes. Le tableau pour les trois dernières années est le suivant:

Année	Tonnes transportées	Recettes
1935	3,720,944	$15,409,810
1936	3,915,606	15,777,702
1937	2,356,656	9,643,572

Il est à noter que les recettes brutes du chemin de fer résultant du transport du grain de l'Ouest en 1937 n'ont atteint que 44 p. 100 de la moyenne obtenue durant la période de dix ans terminée en 1934. Et la prospérité générale du pays, corollaire des bonnes récoltes de grain, relève encore davantage les revenus du réseau.

Le Conseil d'administration reconnaît publiquement les bons et loyaux services rendus par le haut personnel et le personnel subalterne. Il exprime sa gratitude au public pour l'encouragement accordé au réseau en 1937.

Pour le Conseil d'administration,

Le président,

L. S. HUNGERFORD.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous des questions à poser?

M. PARENT: Je désirerais connaître les émoluments des employés supérieurs généraux des chemins de fer Nationaux. Je sais que vous ne pouvez me fournir ce renseignement à l'instant mais je serais aise d'avoir une liste des employés supérieurs désignés à la première page de votre rapport. Je désirerais aussi attirer l'attention du Comité et des représentants du National-Canadien qui sont ici sur le fait que des 43 postes y désignés 30 sont de la ville de Montréel; j'apprends aussi qu'il ne se trouve pas un seul poste officiel occupé par un employé de langue française. Je trouve le fait étrange. Je ne veux nullement faire déplacer aucun de ces employés supérieurs mais je serais aise, si dans le

cas de promotions ou de vacances sur ce bureau, l'on tenait meilleur compte de la population française qui se chiffre présentement à 4,000,000 d'âmes au Canada; et il me semble que sur le personnel des Chemins de fer Nationaux, cette population devrait avoir sa juste part de représentation. Il existe des postes de même nature dans la division du contentieux, dans celle de la colonisation et l'agriculture, celle de la publicité générale et du service médical et il serait certainement possible de confier à des Canadiens français en vue qui pourraient ainsi nous représenter sur ce Conseil. J'ai fait une enquête à ce sujet, et j'ai constaté qu'il en est de même pour les autres chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Pour votre première demande, il fut de tout temps, je crois, entendu, ces onze dernières années pour le moins, que ce renseignement ne pouvait être fourni.

M. PARENT: On nous le refuse.

Le PRÉSIDENT: J'ignore si vous pouvez l'obtenir confidentiellement et si vous seriez ainsi satisfait, pourvu toutefois que vous ne l'ébruitiez pas.

M. PARENT: Je n'insiste pas si l'obtention de ce renseignement était de nature à nuire aux intérêts du chemin de fer. Mais je ne vois pas pourquoi il serait impossible de connaître les salaires des employés des chemins de fer. Naturellement, si vous avez de bonnes raisons pour refuser ce renseignement je retire ma question, mais je serais aise d'avoir des explications avant de la retirer.

M. HUNGERFORD: Il fut toujours convenu dans le passé qu'il n'était pas au mieux des intérêts du pays de rendre ce renseignement public, étant donné que les autres compagnies ne fournissent pas ce renseignement.

M. PARENT: Je crois savoir que si vous assistez à une réunion du Conseil d'administration et si vous êtes actionnaire, vous pouvez demander ce qu'est le salaire de votre président. Si j'assiste à une réunion du Conseil d'administration du Pacifique-Canadien et que je sois actionnaire, j'ai droit à connaître ce que touchent les employés et les administrateurs.

M. HUNGERFORD: La question est d'envergure. Nous croyons qu'il serait inopportun de fournir ce renseignement. Naturellement, ce Comité a toute autorité pour décider comme il l'entend.

L'hon. M. HOWE: Avec votre permission je dirai que le gouverneur en conseil approuve et fixe les émoluments du président, du directeur général et des administrateurs, et je suis d'avis qu'il est tout à fait facile de vous fournir ce renseignement. C'est affaire d'intérêt public. Mais pour ce qui touche aux salaires des employés ordinaires, c'est l'affaire du Conseil d'administration. Après tout, nous représentons ici les actionnaires et je ne crois pas que le chemin de fer refuse de vous renseigner confidentiellement. Mais nous ne devons pas, à mon avis, publier une liste des salaires alors que la compagnie concurrente ne le fait pas.

M. PARENT: Je ne demande pas qu'on donne ce renseignement au public mais je serais aise de le posséder pour ma propre gouverne.

L'hon. M. HOWE: Vous pourriez facilement obtenir satisfaction auprès de M. Hungerford à titre confidentiel avec l'entente que le renseignement ne sera pas divulgué.

M. PARENT: Entendu.

L'hon. M. HOWE: Tout autre membre peut avoir le même privilège aux mêmes conditions. Il est de l'intérêt du chemin de fer que ce renseignement ne soit pas rendu trop public. C'est une de ces questions douteuses. Il n'est pas, je crois, de l'intérêt du chemin de fer que ce renseignement apparaisse dans les journaux.

M. PARENT: On a attiré mon attention sur ce sujet; et puis, la même situation se retrouve au Pacifique-Canadien. Il est étrange que sur quatre millions d'âmes il soit impossible d'obtenir une juste représentation à la direction des

deux grands chemins de fer. Il est vrai que nous avons M. Gagnon, nommé par le Gouvernement, sur le Conseil d'administration, mais pour ce qui est de la régie interne des deux chemins de fer du Canada, le fait d'être Canadien français semble nous fermer toutes les avenues. Je serais aise de savoir si c'est bien le cas. Il semble absolument étrange qu'aux deux grands chemins de fer du Canada, sur quatre-vingts postes supérieurs, nous n'ayons personne des nôtres. Je ne vois pas qu'il existe de monopole de l'intelligence en faveur d'une race plutôt que chez une autre, surtout pour certains travaux; je suis sûr que nous pouvons facilement souffrir la comparaison avec n'importe qui.

L'hon. M. HOWE: Les chemins de fer ne font jamais de nominations à peu près aux postes supérieurs. C'est affaire de promotions. Il existe des Canadiens français, je crois, sur le chemin des honneurs. J'en connais plusieurs pour ma part. Mais les événements ont voulu que nous prenions possession de ce chemin de fer des mains d'une compagnie particulière en 1917.

M. PARENT: Prenons, par exemple, la situation au Château Laurier où se rend une bonne partie de la population. Je ne crois pas qu'il s'y trouve plus de trois ou quatre employés de langue française à cet hôtel. Si vous y allez dans la veillée, il vous est impossible de trouver quelqu'un pour vous répondre.

M. HUNGERFORD: Nous serions tout disposés à vous renseigner sur le Château Laurier si vous le désirez.

M. PARENT: Je me contente d'attirer l'attention du Comité sur ce point. C'est dans l'intérêt du chemin de fer.

M. WALSH: Je suis tout disposé à partager le sentiment du ministre qui a dit qu'il est probablement dans l'intérêt public de faire connaître les salaires des personnes qui ont obtenu leur nomination de l'Etat; quant à ceux qui sont nommés par le Conseil d'administration, je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt public de fournir ce renseignement, soit à titre confidentiel, soit publiquement. Le Conseil d'administration est créé pour administrer le chemin de fer et je crois que l'octroi des salaires entre dans leurs prérogatives. Je sais qu'à une réunion générale du chemin de fer Pacifique-Canadien, si j'étais actionnaire, je prendrais la même attitude et dirais qu'il n'est pas de l'intérêt des actionnaires ni du public que soit publiée une liste des noms et des salaires pour les actionnaires, même à titre confidentiel. Ce n'est pas dans l'intérêt du chemin de fer et, avec encore plus de raison, ce n'est pas dans l'intérêt du chemin de fer national.

M. PARENT: Je ne vous approuve pas. Je ne vois pas quelle raison on peut apporter ou de quelle façon la direction du chemin de fer peut avoir à souffrir du fait que je sais ce que touche un employé. Ici au Canada nous publions les traitements de tous les employés, de la sténographe au premier ministre du Canada; et personne n'a jamais prétendu qu'il n'est pas de l'intérêt du pays que les traitements soient divulgués. C'est très intéressant à connaître.

M. WALSH: Il est probablement dans l'intérêt du Canada de connaître les traitements de ces personnes, et surtout la maigre pitance d'un bon nombre d'entre eux; il est de l'intérêt public de savoir que ces personnes sont fonctionnaires. Mais nous avons confié l'administration de ce chemin de fer à un Conseil d'administration. Il est désigné pour diriger et administrer.

Le PRÉSIDENT: Je me souviens que l'on a soulevé la même question en 1931 et 1932, je crois; et la principale raison apportée par les employés supérieurs du National-Canadien pour ne pas publier cette liste fut qu'il pourrait en résulter chez les employés un très fort sentiment de jalousie si le salaire de chacun d'eux était connu, et il fut décidé qu'il n'était pas dans l'intérêt public de publier cette liste. Je crois toutefois que le Comité a autorisé un ou deux de ses membres qui exigeaient cette liste, à obtenir une liste confidentielle, si je ne fais erreur.

M. PARENT: Par ailleurs, si les salaires étaient connus, cela pourrait servir de stimulant chez d'autres qui se mettraient au travail et chercheraient à obtenir ces postes si les salaires sont assez généreux.

M. HUNGERFORD: En 1932, on a désigné trois membres du comité pour enquêter sur les salaires versés aux hauts fonctionnaires du National-Canadien. Ils conduisirent leur enquête. On alla au fond de la situation à l'époque et il s'ensuivit un rajustement considérable des salaires. Depuis, il ne s'est fait aucun changement de quelque importance sauf ceux rendus nécessaires du chef des promotions occasionnées par les vacances à remplir. Mais ce renseignement est fourni dans tous ses détails aux administrateurs.

Le PRÉSIDENT: Exigez-vous ces renseignements, monsieur Parent?

M. PARENT: Certainement, et pour ma propre gouverne. Je garderai par devers moi les renseignements obtenus mais je les demande pour les fins de l'enquête que j'ai entreprise.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, quel est votre bon plaisir?

M. YOUNG: Monsieur le président, je ne suis pas disposé pour l'instant à demander que ces renseignements soient publiés. Mais je ne veux pas non plus rester bouche close si on laisse entendre qu'il soit impossible de les obtenir. Je suis d'avis que nous abordons ici une question qui entre dans nos attributions, si le Comité désire faire de la lumière; mais je suis aussi disposé à partager l'avis de la direction du chemin de fer en ce sens que je ne veux pas élever la voix en cet instant pour déclarer qu'il ne faille pas fournir ce renseignement. Il se peut qu'après en avoir étudié davantage la question, et ce de façon judicieuse, il se trouve des raisons évidentes pour ne pas jeter au public ce renseignement. Il me semble toujours que dans notre pays où se trouvent deux grands chemins de fer dont l'un est propriété nationale et l'autre propriété particulière, pour une raison ou une autre, il y ait quelque injustice à publier sur l'un des chemins de fer des renseignements qui ne soient pas divulgués pour l'autre. Il peut se trouver des raisons pour ne pas rendre ces renseignements publics. Mais en ce moment tout ce que je désire déclarer est que si nous n'établissons pas que ces renseignements ne doivent pas être fournis, je suis satisfait pour l'instant.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas nous allons laisser la question sur le tapis.

M. HOWDEN: Très bien, très bien.

M. WALSH: Désire-t-on poser des questions, ou pourrions-nous réserver certaines questions pour le moment où viendront les renseignements plus détaillés qui accompagnent ce rapport?

Le PRÉSIDENT: Ne croyez-vous pas plus à propos d'attendre que nous en soyons à l'étude des détails? C'est ce que nous avons fait l'an dernier avec de bons résultats.

M. WALSH: Je désirerais poser certaines questions sans avoir à les lire. Elles portent sur un renseignement qui se trouve à la page 5 sous la rubrique des immobilisations et d'autres détails qui apparaissent sous cette rubrique. Avec l'autorisation du Comité je vais déposer les questions et le président les communiquera aux employés supérieurs.

Le PRÉSIDENT: Vous ne désirez pas les placer au compte rendu?

M. WALSH: On pourrait en déposer copie au dossier plutôt que d'obliger le Comité à les lire.

Le PRÉSIDENT: Cette procédure est plutôt irrégulière.

M. WALSH: Je puis en faire la lecture.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous le faire, s'il vous plaît? Je le préférerais.

M. WALSH: Si le Comité le désire, je vais poursuivre. Je désire poser les questions suivantes:

1. Quel tonnage de houille combustible des chemins de fer Nationaux a-t-on livré à Chipman, N.-B, en 1937 et 1938?

2. Pendant combien de temps les wagons des chemins de fer Nationaux sont-ils mis sans frais à la disposition des chemins de fer du Pacifique-Canadien à cet endroit pour servir au transport de houille combustible?

3. Quels droits de stationnement, ou par jour, a-t-on touchés pour les wagons des chemins de fer Nationaux fournis à cet endroit?

4. Quel est le coût total par tonne, tous frais inclus, de la houille combustible livrée à Chipman?

Puis vient cette autre série de questions:

1. Quel fut le coût total de construction de l'éperon des chemins de fer Nationaux qui va de Harwood Ridge à North Minto, N.-B.?

2. Quel fut le coût d'entretien de cet éperon pour 1936 et 1937?

3. Quel fut le coût de fourniture de la locomotive et du fourgon de queue?

4. Quels droits de stationnement, ou par jour, touche-t-on pour les wagons du National-Canadien fournis à North Minto, N.-B.?

5. Combien de temps accorde-t-on pour laisser ces wagons sans chargement?

6. Quels furent les arrangements contractés pour expédier la houille commerciale sur cet éperon lors de sa construction?

7. Ces arrangements furent-ils respectés? Si non, pour quelles raisons?

8. Quel tonnage de houille combustible des chemins de fer Nationaux fut transporté sur cet éperon?

9. Quel fut le coût de cette houille à Hardwood Ridge, tous les frais inclus?

L'autre série de questions est la suivante:

1. Au cours de 1936 et 1937 et en janvier et février 1938 quel tonnage de houille combustible fut fourni aux chemins de fer Nationaux, par mois, par chacune des régions suivantes: (a) Maccan; (b) Springhill; (c) New-Glasgow; (d) par d'autres régions de la Nouvelle-Ecosse?

2. Quel prix paye-t-on pour la houille de la Nouvelle-Ecosse f.a.b. wagons sur les voies des chemins de fer Nationaux dans ces régions?

3. Quel est le coût par tonne-mille du transport de la houille à partir de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à des points du Nouveau-Brunswick?

4. A quels points du Nouveau-Brunswick fut utilisée la houille ci-haut de la Nouvelle-Ecosse, et quel fut le tonnage dans chaque cas?

5. Quelle est le principe adopté par les chemins de fer Nationaux dans l'achat de la houille combustible?

6. Y a-t-il concurrence entre les exploitants et les régions, et tous sont-ils forcés d'accepter le plus bas prix offert?

7. A-t-on étudié la possibilité de payer des salaires raisonnables?

8. Quelle quantité de charbon le réseau National-Canadien achète-t-il en Nouvelle-Ecosse pour s'en servir (a) au Nouveau-Brunswick; (b) en Nouvelle-Ecosse; (c) dans Québec; (d) dans l'Ontario?

9. Quelle quantité de charbon achète-t-il au Nouveau-Brunswick pour s'en servir dans chacune des provinces ci-dessus?

S'il y a ici des députés des provinces Maritimes, je les prie de m'excuser de poser ces questions, vu que je suis de la province de Québec; mais c'est un renseignement que je désire et d'autres aussi le désirent qui sont intéressés dans cet aspect particulier de notre réseau d'Etat.

Le PRÉSIDENT: Il me paraît que c'est le résultat des vacances que vous avez passées dans les provinces Maritimes, l'an dernier.

M. WALSH: C'est bien cela.

Le PRÉSIDENT: Quelques-unes de ces questions sont plutôt vastes, particulièrement les numéros 7, 8 et 9 de la dernière série. Je crains que les représentants du réseau d'Etat, même s'ils peuvent donner les renseignements, n'aient besoin de quelque délai pour les réunir. Nous laisserons donc ces questions à l'ordre du jour que les représentants du chemin de fer en prennent connaissance et voient ce à quoi ils pourront répondre. En avez-vous une autre copie, monsieur Walsh?

M. WALSH: Oui.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous la remettre au secrétaire, s'il vous plaît? Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs? Si non nous continuerons l'étude du bilan d'ensemble. Monsieur Armstrong, voulez-vous continuer à déposer?

M. ARMSTRONG: Du côté de l'actif il y a: immobilisation en voie et matériel, $1,849,929,232.68; améliorations à des propriétés louées, $4,371,294.37; propriétés diverses, $60,638,487.47; soit une immobilisation totale de $1,914,939,-014.52. Le fonds d'amortissement: valeurs du réseau au pair, $286,023.70...

M. WALSH: Monsieur le président- est-il bien nécessaire de lire tout cela quand nous avons les chiffres devant nous?

Le PRÉSIDENT: C'est au Comité d'en décider. Vous avez tous lu le bilan. Si on ne le désire pas spécialement, nous pouvons bien nous dispenser de cela.

M. McKINNON: Je ne crois pas que ce soit nécessaire.

Le PRÉSIDENT: Alors, étudions le compte de profits et pertes. Là encore, c'est la même chose.

M. WALSH: Pouvons-nous poser quelques questions au sujet du bilan d'ensemble?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. WALSH: Je vois, à la page 11, 5,000,000 d'actions sans valeur nominale émises par le Trust des titres, $269,325,705.67. C'est le montant qui fut autorisé l'an dernier moins une certaine somme... moins $711,732.21, je crois. Est-ce cela?

M. COOPER: Oui.

M. WALSH: Autrement dit, à ces $269,325,705.67 devrait s'ajouter la somme de $711,732.21. Voici où je veux en venir: ces $711,000 représentent une perte de capital. Si vous vous référez à la page 29 du rapport vous y trouverez de plus amples détails ou vous verrez qu'il en est encore question. La part de propriétaire se montait à $270,000,000 et, cette année, elle s'est réduite à $269,000,000. Si vous continuez ainsi à déduire ces $711,000 cette année, il est bien évident que s'il se produit ainsi une perte tous les ans, on en arrivera au point où la part de propriétaire viendra à zéro; de fait, on peut même prévoir, si on se base sur les principes géométriques, qu'on atteindra cette absurdité de la part de propriétaire réduite à moins de zéro si on suit toujours ce procédé. J'aimerais savoir du président, ou du conseil d'administration, quel est le principe à la base de cette pratique et où cela va nous mener quant à cette part de propriétaire. Si cela continue, cette part du gouvernement du Dominion vaudra zéro ou moins. Ces $711,000 seront-ils votés de la même façon que les déficits de revenus chaque année? Si non, pourquoi? De quelle manière les comptes publics du Canada accuseront-ils la chose? Comme vous le savez, au début, le rapport accuse un déficit de revenu de $42,345,867.99. Ensuite il y a ces $711,000 qui viennent contre la part de propriétaire, la réduisant de $270,000,000 à $269,000,000. Au Parlement nous votons $42,000,000, devons-nous faire de même pour les $711,000? Quelles sont les intentions du conseil d'administration à l'égard de ce montant?

L'hon. M. HOWE: Si vous avez sous les yeux le bilan du Trust des titres, vous y découvrirez que ce montant vient de l'enlèvement de rails sur quelque cent quarante milles de voie ferrée. Cet actif s'est volatilisé. C'est de pratique cou-

rante chez les chemins de fer d'imputer ces disparitions du capital au bilan plutôt qu'au compte de profits et pertes. Dans n'importe quel relevé de compte de chemins de fer, vous verrez que les voies abandonnées et détruites sont soustraites du capital,, de même qu'on y ajoute le montant que représente la construction de nouvelles lignes. C'est pour accuser les changements qui se font dans le capital.

M. WALSH: Mais, est-ce qu'on ne peut pas se demander si, un jour, ces $269,000,000 ne disparaîtront pas complètement?

L'hon. M. HOWE: Mais oui. Si on détruit pour autant de voie ferrée. S'il n'y a plus de chemin de fer, il n'existe plus de part de propriétaire.

M. WALSH: Ainsi ces $711,000 représentent du capital que vous supprimez.

L'hon. M. HOWE: Oui, il s'est volatilisé.

M. WALSH: Il est plus que probable que ce montant est compris dans des obligations qui sont entre les mains du public canadien sur lesquelles, ce dernier, par l'entremise du gouvernement, paye l'intérêt. Maintenant la part de propriétaire fait disparaître ces $711,000. Quand on a instauré ce principe, avait-on l'intention d'imputer ces pertes à la part de propriétaire, ou voulait-on les imputer au compte courant, vu qu'il faut continuer à payer la dette obligataire? Cette dette existe toujours et nous continuons à payer l'intérêt. Il ne semble pas juste de dire: "Nous avons enlevé cette voie ferrée, n'en parlons plus." Nous ne pouvons pas l'oublier parce que, chaque année, nous devons payer un certain montant d'intérêt sur la dette consolidée qui comprend les voies ferrées que l'on a fait disparaître.

L'hon. M. HOWE: Qu'arriverait-il si vous votiez l'argent pour le donner au réseau d'Etat? La part de propriétaire resterait la même, le capital actif serait augmenté et votre compte d'immobilisation serait réduit. Où serait l'avantage?

M. WALSH: Il existe un déficit de quelque $42,000,000 cette année. Si on y ajoute cette perte de capital de $711,000 et si on vote le montant total, on vote les $42,000,000 et la part de propriétaire reste comme il est et représente la dette obligataire sur laquelle nous payons intérêt. Actuellement ce n'est pas comme cela que la chose se présente.

L'hon. M. HOWE: Aucun chemin de fer ne fait cela. Ils imputent ces chiffres directement aux profits et pertes. Nous avons pris ces lignes parce que nous avons cru qu'il était préférable pour le chemin de fer de les exploiter plutôt que de les laisser aller et, en conséquence, nous avons abandonné la part qu'avait le gouvernement sur ces voies ferrées.

M. WALSH: C'est au point de vue matériel. Les obligations ne se trouvent pas annulées.

L'hon. M. HOWE: Il est impossible d'annuler des obligations. Malgré que nous ne puissions supprimer les obligations, nous croyons qu'il est quelquefois de l'intérêt public de supprimer les voies ferrées.

M. WALSH: Je ne vois pas pourquoi vous devriez biffer cela du capital, car après tout la part de propriétaire est censée représenter la dette obligataire.

L'hon. M. HOWE: Non, non.

M. SMART: C'est un actif réel.

L'hon. M. HOWE: C'est la part du gouvernement dans la propriété.

M. WALSH: Votre part existe toujours s'il y a des obligations en circulation au sujet de cette voie ferrée. Nous en arriverons à ceci: Il y a un déficit avoué cette année de $42,000,000, et vous vous efforcez d'imputer, chaque année, le plus possible au compte des droits de propriété afin d'accuser un minimum de déficit.

L'hon. M. HOWE: Pourquoi dites-vous cela?

M. WALSH: Parce que je suis d'avis que ces $711,000 sont perdus pour le réseau National-Canadien. C'est de l'argent perdu au sens matériel du mot; il n'est pas perdu quant à la dette obligataire qui existe toujours et que nous devons

payer chaque année. Il me semble que ces $711,000 devraient être ajoutés au $42,000,000 pour faire un total de quelque $43,000,000, et que le Parlement devrait voter ce montant au réseau National-Canadien et en tenir compte comme partie du déficit du chemin de fer pour cette année. C'est mon opinion. Je ne sais si c'est pratique ou non, quant à la comptabilité. J'exprime ici l'opinion d'un simple particulier.

L'hon. M. Howe: Ce serait un principe de comptabilité bien différent de ce que j'ai constaté chez les chemins de fer. Vous pourrez me montrer l'état financier du chemin de fer que vous voudrez et je vous ferai voir la différence qui se produit au compte de profits et pertes lorsqu'un montant y est ajouté ou soustrait à cause des modifications du capital. Notre compte de profits et pertes, page 12, fait de même. Le chemin de fer n'a pas besoin de cet argent; pourquoi le lui voter? Il s'agit tout simplement d'une réduction de capital.

Le président: Cet article reparaît plus loin et nous étudierons le Trust des titres dont M. Clark est président. Je crois qu'il vaudrait mieux réserver votre question, monsieur Walsh.

M. Walsh: Au rapport de l'an dernier, qui porte la date du 31 décembre 1936, page 9, immédiatement après le titre, " Bilan d'ensemble ", venait le poste de capital-actions, ensuite il y avait des subventions du gouvernement pour aider à la construction pour un montant de $15,000,000.

Le président: A quelle page prenez-vous cela?

M. Walsh: A la page 9 du rapport de l'an dernier et je compare ce rapport avec celui de cette année, à la page 11. Il y a un poste de subventions du gouvernement pour $15,142,633.32. J'essayais de découvrir où est rendu cet article. Il figurait dans le rapport de l'an dernier, mais je ne le trouve pas dans le bilan de cette année. Y a-t-il une raison particulière à cela ou bien est-il disparu tout simplement?

L'hon. M. Howe: La Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada de 1937 vous renseignera.

M. Smart: C'est l'un des articles qui furent rayés à cette époque.

M. Walsh: Ces $15,000,000 constituent un montant qui fut rayé des livres?

L'hon. M. Howe: C'est cela.

M. Walsh: Il y avait l'an dernier la rubrique: " subsides de la province du Canada pour aider à la construction avant la Confédération ", $3,000,000. Où est allé cet article?

L'hon. M. Howe: Vous le trouverez à la page 14.

M. Smart: Tout cela se trouve dans un livret qui a pour titre la Loi de revision du capital.

L'hon. M. Howe: Ce sont les obligations du Grand-Tronc émises avant la Confédération. Si vous étudiez la Loi de revision du capital je crois que vous y verrez tout cela.

M. Young: Je ne crois pas que nous ayons d'exemplaires de cette loi.

L'hon. M. Howe: Vous ne les avez pas ici mais nous avons étudié la question à fond l'an dernier.

M. Walsh: Monsieur le président, je constate qu'à la page 30 de la Loi sur la revision du capital il y a bien un montant de $15,142,633.34 mais l'autre montant qui apparaissait au compte d'ensemble $3,013,000 n'y est pas. Du moins s'il y est, il a été altéré et je ne puis le trouver.

L'hon. M. Howe: Quel est cet article?

M. Walsh: " Subsides de la Province du Canada pour aider à la construction avant la Confédération " $3,013,748.90. En ajoutant cette somme aux $15,000,000 nous avons un total de $18,156,000 dans le rapport de l'an dernier et je constate qu'à la page 30 du livret intitulé " Loi sur la revision du capital, chapitre 22", on ne mentionne que la somme de $15,142,683.34.

L'hon. M. HOWE: Monsieur Cooper, pouvez-vous nous expliquer cela? Je crois que ces $3,000,000 ne font pas partie de la loi, n'est-ce pas?

M. COOPER: Les autres montants plus petits qui se chiffrent à trois millions et qui représentent des subsides provinciaux, municipaux, de quelques Etats des Etats-Unis et des subsides fédéraux qui font en tout $1,628,000 furent rayés en créditant d'autant le compte d'immobilisations en propriétés.

M. WALSH: Ces $3,000,000 ont été divisés?

M. COOPER: Oui.

M. WALSH: Et à quelle page trouve-t-on cela?

M. COOPER: La page 18 montre les modifications apportées au compte d'immobilisations en propriétés au cours de l'année. Vous remarquerez, au bas de l'état, qu'on a fait quelques virements comptables affectant la part de propriétaire et les subventions pour aider à la construction pour $2,342,289.23. Dans ce montant sont compris les subsides provinciaux, municipaux et des Etats-Unis, s'élevant à $1,600,000.

M. WALSH: Oui, cela en fait partie.

M. COOPER: Le solde représente une subvention octroyée par le Dominion pour l'entretien de la cale-sèche de Prince-Rupert et nous avons enlevé ce chiffre du bilan en le créditant au compte de profits et pertes. Vous trouverez le tout à la page 12 de l'état financier comme un crédit divers compris dans ce montant de $1,400,000. C'est à la page 12.

M. WALSH: Sous la rubrique "crédits divers"?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. WALSH: Qui a autorisé cette entrée, le Parlement?

M. COOPER: Non.

M. WALSH: La Commission des chemins de fer?

M. COOPER: J'en ai pris l'initiative. Nous en avons discuté avec les fonctionnaires du ministère, avec les vérificateurs du Gouvernement et nous avons convenu ensemble que c'était la meilleure chose à faire.

M. WALSH: Ainsi le chemin de fer a des intérêts dans la cale-sèche de Prince-Rupert?

M. COOPER: Oui, monsieur. Cette cale-sèche nous appartient.

M. WALSH: Et c'est le chemin de fer qui l'exploite?

M. COOPER: Oui, et le coût de l'exploitation figure dans notre rapport. Nous recevons du gouvernement, chaque année, une subvention d'environ $76,000. C'est pour nous permettre de maintenir cette cale-sèche en parfait état.

M. WALSH: Est-ce une subvention annuelle reconnue ou est-ce un montant qui varie?

M. COOPER: Non, il en est ainsi depuis vingt-cinq ans, depuis 1918 environ.

L'hon. M. HOWE: Cette subvention est autorisée par la Loi des subventions aux bassins de radoub, que le ministère des Travaux publics a fait adopter.

M. WALSH: Le revenu provenant de ce bassin de radoub est-il suffisant pour en couvrir les dépenses, ou bien l'exploitation aide-t-elle à augmenter le déficit?

M. COOPER: Non, je ne crois pas que le bassin de radoub puisse fonctionner sans la subvention, mais avec la subvention il le peut.

M. WALSH: La subvention alors représente plus ou moins le déficit qui pourrait se produire si l'Etat n'accordait pas cette subvention?

M. COOPER: Non, je ne crois pas. La subvention est un paiement par le Gouvernement, car en vertu de la Loi des subsides, certaines obligations ont été imposées à la compagnie quant à l'état d'entretien auquel le bassin de radoub

doit être maintenu. En considération de cette obligation imposée par la loi, nous recevons cette subvention annuelle de $76,000. En 1937, nous avons traité cela comme un revenu, tout comme les recettes provenant des réparations aux navires, et dans les comptes du bassin de radoub nous débitons les frais d'entretien du bassin, les réparations aux navires et toutes les autres dépenses. Le produit net figure ensuite dans notre état des revenus.

M. WALSH: Serait-il irrégulier, monsieur le président, de demander qu'on dépose, pour inscription dans notre compte rendu, un état indiquant les recettes et déboursés effectués relativement à ce bassin de radoub de Prince-Rupert?

M. COOPER: Il n'y a pas de difficulté là-dessus. Vous voulez dire pour 1937?

M. WALSH: Oui.

M. COOPER: Oui, monsieur, nous pouvons le faire.

Le PRÉSIDENT: Serait-il satisfaisant de vous passer le mémoire, pour votre information personnelle?

M. WALSH: Je voudrais le faire inscrire au compte rendu. Je crois que c'est d'intérêt général.

L'hon. M. STEWART: La situation n'est-elle pas celle-ci: nous avons une loi du parlement accordant des subventions aux bassins de radoub de diverses catégories. La subvention varie suivant la catégorie de cale sèche et les besoins auxquels elle répond.

Je suppose maintenant qu'au début, lorsque la subvention fut accordée, comme le haut fonctionnaire l'a déclaré, je crois que c'est en 1911,—vous dites que c'est au commencement?

M. COOPER: Le 30 novembre 1911 fut la date de la convention.

L'hon. M. STEWART: La loi est en vigueur depuis plus longtemps que cela, d'après mes souvenirs, et elle est appliquée par le ministère des Travaux publics. Chaque année, on vote la subvention. Je ne me rappelle pas à qui cette subvention fut accordée au début.

M. COOPER: A la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. STEWART: La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique établit un bassin de radoub et acquit le droit d'obtenir une subvention, de la même manière que toute compagnie privée ou n'importe quelle compagnie peut construire un bassin de radoub et acquérir le droit de recevoir une subvention.

M. COOPER: Tout juste.

L'hon. M. STEWART: C'est une partie de son revenu. Telle est, à mon avis, la situation là-bas. Chaque année le bassin de radoub fonctionne. En tenant compte de la subvention, y a-t-il un excédent ou encore un déficit?

M. COOPER: Si vous voulez attendre une minute, je vais vous donner les résultats pour 1937. En 1937, les revenus d'exploitation du bassin se sont chiffrés à $98,000 et les dépenses furent de $142,000. Une fois les impôts payés, nous avions un déficit de $50,000; mais après avoir inscrit la subvention de $76,000 et une somme de $1,500 d'intérêts, il nous restait un excédent de $28,000. C'est-à-dire qu'après avoir inscrit le crédit de $76,000, nous avions un profit de $28,000, qui a été transféré au compte de revenu du réseau.

L'hon. M. STEWART: Tourné dans l'autre sens, ce serait un déficit. Sans la subvention, vous aviez une perte.

M. COOPER: Justement.

L'hon. M. HOWE: Tous les bassins de radoub du Canada ont eu des subventions. Il y en a deux autres sur les Grands Lacs.

L'hon. M. STEWART: C'est ce que je veux signaler. Il y a plusieurs bassins de radoub et ils reçoivent tous une subvention.

Le PRÉSIDENT: Cette subvention se paye chaque année et fait partie du budget du ministère des Travaux publics, qui la transmet aux Chemins de fer Nationaux.

M. COOPER: Oui. Je crois qu'il est juste de signaler qu'en vertu de la loi nous sommes obligés de maintenir le bassin en excellent état, probablement mieux que nous ne ferions dans les circonstances ordinaires.

Le PRÉSIDENT: Après cette explication, désirez-vous encore le rapport?

M. WALSH: Non. Je crois qu'il a donné exactement ce que je cherchais, et je suis heureux d'avoir ces renseignements. Je m'étais proposé, monsieur le président, avec votre permission, avant de discuter aucun des articles, de faire une remarque. M. Cooper est ici cette année pour la première fois, à titre officiel, comme successeur de M. McLaren, depuis la retraite de ce dernier. Je désire dire au président et au conseil d'administration combien j'apprécie personnellement la nomination de M. Cooper au poste qu'il occupe.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. WALSH: J'estime que M. Cooper est un des comptables distingués du chemin de fer. Je ne le dis pas pour flatter M. Cooper, mais plutôt pour flatter le président et le conseil d'administration des Chemins de fer Nationaux. M. Cooper est très haut dans l'estime de tous ceux qui s'intéressent à la comptabilité de chemin de fer, et j'ai été très heureux d'apprendre sa nomination, comme je suis heureux de voir M. Cooper ici aujourd'hui pour répondre aux questions.

M. HOWDEN: Le bassin de radoub de Prince-Rupert est-il bien occupé? Est-il bien nécessaire?

M. COOPER: La recette totale, l'an dernier fut de $98,000.

L'hon. M. HOWE: Il a reçu $89,000 pour réparations aux navires et $9,000 pour autres travaux.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. WALSH: Je prends pour acquit qu'il n'est pas impossible de faire déposer au Parlement un crédit de $711,000 tout comme un autre de $42,000,000.

Le PRÉSIDENT: Vous aurez une nouvelle occasion, lorsque M. Clark sera ici, d'expliquer sa présidence.

M. WALSH: Juste une question en passant. Ce rapport du Trust des titres du réseau national contenant le déficit de $711,000 figure dans un livre bleu. Est-ce que ceci est un livre bleu? Y a-t-il quelque signification dans le fait que ce livre est bleu, de la couleur habituellement employée par le gouvernement, même sous un gouvernement libéral, pour les publications départementales, ou est-ce simplement une coïncidence?

Le PRÉSIDENT: C'est parce que ce sont des renseignements départementaux qu'ils sont en livre bleu.

M. WALSH: Je me le demandais. L'article 22 du bill nº 12 tel qu'adopté l'an dernier dit ceci:

> Pour les fins de la présente loi, le Trust des titres est déclaré être une compagnie comprise dans les Chemins de fer Nationaux.

M. SMART: C'est dans le but de consolider le bilan. C'est un rapport du gouvernement. Voyez-vous, le Trust des titres comprend certains sous-ministres et certains représentants de la compagnie de chemin de fer. Il est administré ici à Ottawa et M. Clark en est le président. Maintenant, tous les autres documents départementaux sont publiés en livres bleus, et nous faisons de même, voilà tout.

M. WALSH: Ceci est un état publié par le Gouvernement?

M. SMART: C'est une publication du Gouvernement.

M. WALSH: Les Chemins de fer Nationaux comme tels sont peu au courant de ce que contient ce petit livre, sauf dans la mesure où ils ont fourni les renseignements. Lorsque nous avons discuté cette question de la fiducie des obligations, l'an dernier, je n'ai pas compris que ce devait être un service de l'administration. Je ne me rappelle pas que ce point ait été souligné l'an dernier. Personnellement, j'ai compris que cela devait faire partie des Chemins de fer Nationaux et que le rapport avait été dans ce sens.

M. SMART: Non, la loi exige un rapport sur cette fiducie des titres qui doit être préparé et déposé en même temps que le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux.

Le PRÉSIDENT: En fait, cela s'est fait à votre demande.

M. WALSH: Non. Ne me donnez pas crédit pour une chose de cette nature. Je vois ici que la loi dit:

> Pour les fins de la loi, le Trust des titres est par les présentes déclaré une corporation comprise dans les Chemins de fer Nationaux.

Lorsque j'ai vu cette clause l'an dernier, j'ai compris que c'était en réalité une simple filiale des Chemins de fer Nationaux.

L'hon. M. HOWE: Non, cela s'est fait simplement pour consolider le bilan du chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Cela appartient plus au ministère des Finances qu'à tout autre. M. Clark est le sous-ministre des Finances.

M. SMART: M. Clark et moi-même et le sous-ministre de la Justice, avec deux représentants du chemin de fer, nous constituons le bureau.

M. LARTY: L'article 12 de la loi y pourvoit.

M. WALSH: Je lisais l'article 22.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. HEAPS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous examiner le compte consolidé des profits et pertes? Y a-t-il des questions?

M. VIEN: Monsieur le président, je comprends que nous aurons le privilège de revenir aux comptes. Ils ne sont pas adoptés définitivement?

Le PRÉSIDENT: Non, nous allons examiner chacun d'eux en détail une autre fois. Vous pourrez alors poser toutes les questions que vous voudrez.

M. HOWDEN: Sous la rubrique de crédits, il y a un autre poste concernant un don de $108,000. J'aimerais savoir ce que cela veut dire.

Le PRÉSIDENT: Quelle page?

M. HOWDEN: Page 12.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous expliquer cela, monsieur Cooper?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. STEWART: Avant que vous ne passiez à la page 11, voulez-vous me permettre de dire ceci? Il y a une dette consolidée à long terme non échue au montant de $1,221,997,398.79. Y a-t-il quelque perspective de remboursement de cette dette à un taux moins élevé ou de quelque chose dans ce sens?

L'hon. M. HOWE: Monsieur le président, j'ai examiné cela très attentivement. Mon département et la Banque du Canada en ont fait une étude. Une forte partie de cette dette n'est pas garantie par le Gouvernement, mais elle représente une première hypothèque sur des parties importantes du réseau, et tant que les obligations ne seront pas échues, nous ne voyons aucun moyen pratique de rembourser cela. Sans doute, ce sera remboursé lorsque les obligations arriveront à terme, mais il n'y a aucune possibilité que nous sachions de remboursement obligatoirement acceptable.

L'hon. M. STEWART: Je présume, monsieur le président, que les échéances se produisent de temps à autre, à différentes dates.

L'hon. M. HOWE: C'est vrai.

L'hon. M. STEWART: Y a-t-il des échéances qui sont plus ou moins prochaines ou sont-elles toutes pour des dates éloignées?

L'hon. M. HOWE: Il y a une somme relativement faible qui arrive à terme cette année, soit $69,000,000. Je crois qu'elle échoit dans les douze mois.

L'hon. M. STEWART: Cette année?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. STEWART: Le ministre est-il d'avis qu'on pourrait faire quelque chose pour rembourser cette emprunt à un taux moins élevé?

L'hon. M. HOWE: Il sera remboursé à un taux plus bas.

L'hon. M. STEWART: A son échéance.

L'hon. M. HOWE: Oui. Le Parlement sera saisi, cette année, d'un bill comportant le remboursement de $69,000,000.

L'hon. M. STEWART: Cette somme arrive à terme cette année?

L'hon. M. HOWE: Oui, et il y aura probablement certaines dispositions, au cas où nous pourrions effectuer certains autres remboursements.

L'hon. M. STEWART: Pour accorder le pouvoir et l'autorisation de rembourser lorsqu'il est possible de le faire à un taux moins élevé?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. STEWART: Quand aura lieu l'échéance suivante?

L'hon. M. HOWE: Je crois que cela figure à la page 20.

L'hon. M. STEWART: Oui, c'est ici. Pardon.

M. YOUNG: Je présume que ce poste, dont parlait M. Stewart, sera discuté en détail lorsque nous arriverons à la page 19, car je veux en dire quelque chose moi aussi.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. YOUNG: Nous ne l'adoptons pas maintenant.

Le PRÉSIDENT: Non.

M. HOWDEN: Je suis encore curieux de me renseigner sur les donations monsieur le président. C'est une en-tête nouvelle.

M. COOPER: La situation est à peu près celle-ci. Si une industrie paye la construction d'une voie de chargement sur le terrain du chemin de fer, cette voie est censée appartenir au chemin de fer. Nous établissons le coût de la construction dans notre compte d'immobilisations et nous inscrivons un crédit correspondant au compte des dons. C'est un procédé de comptabilité par lequel tous les fonds placés en valeurs immobilières sont inscrites. Vu que le chemin de fer n'assume pas lui-même le coût de la construction, nous devons nécessairement traiter la contre-partie comme une donation.

M. HOWDEN: C'est-à-dire que les intéressés demandent une voie de chargement et la payent.

M. COOPER: S'ils la payent, oui.

M. HUNGERFORD: Ou ils en payent une partie.

M. HOWDEN: Je comprends.

M. COOPER: C'est une pratique générale dans la comptabilité de chemin de fer. Elle est prévue aux Etats-Unis, par les règlements de comptabilité de la Commission du Commerce entre Etats.

L'hon. M. STEWART: Il y a un poste à la page 11, impôts, $1,811,257.52. Voulez-vous expliquer cet item?

M. COOPER: Ce sont des impôts qui se sont accumulés en avance du payement. Par exemple, nous pouvons avoir un impôt échéant en juillet 1938, payable à cette date. Maintenant, cet impôt s'est accumulé pendant six mois de l'année 1937. Nous imputons cette somme au compte du revenu de 1937 sous le chapitre d'impôts accrus et nous reportons le passif sous le chapitre ici.

L'hon. M. STEWART: Je croyais que les impôts étaient calculés pour l'année civile.

M. COOPER: Cela varie, surtout aux Etats-Unis. Vous verrez qu'aux Etats-Unis les impôts ne sont pas ordinairement payés d'avance.

L'hon. M. STEWART: Ces impôts sont pour l'année civile, les impôts municipaux et autres.

M. COOPER: Les impôts municipaux, oui.

L'hon. M. STEWART: Mais, naturellement, ces impôts ne sont pas des impôts municipaux ou provinciaux.

M. COOPER: Non. Il y a les impôts fédéraux, municipaux, d'Etat, pour les Etats-Unis,—vous y voyez toutes les sortes d'impôts.

L'hon. M. STEWART: Oui, ceci les comprend tous.

M. COOPER: C'est le montant accru jusqu'à la fin de décembre 1937.

L'hon. M. STEWART: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. WALSH: A la page 12, monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. WALSH: Ici on voit un solde débiteur de $42,345,867.99. Vous vous rappellerez que le budget des dépenses de l'année dernière contenait un crédit pour les chemins de fer censé couvrir un soi-disant déficit de $35,000,000.

L'hon. M. HOWE: $35,000,000.

M. WALSH: $35,000,000; tel était le budget probablement dressé par le chemin de fer. Ce dernier avait dressé son budget comptant sur une certaine recette, plus une contribution de $35,000,000 de la part du gouvernement. Cette année, le chemin de fer accuse présentement un déficit de $42,345,867.99 au lieu de $35,000,000. Voici la question que je désire poser: je suppose que les Chemins de fer nationaux du Canada ont un budget comme tous les autres chemins de fer,—est-ce bien cela?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. WALSH: Quand on dresse un budget avec un déficit présumé de $35,000,000, nous tenons pour acquis que l'on est arrivé à ce chiffre après un certain travail d'étude de la part du comité du budget. On arrive à un certain chiffre pour couvrir les opérations de l'année, plus $35,000,000 votés par le gouvernement et on vient ensuite devant notre Comité parlementaire non seulement pour demander $35,000,000 mais $7,000,000 de plus qu'il ne lui avait été alloué l'année dernière.

Maintenant, dans les affaires ordinaires nous cherchons à préparer notre budget et nous nous efforçons de surveiller soigneusement nos dépenses au commencement de l'année pour nous assurer que nous vivons dans les limites de notre budget. En consultant les comptes passés du réseau national jusqu'en 1932, quand notre présent système de comptabilité fut établi, je remarque qu'il n'y eut qu'une seule année où le chemin de fer ne revint sans avoir épuisé de beaucoup le budget prévu. Je m'arrête à l'année 1932. Les autorités avaient prévu un budget de $49,000,000 pour cette année-là et ensuite elles vinrent au Comité avec un déficit réel de $60,000,000, soit un excédent de dépense de $11,000,000. En 1933, le budget prévu était de $54,000,000 et le déficit en espèces de $58,000,000, soit un excédent de dépense de $4,000,000. En 1934, le

chemin de fer accusa un surplus. Oui, en cette année-là, il accusa un surplus de $432,000. En 1935, il accusa un excédent de dépense de $3,000,000. En 1936, l'exédent de dépense fut de $3,000.000 aussi. En 1937 (la présente année), l'excédent de dépense sera de $7,000,000. Je ne vois pas du tout pourquoi le réseau National dresse un budget pour un certain montant puis dépasse ensuite le montant prévu. Nous ne pouvons pas en agir ainsi en affaires privées et nous ne le faisons pas, ni dans nos propres affaires individuelles; nous n'en avons pas les moyens. Je sais d'après ma propre expérience dans mon propre commerce que je dois soumettre un budget à un comité central de finance et j'allais dire que Dieu me vienne en aide si j'ai à retourner à ce comité central à la fin de l'année pour leur dire: Eh bien, je me suis trompé et vous devrez me donner $2,000 afin de couvrir un déficit...

M. HEAPS: Comment pouvez-vous comparer un commerce comme celui dont vous parlez avec un chemin de fer comme le réseau national? Comment ce chemin de fer pouvait-il prévoir que la sécheresse était pour ruiner toute la récolte dans l'Ouest du Canada? Si vous pouvez prévoir ce que seront les conditions climatiques pendant une période de douze mois à l'avance, alors le comité du budget de la compagnie de chemin de fer sera certainement heureuse d'avoir vos conseils.

M. WALSH: C'est bien facile à l'honorable député de suggérer de prévoir les conditions climatiques douze mois d'avance...

M. HEAPS: C'est bien facile pour vous de suggérer que le chemin de fer devrait rester dans les limites de ses crédits mais...

M. WALSH: Le budget du chemin de fer exige $35,000,000 quand selon toute apparence le réseau national a besoin de plus de $40,000,000. Si le budget n'est pas dressé dans le but de contrôler les dépenses, alors quelle serait son utilité; autrement, de quelle utilité serait un comité du budget; pourquoi même avoir un budget si chaque année vous êtes pour en dépasser les chiffres? Je ne parlerais pas s'il s'agissait d'une erreur pour une certaine année. Des circonstances imprévues pourraient l'expliquer. Mais quand chaque année le budget est excédé de $11,000,000 à $3,000,000, alors c'est une autre chose.

Il me semble que pour la présente année le comité du budget du réseau national prépare un budget et va demander au ministre des Finances de faire voter $40,000,000 ou $50,000,000. Le Comité devrait insister, je crois, auprès du chemin de fer pour qu'il ne dépasse pas le montant qui lui sera voté.

M. HEAPS: Cela est impossible.

M. WALSH: Je ne veux pas voir ces gens revenir l'année prochaine pour nous annoncer qu'ils ont excédé leur crédit de $7,000,000. Cela n'est pas juste pour le Parlement. Il n'est pas juste envers le peuple de ce pays de demander une somme supplémentaire au-dessus et au delà de l'argent voté l'année précédente. Je désire voir le réseau national réduire ses dépenses, je désire le voir vivre dans les limites des crédits votés tels qu'annoncés. J'ignore quel sera le budget annoncé pour la présente année, mais je puis en juger d'après les chiffres que je prends dans la *Gazette*. Je note ici que les recettes pour janvier et février de 1938 font voir que les chiffres du réseau national sont inférieurs à ceux de l'année dernière de $3,413,089. Nous n'avons pas encore les chiffres pour le mois de mars. Personnellement, je vais demander de produire les chiffres actuels pour les trois premiers mois de l'année. Je vais demander aussi un état des dépenses et des recettes pour le mois d'avril. Si j'en juge d'après ces chiffres, j'imagine que le ministre des Finances devra demander cette année une somme de $50,000,000 au lieu de $35,000,000 si notre chemin de fer désire boucler son budget l'année prochaine. J'attends et verrai; que va faire le ministre des Finances? Va-t-il venir nous demander $50,000,000 ou $35,000,000 avec le revenu d'exploitation qu'il anticipe avec la pensée que le budget du Dominion du Canada sera équilibré

sur la foi des revenus anticipés, et ensuite verra-t-il le réseau national le désappointer, désappointer le Parlement, désappointer le peuple du Canada, en annonçant que des circonstances imprévues ont conduit à un déficit de $50,000,000 au lieu du déficit prévu par le ministre des Finances dans son discours du budget. Maintenant, je veux éviter cela et je veux que le comité du budget du réseau national examine son budget soigneusement et donne au ministre des Finances un certain chiffre et sache ensuite qu'ayant donné ce chiffre notre chemin de fer vivra dans les limites de ses crédits sans les excéder. J'insiste sur ce point autant que je puis le faire et ensuite l'année prochaine, nous ne serons pas en présence d'une telle situation et nous n'entendrons pas un membre du Comité dire que ces gens ne savaient pas qu'il y aurait une si terrible sécheresse dans l'Ouest, ou une suspension des affaires ou autre chose de cette nature qui empêchera le chemin de fer de vivre dans les limites de ses crédits.

L'hon. M. HOWE: Je puis répondre peut-être à cela, car j'ai déposé moi-même le budget l'année dernière. Naturellement, on ne peut pas dresser un budget de cette nature sans s'appuyer sur certaines supputations concernant le volume du trafic. Le trafic constituait un facteur important du budget de l'année dernière et, en préparant ce budget, nous avons procédé en supposant qu'il y aurait au moins une récolte moyenne dans l'Ouest du Canada. Nous croyions que la récolte serait au moins aussi bonne que la moyenne de dix ans. Vous avez lu quelque part des chiffres indiquant un déficit pour chaque année à l'exception d'une, c'est-à-dire 1934, qui suivit immédiatement une année d'abondante récolte, alors que nous avons eu une récolte moyenne,—c'est la récolte de 1933, la seule récolte raisonnablement moyenne que nous ayons eue depuis 1929. Le budget fut parfait pour cette année. Maintenant, le budget eût été exact pour l'année en question si nous avions eu une récolte moyenne l'année dernière. Avec une récolte moyenne nous n'aurions pas excédé notre budget.

M. WALSH: Comment le ministre peut-il assumer que nous sommes pour avoir une récolte moyenne cette année?

L'hon. M. HOWE: Il faut bien supposer quelque chose.

M. WALSH: Je puis comprendre pour cette année, à en juger d'après les rapports qui nous viennent de l'Ouest; je puis comprendre que vous anticipez une récolte plus près de la moyenne cette année. La conclusion est parfaitement logique pour la présente année; mais il n'y avait rien, à mon avis, pour justifier l'année dernière des espérances trop vives pour l'Ouest.

L'hon. M. HOWE: En janvier de l'année dernière, quand ce budget a été préparé, les conditions ne paraissaient pas trop mauvaises ni beaucoup différentes de celles qui existent aujourd'hui.

M. YOUNG: Ce poste en particulier vous prouve combien il est difficile premièrement de faire l'estimation du trafic, et, deuxièmement, il prouve amplement la valeur de l'Ouest du Canada pour la prospérité du réseau national et pour tout le Canada en temps ordinaire...

Le PRÉSIDENT: Très bien, très bien.

M. YOUNG: Comme le ministre l'a expliqué, quand la récolte est bonne cela aide non seulement les Chemins de fer Nationaux du Canada mais aussi le trafic dans tout le Canada en général. M. Hungerford confirmera ce que je dis, je crois.

M. HUNGERFORD: Oui.

M. YOUNG: J'ignore comment un membre de ce Comité peut espérer que la direction de ce chemin de fer ou de tout autre chemin de fer puisse prévoir exactement quelles conditions climatiques nous aurons en ce pays. Personnellement, je doute fort qu'aucun membre de la présente direction de notre chemin de fer ou de tout autre chemin de fer puisse le faire. Puis, M. Walsh a suggéré,

si nous anticipons des conditions très mauvaises, de demander au Parlement de voter une somme excédant celle de l'année précédente; en d'autres mots, soyons certains que le crédit voté sera suffisant pour ne pas avoir de déficit. Monsieur le président, pour moi ce serait peut-être une mauvaise manière de prendre les choses. Nous dirions à la compagnie qu'elle doit être prudente, mais que, de toute façon, nous lui fournirons une somme suffisante pour qu'elle n'ait pas à s'inquiéter. Pour ma part, comme membre du Comité, je suis opposé à cela. Je comprends fort bien que les Chemins de fer Nationaux du Canada, comme beaucoup de personnes dans ce pays, doivent travailler dans des conditions très difficiles. En préparant leur budget, ce Comité doit prendre en considération tous les facteurs importants. Maintenant, je suis heureux de dire à M. Walsh et à tous les membres du Comité qu'après avoir examiné la situation dans nos grandes prairies, où il y a quelque humidité cette année, je crois que nous aurons une bonne, une assez bonne moisson. Je crois que nous pouvons compter sur une récolte moyenne, ce qui peut donner quelque espoir, aujourd'hui, à ce Comité. Mais si, dans un an d'ici, le budget, par suite de circonstances imprévues, n'est pas ce que nous avons anticipé, il ne faudra pas, je crois, tenir la direction responsable de ces circonstances qui échappent à son contrôle. A mon sens, nous avons fait de notre mieux, l'année dernière et les années précédentes, en tenant compte de la situation générale, et je regretterais qu'on répandît dans la presse ou ailleurs la rumeur à l'effet que quelque chose a très mal marché dans la gestion financière, alors qu'à mon avis, au moins, il n'y a rien eu de tel.

M. HEAPS: Nous admettrons tous qu'il est plus facile de connaître le passé que l'avenir. L'année dernière, quand on prévit, dans ce Comité, que nous aurions un montant de $35,000,000 à voter pour couvrir le déficit, tout le monde estima que ce serait bien le montant approximatif. Je crois que M. Walsh lui-même fut d'accord.

M. WALSH: Non.

M. HEAPS: A cette époque, il ne fit aucune objection particulière au montant inscrit au budget au compte du National-Canadien. Il se trouve qu'on vient de me signaler quelques-uns des rapports soumis au Comité par M. Hungerford, et si M. Walsh veut bien consulter la page 8 du rapport, il trouvera des chiffres intéressants qui peuvent expliquer, dans une certaine mesure, pourquoi nous avons à voter ce supplément dans ces prévisions budgétaires. Vous trouverez, page 8, qu'en l'année 1935 nous avons transporté 3,720,944 tonnes de denrées, avec des recettes de plus de $15,000,000; qu'en 1936 nous en avons transporté 3,915,606 tonnes, avec des recettes de $15,777,702; et qu'en 1937, l'année de la mauvaise récolte qui eut ses répercussions sur le trafic des Chemins de fer Nationaux, et, dans la même mesure, je crois, sur celui du Pacifique-Canadien, notre fret de l'année, provenant du grain, etc., dans l'Ouest canadien, fut de 2,356,656 tonnes et nos recettes furent de $9,643,572; le fléchissement des recettes, dû à cette catégorie particulière de marchandises, fut de plus de $6,000,000.

Je crois que le comité du N.-C. qui a fait les évaluations pour l'année 1937, prit la moyenne approximative des années précédentes, et je ne crois pas qu'il aurait pu faire beaucoup mieux. Si la récolte avait été normale, apportant $6,000,000 de recettes de plus, je crois que l'on aurait guère dépassé le déficit de $35,000,000. En fait tous les membres du Comité, je crois, désirent vivement maintenir au minimum le déficit des Chemins de fer Nationaux du Canada. Je le désire pour ma part. J'aimerais le voir supprimé, si c'était possible; et si les hauts fonctionnaires des Chemins de fer Nationaux peuvent d'une façon ou d'une autre nous aider à le supprimer, je crois qu'ils auront tout l'appui des membres de ce Comité. Il y a un point sur lequel je voudrais poser une question. M. Cooper ou quelque autre fonctionnaire pourrait-il m'indiquer le montant des intérêts que les Chemins de fer Nationaux du Canada doivent payer chaque année?

M. COOPER: En 1937? Vous parlez des intérêts dus à l'Etat?

M. HEAPS: Non, des intérêts sur la dette au public.

M. COOPER: Oui. En 1937, le montant fut de $48,888,000.

M. HEAPS: Je demande cela parce que, en regardant le montant de plus d'un milliard dû au public, j'ai remarqué qu'une forte partie,—en fait, je crois, la plus forte, en dehors des gouvernements provinciaux,—paie des intérêts élevés, parfois de 5 et 5½ p. 100.

M. COOPER: Le taux moyen est de 4 p. 100.

M. HEAPS: Comment la moyenne est-elle calculée? Est-ce une évaluation, ou est-ce un chiffre exact, ou est-ce un chiffre rond?

M. COOPER: Non, c'est le chiffre réel. Si vous prenez le montant du principal échu en décembre, et le taux d'intérêt, si vous calculez les intérêts, et divisez le total du capital échu par le total des intérêts, vous obtenez une moyenne de 4 p. 100.

M. HEAPS: Je regarde les renseignements contenus page 19, et je vois que certains des plus gros montants, allant jusqu'à $50,000,000, sont en obligations de 5 et de 4½ p. 100. Je vois que les plus petits montants comportent les intérêts les plus faibles. Je me demande s'il n'y aurait pas quelque moyen de réduire le service des intérêts annuels par quelque méthode de remboursement, pour abaisser le tout à une moyenne de 3 p. 100, et, sur cette base, réaliser une économie.

M. COOPER: Nous avons déjà beaucoup avancé dans cette direction, monsieur Heaps.

M. WALSH: Page 20, on voit une réduction appréciable de l'intérêt. Vous avez là quatre articles, prêts du Dominion du Canada à 3¾ p. 100. Sur le rapport de l'année dernière, ils variaient de 5 à 4 p. 100.

M. COOPER: Je voudrais lire ces chiffres: En 1931, nous avions à payer en intérêts $55,500,000; en 1932, $56,900,000; en 1933, $56,400,000; en 1934, $55,-800,000; en 1935, $53,400,000; en 1936, $49,184,000; et en 1937, $48,888,000.

M. HEAPS: J'ai simplement relevé ceci au hasard, et je vois quelques émissions récentes,—obligations-or garanties 5 p. 100 à quarante ans, remboursables en 1969, au montant de $60,000,000, émises en 1929; obligations-or garanties 5 p. 100, à quarante ans, remboursables en 1969, également au montant de $60,000,000, émises en 1929; obligations garanties 4¾ p. 100 émises en 1930, au montant de $50,000,000; obligations 4½ p. 100 émises en 1931, au montant de $70,000,000. Je vois que la plupart des grosses émissions,—en réalité, la grosse masse,—sont à longue échéance. Je me demandais s'il nous est possible de rembourser le tout de quelque façon, ou au moins une partie du capital, de manière à réaliser une économie importante. Je ne sais si c'est M. Cooper ou si c'est le ministre qui peut répondre à cela.

L'hon. M. HOWE: Le directeur général de la Banque du Canada a examiné cette situation d'une manière très complète. Il a été en Europe pour cela. Une grande partie des obligations à gros intérêt est détenue en Europe. Le meilleur avis qu'il put nous donner fut que l'on ne pouvait rien faire sur une grande échelle sans tomber dans la répudiation absolue; et même en ce cas, les obligations représentent une première hypothèque sur une partie principale du réseau. En d'autres mots, si nous cessions de payer les intérêts, les obligataires pourraient saisir une partie du chemin de fer et nous ne pourrions continuer nos opérations.

M. HEAPS: Je ne propose pas une répudiation des obligations, ni une cessation de paiement des intérêts. Je me demande s'il existe quelque moyen de rembourser les obligations portant les intérêts les plus élevés, 5½ p. 100 et 4¾ p. 100, de manière à ramener à 3½ p. 100 environ l'intérêt payé sur l'ensemble de nos obligations.

L'hon. M. HOWE: Si nous pouvions racheter ces obligations, pour arriver à ce résultat, nous le ferions; mais ce ne sont pas des obligations remboursables.

M. HEAPS: Ce ne sont pas des obligations remboursables?

L'hon. M. HOWE: Non.

M. HEAPS: D'après ce que dit le ministre, nous sommes obligés de continuer à payer 5 p. 100 ou à peu près 5 p. 100 sur une très grosse somme d'obligations dues par les chemins de fer nationaux du Canada.

L'hon. M. HOWE: Nous ne voyons aucun moyen de changer cette situation.

M. MCLARTY: Il n'y a aucune des émissions à taux d'intérêt élevé qui soit remboursable?

L'hon. M. HOWE: Nous avons une série de $60,000,000 d'obligations 5 p. 100 remboursable en 1949. C'est la première.

M. MCLARTY: C'est la plus prochaine?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. HUNGERFORD: Il n'y a pratiquement rien de remboursable actuellement.

M. HEAPS: Le Gouvernement n'a pas le droit de rembourser aucune de ces obligations avant l'échéance?

L'hon. M. HOWE: Non.

M. YOUNG: Je ne sais pas si nous devons nous contenter de l'enquête faite jusqu'ici au sujet de ces obligations non-remboursables perpétuelles. L'intérêt payé me semble excessif. On part d'un principe faux. Je ne prétends pas que personne ici présent soit responsable de la situation; mais en présence d'une chose aussi peu en rapport avec les conditions actuelles, je ne crois pas que nous devions nous contenter de dire qu'il n'y a rien à faire. Je ne crois pas cela. Je crois,—et je ne parle pas seulement des chemins de fer, mais de la dette obligataire du pays, et je ne parle pas seulement du Canada mais de tous les gouvernements provinciaux et de toutes les administrations municipales,—je crois que nous arrivons à une situation qu'il faut absolument étudier de la façon la plus sérieuse. Ce n'est pas dans ce Comité que je comptais dire cela. Je voulais le dire ailleurs. Mais pour moi nous sommes, financièrement, montés sur des échasses; il faut en descendre, et marcher sur le sol. Ces obligations non-remboursables du chemin de fer national doivent être étudiées soigneusement. Je ne sais si la direction des chemins de fer nationaux peut se livrer à cet examen, mais je crois que nous, parlementaires, devons le faire, et devons trouver un remède; car le pays ne peut continuer à payer les taux d'intérêt auxquels nous avons été engagés pendant des années. Le pays ne peut pas continuer à les payer et les Chemins de fer Nationaux du Canada ne le peuvent pas non plus. Pour ma part, je ne suis pas convaincu qu'il suffit d'envoyer le gouverneur de la Banque du Canada en Grande-Bretagne pour essayer de négocier, et de l'entendre dire, à son retour, que ce n'est pas possible. Dans beaucoup des principaux pays du monde, que je n'essaierai pas d'énumérer, les gouvernements se sont aperçu qu'ils ne pouvaient plus payer les taux d'intérêt d'autrefois, et ils ont réorganisé leurs finances. Cela s'est fait en Grande-Bretagne; cela s'est fait en France; en Allemagne, cela a été jusqu'à la répudiation; et cependant nous disons: "Bien, cela ne peut pas se faire". Je doute fort que mes remarques soient faites comme il conviendrait, sauf en ce qui concerne cet article, car ce à quoi je pense est beaucoup plus vaste que ce que représente ce bilan. Mais je ne crois pas que nous les membres du Comité, devions nous contenter de l'observation du ministre qui a dit que parce que le gouverneur de la Banque du Canada a fait une certaine tentative, on ne devrait pas en faire d'autre.

M. HEAPS: Je remarque dans ce poste que quelques obligations de 6½ p. 100 sont impayées.

M. MCKINNON: De 7 p. 100.

M. HEAPS: Jusqu'à concurrence de $24,000,000 et elles n'écherront pas avant 1946. Il me semble que le montant d'intérêt est beaucoup trop élevé au National-Canadien. Je crois encore que si on pouvait trouver quelque moyen de diminuer les taux d'intérêt en harmonie avec ce qu'ils sont aujourd'hui, nous pourrions réduire sensiblement le déficit du chemin de fer. Je crois que le déficit de $42,000,000 pourrait être diminué d'un tiers, je donne un chiffre approximatif. Si nous pouvions y arriver plus ou moins, le public canadien verrait cela d'un très bon œil. Naturellement, j'ignore ce qu'a fait la Banque du Canada en la matière, pas même ce qu'a fait le ministère des Finances; mais je suis d'avis que nous devrions nous efforcer sérieusement d'étudier la possibilité d'abaisser l'intérêt sur ces obligations perpétuelles, certaines à 5 p. 100 et d'autres à 4 p. 100. Il n'y en a qu'un nombre comparativement faible à 3 p. 100. Toutes les autres sont à des taux d'intérêt assez élevés en comparaison de ceux d'aujourd'hui. Quand on considère les taux actuels, en regard de ceux de 6 p. 100,—le double de ceux que nous devrions payer,—je suis d'avis que si nous pouvons tenter quelque chose, nous devrions le tenter. S'il y a quelque possibilité de réduire considérablement,—du moins sensiblement ce déficit du National-Canadien,—nous devrions y voir.

M. HOWDEN: Monsieur le président, nous paraissons avoir omis la question à laquelle je pensais. Dans une certaine mesure, les deux derniers préopinants semblent avoir fait de même. J'allais dire que bien qu'il serait beaucoup à désirer qu'on puisse effectuer des remboursements susceptibles de diminuer les frais d'intérêt pour le pays, j'espère sincèrement que la direction du chemin de fer ne s'autorisera pas des observations de M. Walsh, du docteur Young ou de M. Heaps, pour restreindre indûment ses services. M. Walsh a dit que son budget avait désappointé le public canadien. Le nombre de Canadiens qui en étudient les chiffres est assez faible. Nous avons remarqué, je crois, dans les pages que nous avons scrutées, que la compagnie a quelque 79,000 employés. Je crois que le public canadien serait encore plus désappointé et plus mécontent s'il constatait que le National-Canadien donne un mauvais service et que beaucoup de ses employés sont congédiés dans une tentative d'économiser ou peut-être de se rapprocher davantage des prévisions budgétaires. Je présume que le public en serait bien plus mécontent et désappointé que de la perte de quelques dollars résultant d'un bon service et du maintien des employés à un travail assez constant.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

M. WALSH: Pour en revenir au budget, M. Hungerford ne pourrait-il pas nous expliquer brièvement la façon dont le comité du budget a obtenu ses chiffres? Comment procède-t-il?

Le PRÉSIDENT: Avant de passer à ce sujet, monsieur Walsh, je suppose que vous savez que les Chemins de fer Nationaux du Canada ont préparé à l'avance leur budget la première fois l'an dernier. Dans le passé, nous examinions leur comptabilité en arrière, nous n'avions pas de budget. C'était la première année dans leur histoire qu'on leur demandait de préparer leur budget et que le Parlement votait leurs crédits à l'avance. Je ne crois pas qu'ils se soient si mal tiré d'affaire, si on tient compte des conditions de la récolte de l'an dernier.

M. HUNGERFORD: Il vous intéresserait peut-être de savoir comment nous établissons notre budget. Le plus tard possible à l'automne nos représentants obtiennent des hommes d'affaires de toutes les parties du pays leurs opinions sur les perspectives de l'année suivante. Tous ces renseignements sont rassemblés et étudiés à la lumière des circonstances qui existaient lors de cette étude. Nous consultons tous les directeurs qui ont quelques connaissances sur ce sujet; ils agissent comme comité général afin d'étudier tous les témoignages et renseignements disponibles alors.

Mais, croyez-m'en, il est extrêmement ardu de prédire exactement ce que seront les recettes douze mois plus tard. Je ne connais personne qui puisse le faire. En définitive, ce ne peut être qu'une conjecture la plus réfléchie possible.

Lorsque nous constatons que nos recettes s'écartent du chiffre du budget établi, nous faisons alors tout en notre pouvoir pour réduire nos frais en proportion; mais il y a une limite que nous ne pouvons dépasser dans l'exploitation du chemin de fer. Nous dépendons de l'Etat quant au service des trains et plus ou moins quant à tous les services. Par conséquent, il est impossible de réduire les dépenses proportionnellement au fléchissement du trafic. C'est tout à fait impossible. Tout considéré, je doute que quelqu'un puisse prédire ce qui va se passer douze mois plus tard. Je vous demanderais à ce propos de tenir compte de la situation actuelle. Elle est des plus troublées. Je serais heureux que vous estimiez les recettes probables de 1938 à ce point de vue.

M. WALSH: Monsieur le président, j'apprécie ces observations et j'espère que mon ami, le docteur Young, ne croit pas que je ne me rende pas compte de ce que l'Ouest signifie pour le Canada. Nous nous en rendons plus compte dans l'Est que peut-être la plupart des gens de l'Ouest ne veulent le reconnaître.

Je voulais insister sur un autre point. J'ai remarqué qu'après l'adoption de son budget l'an dernier, immédiatement après, le National-Canadien s'est lancé dans d'énormes dépenses. Il aurait mieux valu qu'il les eût ajournées quelque peu pour s'assurer de l'augmentation ou de la diminution de ses recettes pendant l'année, avant de faire des dépenses si considérables, dont certaines auraient pu être retardées, l'année ne s'annonçant pas favorable.

Pour ce qui est de mon ami, le docteur Howden, je ne crois pas qu'aucun membre du Comité ne veuille que les dépenses des Chemins de fer Nationaux du Canada ne diminuent tellement, qu'elles enlèvent même une heure de travail à n'importe lequel de leurs employés.

J'aimerais poser cette question à M. Cooper; quel était le budget l'an dernier pour les immobilisations. Jusqu'à quel point ont-ils dépensé en plus ou en moins?

M. COOPER: Les prévisions budgétaires étaient de $9,307,000 et les dépenses réelles, de $4,282,000, soit des dépenses inférieures au budget de $5,025,000.

Le PRÉSIDENT: Les administrateurs se sont montrés plutôt prudents.

M. WALSH: C'est la prudence que je voudrais recommander aux administrateurs du réseau national pour la prochaine année relativement à l'exploitation aussi bien qu'aux immobilisations. Je crois que s'ils s'en tiennent à certaines dépenses après l'adoption de leur budget et qu'ils attendent quelque temps pour voir la tournure des événements, ils constateront qu'il leur est plus facile de s'en tenir à leur budget. J'allais discuter autre chose, mais je m'aperçois qu'il est une heure.

Le PRÉSIDENT: La séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous étudiions à la séance de ce matin à la page 12 du rapport, le compte du revenu consolidé. Nous avions décidé que nous en omettrions les détails, mais que nous réserverions notre discussion de ceux-ci pour plus tard. Allons-nous passer à une autre page?

M. HEAPS: Il y a une question que je voudrais poser pour ma propre gouverne et j'espère que le service des finances des Chemins de fer pourra me répondre. J'aimerais qu'il fasse préparer un tableau indiquant quel serait l'intérêt annuel si au lieu des taux actuels le taux était de 3 p. 100.

M. COOPER: Je puis vous répondre sur-le-champ. Ils seraient de 25 p. 100 moins élevés qu'actuellement. Ils s'élèveraient à $36,000,000 au lieu de $48,000,000. Nous économiserions $12,000,000 de ce chef.

M. HEAPS: Votre réponse me convainc que ces $12,000,00 annuels ne sont pas à négliger. J'opine qu'un taux de 3 p. 100 aujourd'hui sur les obligations fédérales garanties suffirait. Je me demande s'il n'est pas possible, malgré ce qu'a dit le ministre ce matin, de tenter de rajuster la capitalisation pour ce qui est de l'intérêt.

Le PRÉSIDENT: Je puis vous dire que j'ai donné instruction au secrétaire de prendre bonne note des observations faites ce matin en vue de les insérer dans notre rapport.

M. HEAPS: Voici pourquoi j'ai parlé comme je l'ai fait: je ne veux pas créer l'impression que le Comité veut répudier l'intérêt des Chemins de fer Nationaux du Canada, mais je crois, étant donné les circonstances dans lesquelles l'Etat a acquis ces chemins de fer, et le fait que l'intérêt est garanti aux obligataires sur des chemins de fer en faillite lors de leur acquisition par l'Etat, qu'il faudrait tenir bien compte de la situation de la compagnie. Elle me paraît mériter cela à cause de l'importance de son déficit depuis bien des années. Peut-être que si on prenait des moyens plus énergiques que ceux du passé, on pourrait réussir à épargner au réseau une certaine somme, ce qui lui serait très profitable, ainsi qu'au Canada.

Le PRÉSIDENT: Cela figurera au rapport, monsieur Heaps. Allons-nous passer aux recettes d'exploitation et à leurs détails? Monsieur Armstrong, veuillez lire le rapport.

M. WALSH: Avant que vous ne quittiez la page 13, j'aimerais avoir quelques renseignements à ce sujet. Vers le milieu de cette page il y a un poste qui donne les recettes et les dépenses de l'exploitation des hôtels, ainsi que les impôts sur les hôtels. J'aimerais avoir, des administrateurs des Chemins de fer Nationaux, un état indiquant la mise de fonds véritable dans chaque hôtel exploité présentement, les recettes provenant de chaque hôtel exploité en 1937 par ces chemins de fer, ainsi que les frais d'exploitation de chacun. C'est tout ce qu'il me faut pour maintenant. Si je puis avoir ces renseignements avant que nous n'ayons fini de discuter le rapport, cela me satisfera.

M. HUNGERFORD: Nous allons vous préparer cet état.

M. WALSH: Je désire aussi poser une question au sujet du nouvel hôtel de Vancouver. Si l'on retourne à la page 5 on découvre à propos de l'hôtel de Vancouver le chiffre de $214,388. Le président pourrait-il nous dire quelle somme sera nécessaire en 1938 pour achever l'hôtel de Vancouver?

M. HUNGERFORD: Les dépenses pour 1938, telles que présentées au budget, atteignent $1,750,000 et il faudra un demi à trois quarts de million pour achever l'hôtel et le rendre prêt à l'exploitation. Les $1,750,000 de 1938 ne suffiraient pas pour achever l'hôtel. Il y faudra dépenser encore un demi à trois quarts de million, l'an prochain.

M. WALSH: On pourra ainsi le mettre en état d'exploitation?

M. HUNGERFORD: On se propose de l'ouvrir, si possible, dès le 1er juin de l'an prochain.

M. WALSH: En 1939?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. WALSH: Je désirais vous demander ceci, et si un membre du Comité pense qu'il y a ici intrusion de politique, je dirai que c'est le cas.

Le PRÉSIDENT: Ne le dites pas.

M. WALSH: Il y a intrusion de politique car lorsque le ministre de la Défense nationale doit y répondre au nom du ministre des Transports et que ce dernier dira à son tour au nom du président, du directeur des Chemins de fer Nationaux, dans la ville de Vancouver, que cet hôtel est à la veille d'être complété et d'être ouvert au public, je ne pourrai attacher aucun autre sens à sa réponse qu'un sens

politique. Ce fut le ministre de la Défense nationale qui dans sa propre ville et dans sa propre province a voulu tirer un avantage politique d'une dépense énorme effectuée par les Chemins de fer Nationaux. Je désirerais demander au président si l'ouverture de cet hôtel et les dépenses y afférentes ont fait l'objet d'une étude à une séance de Conseil d'administration des Chemins de fer Nationaux et si ce dernier a autorisé le ministre de la Défense nationale à faire une déclaration, ou pourquoi cette déclaration ne fut pas faite par la personne qui, dans le cours ordinaire des choses, eût dû la faire, à savoir le directeur général du chemin de fer.

Je désirerais savoir à quel moment il y a eu contact entre le Conseil, le directeur, le ministre de la Défense nationale et le ministre des Transports.

Le PRÉSIDENT: Ne croyez-vous pas plus à propos d'attendre la présence du ministre? Il ne peut assister à notre séance de cet après-midi parce qu'il est retenu à la Chambre par l'étude d'un bill. Consentiriez-vous à réserver votre question jusqu'à ce qu'il soit présent?

M. WALSH: Si vous me permettez alors d'y revenir, je veux bien.

M. HEAPS: Cet hôtel ne doit-il pas être exploité par les deux chemins de fer? J'ai lu un article de journal à cet effet. Je me demandais si c'était exact.

M. HUNGERFORD: C'est l'idée.

M. HEAPS: Dois-je en déduire aussi que l'hôtel actuel du Pacifique-Canadien à Vancouver doit fermer ses portes à l'ouverture du nouvel hôtel?

M. HUNGERFORD: Oui:

M. HOWDEN: Puis-je demander dans quelle mesure le Pacifique Canadien contribue aux frais de construction de cet hôtel?

M. HUNGERFORD: Il n'y contribue en rien.

M. HOWDEN: En rien?

M. HUNGERFORD: Non.

M. HOWDEN: Le Gouvernement construit un terminus commun pour les deux chemins de fer?

M. HUNGERFORD: La part du Pacique-Canadien consiste en divers éléments. Il fait disparaître entièrement toute concurrence et il prête son patronage au nouvel édifice, enfin les Chemins de fer Nationaux retirent un certain bénéfice de la récupération de l'ancien hôtel.

M. WALSH: Pouvez-vous nous fournir quelques détails des arrangements intervenus au sujet de l'exploitation de cet hôtel par les deux compagnies?

M. HUNGERFORD: Une compagnie va être formée pour l'exploitation de cet hôtel, les actions ordinaires de cette compagnie appartiendront aux deux compagnies. Le National-Canadien louera l'hôtel à la compagnie qui va l'exploiter, et le National-Canadien, une fois payés, les frais d'exploitation, les taxes, la dépréciation sur l'ameublement et tout, pourra encaisser un certain revenu sous forme de loyer.

M. HEAPS: Advenant un déficit, ce dernier sera-t-il partagé par les deux compagnies de chemins de fer?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. HEAPS: En sera-t-il aussi ainsi de la dépense d'établissement?

M. HUNGERFORD: Non.

M. HEAPS: Les dépenses d'établissement de l'hôtel seront à la charge de l'Etat?

M. HUNGERFORD: Du National-Canadien.

M. HEAPS: Advenant un déficit d'exploitation, s'il s'en produit un, ce que nous ignorons, il sera partagé?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. HEAPS: Si l'exploitation de l'hôtel rapporte des bénéfices, ces derniers serviront-ils à rembourser les dépenses d'établissement?

M. HUNGERFORD: Je n'avais pas terminé ma réponse à M. Walsh. Le loyer qui sera versé au National-Canadien par la compagnie exploitante sera calculé sur les revenus et atteindra un maximum de $280,000 par année. Sur ce qui sera versé par la compagnie exploitante au National-Canadien, 25 p. 100 ira au Pacifique-Canadien et 75 p. 100 au National-Canadien. Si l'hôtel subit un déficit, le Pacifique-Canadien devra s'unir au National-Canadien pour fournir le capital additionnel d'exploitation.

M. HEAPS: Seulement pour le capital d'exploitation ou les dépenses.

M. HUNGERFORD: A peu près, oui.

M. HEAPS: Et il ne contribuera rien sur le capital.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser?

M. YOUNG: Nous avons droit à de plus amples explications à ce sujet. Ce qu'on nous a dit revient à si peu que je doute que personne du Comité ait pu rien comprendre à cet arrangement. Nous devrions obtenir des explications définitives sur cette entreprise et savoir ce qui s'est fait et comment les choses se sont arrangées.

M. HUNGERFORD: Que désirez-vous savoir, monsieur Young? L'entente intervenue?

M. YOUNG: Je désirerais savoir tous les détails de l'entreprise. Ainsi voici un hôtel qui ne nous appartient pas. Il semble que d'une manière ou d'une autre nous construisions un hôtel qui ne nous appartient pas.

Quelques honorables MEMBRES: Non.

M. YOUNG: Quelqu'un pourra peut-être nous renseigner.

M. HUNGERFORD: Nous toucherons la moitié du revenu de la récupération de l'ancien hôtel, l'ameublement excepté. Il existe une entente quant à l'ameublement.

M. HEAPS: Il est possible d'utiliser une partie de l'hôtel de Vancouver.

M. HUNGERFORD: C'est notre dessein. La proportion de l'ancien ameublement utilisable au nouvel hôtel ne peut se connaître que par un examen qui n'a pas encore eu lieu.

M. McKINNON: Combien d'hôtels sur le nombre ont remboursé les frais d'exploitation?

L'hon. M. STEWART: Avant de passer à autre chose puis-je demander au président ce qu'il entend par "récupération" de l'hôtel du Pacifique-Canadien? Jusqu'où va cette récupération? Se limite-t-elle à l'édifice même?

M. HUNGERFORD: Non. Nous ne savons pas encore précisément comment iront les choses, monsieur Stewart. Il se peut que l'édifice soit démoli et le terrain vendu.

L'hon. M. STEWART: Quand on démolit un hôtel, appelez-vous cela de la récupération?

M. HUNGERFORD: Oui.

L'hon. M. STEWART: Si on le vend on encaisse le produit de la vente?

M. HUNGERFORD: Oui, quel que soit le montant encaissé; ou encore si nous réussissons à toucher un loyer satisfaisant de l'édifice pour un certain laps de temps, nous partagerons.

M. YOUNG: On consentirait un bail?

M. HUNGERFORD: Le Pacifique-Canadien consentirait un bail.

M. McKINNON: Serait-il possible de louer l'hôtel à une autre compagnie hôtelière?

M. HUNGERFORD: Non. Le Pacifique-Canadien s'engage à ne pas tenir d'hôtel à Vancouver durant toute la durée du bail.

M. McKINNON: Et il ne louera pas l'hôtel actuel à une autre compagnie hôtelière?

M. HUNGERFORD: Non.

M. YOUNG: Le plus court serait de nous faire remettre copie de toute entente existante; ce serait peut-être le moyen le plus expéditif de se renseigner.

Le PRÉSIDENT: Accepte-t-on cela?

M. HUNGERFORD: Je l'accepte.

Le PRÉSIDENT: La signature n'est pas encore apposée, monsieur Young.

M. HUNGERFORD: C'est-à-dire que le contrat définitif n'est pas signé, mais le projet de contrat l'est. A dire vrai, je ne crois pas que ce soit le moment de le publier, mais si le Comité l'exige...

Le PRÉSIDENT: Qu'en pense le Comité? Il n'est pas opportun que ces détails soient publiés. Si chaque membre du Comité en obtient une copie, sera-ce satisfaisant?

L'hon. M. STEWART: Je ne suis pas certain qu'il soit mal à propos de rendre ces détails publics. Après ce que nous avons entendu relativement à l'avantage que retire le P.-C. dans cette entente, ce que je ne crois nullement d'ailleurs, il me semble qu'il serait peut-être à propos d'aller au fond des choses ou d'avoir pour le moins un résumé des termes et conditions de l'entente, le tout rédigé par le président, sans cependant entrer dans trop de détails sur les conditions dont il vient de nous donner un aperçu.

Le PRÉSIDENT: Cette suggestion plaît-elle au Comité?

L'hon. M. STEWART: Je ne doute nullement que ce marché ne soit jugé raisonnable et équitable dans les circonstances. Par ailleurs il me semble de l'intérêt public que nous puissions être mis en mesure de répondre aux critiques malveillantes que nous entendons de temps à autre sur les transactions de ce genre.

Le PRÉSIDENT: De fait, à l'heure actuelle il n'y a encore qu'une partie de l'accord de signée et je ne vois pas qu'il soit possible de rendre cet accord public tant qu'il n'aura pas été complété. Mais si les membres du Comité voulaient se contenter d'une déclaration écrite du président du réseau national, exposant la situation telle qu'elle est aujourd'hui, cela devrait sûrement suffire.

M. HOWDEN: Je ne crois pas que nous ayons besoin de déclaration écrite si le président du réseau national veut bien nous préparer un résumé des points essentiels de l'accord afin de renseigner le Comité.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire que M. Hungerford prépare un exposé qu'il nous lira ici? Ce serait satisfaisant.

M. HUNGERFORD: Oui.

M. HOWDEN: Oui, un résumé des points essentiels.

Le PRÉSIDENT: Reprenons l'étude des recettes d'exploitation. Continuez, monsieur Armstrong.

M. McKINNON: Je voudrais que M. Cooper réponde à la question que je lui ai posée concernant les hôtels.

M. COOPER: Vous voulez dire ceux dont l'exploitation rapporte un profit?

M. McKINNON: Oui.

M. COOPER: Il y en a six.

M. McKINNON: L'exploitation de ces hôtels de villégiature en montagne rapporte-t-elle un profit?

M. COOPER: Ceux de Jasper Park et de Minaki accusent un profit; celui de Pictou une perte de $40. Ainsi des trois hôtels de villégiature en montagne,—

si on peut désigner Pictou comme un lieu de villégiature en montagne,—l'exploitation de deux a rapporté un profit et le troisième accuse une perte de $40.

M. EMMERSON: Les hôtels de l'Est, le *Nova Scotian* et celui de Charlottetown, sont-ils compris dans votre énumération?

M. COOPER: Non, je faisais allusion au *Pictou Lodge*.

M. EMMERSON: Oui, c'est un hôtel d'été; mais que se passe-t-il quant à ceux qui sont en exploitation toute l'année?

M. COOPERS L'exploitation du *Nova Scotian* a produit un profit de $7,493 et l'hôtel de Charlottetown a subi une perte de $6,600.

M. HOWDEN: Ainsi les deux se compensent.

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. HOWDEN: En quelle année fut ouvert cet hôtel de Charlottetown?

M. ARMSTRONG: Il fut ouvert en 1930.

Le PRÉSIDENT: Continuez, monsieur Armstrong.

M. ARMSTRONG: Je vous demande pardon, monsieur. C'est en 1931. Recettes d'exploitation... dois-je donner lecture de chaque détail?

Le PRÉSIDENT: Oui. A moins qu'on ne vous interroge vous faites aussi bien de continuer.

M. WALSH: Pourquoi le lire, nous avons devant nous tous ces chiffres?

Le PRÉSIDENT: Je sais bien, mais je croyais que les membres du Comité le voulaient ainsi.

M. WALSH: Nous pouvons poser des questions.

Le PRÉSIDENT: J'en déduirai donc que vous avez tous les détails par devers vous.

M. WALSH: Au sujet des messageries...

Le PRÉSIDENT: J'aime cette façon d'agir.

M. WALSH: Je vous remercie. J'imagine que le tarif de livraison des colis postaux influe en quelque sorte sur les recettes des messageries; est-ce bien cela?

M. ARMSTRONG: Vous voulez dire que la réduction du tarif sur les colis postaux aurait eu un certain effet?

M. WALSH: Quand les Postes mettent en vigueur une réduction de leurs tarifs sur les colis postaux ainsi qu'une augmentation de la limite de poids de ces colis, je déduis que cette décision influe directement sur les activités de la compagnie de messageries qu'exploite le réseau National-Canadien.

M. ARMSTRONG: C'est faire une concurrence directe aux messageries.

M. WALSH: Si les Postes réduisent leurs tarifs, naturellement les messageries doivent emboîter le pas?

M. HUNGERFORD: Certainement.

M. WALSH: Je suppose, bien entendu, que cela ne regarde pas le Comité, mais j'ai l'impression que l'entreprise de livraison des colis postaux par le ministère des Postes n'est pas lucrative. Nous pouvons tous nous en rendre compte. N'y aurait-il pas quelque moyen à adopter par lequel le ministère des Postes s'entendrait avec le service des messageries des Chemins de fer Nationaux du Canada afin de transporter les colis postaux moyennant un tarif raisonnable et d'obtenir un tarif juste, afin que le chemin de fer puisse faire plus d'argent avec son service de messageries, ou avoir la chance d'en perdre moins.

Le PRÉSIDENT: Alors, les recettes des Postes diminueront.

M. WALSH: Les recettes des Postes ne diminueront pas. A mon avis, à l'heure actuelle, les Postes transportent les colis à un tarif beaucoup trop bas. J'admets que c'est une excellente chose pour le public. Mais le public bénéficie

d'un tarif réduit sur les colis postaux et, d'un autre côté, cet avantage est annihilé indirectement quand il nous faut combler le déficit des Chemins de fer Nationaux du Canada. Afin d'améliorer la situation du réseau national et de réduire en partie ces déficits, je fais remarquer que le transport des colis postaux affecte directement les recettes du service des messageries et contribue, dans cette mesure, au fait que le chemin de fer accuse un déficit plus considérable qu'il ne le ferait dans des conditions normales. Est-il possible d'en arriver à une collaboration plus étroite entre ces deux entreprises afin que les tarifs soient plus justes et tiennent mieux compte du coût du transport?

M. HUNGERFORD: Je ne vois pas, monsieur Walsh, comment le chemin de fer pourrait procéder.

M. WALSH: Je suppose que le Gouvernement le pourrait puisqu'il est immédiatement intéressé dans le ministère des Postes et qu'il a un intérêt indirect dans les Chemins de fer Nationaux, et il devrait prendre quelque mesure pour en arriver à faire déterminer les tarifs du ministère des Postes sur les colis postaux sur une base économique raisonnée. Je sais qu'autrefois les compagnies de messageries transportaient les colis moyennant un tarif basé sur les prix de revient. En ce qui concerne les Postes, il me semble que le tarif de transport des colis n'est pas basé sur le prix de revient. Je ne veux pas donner l'impression que je demande l'augmentation du prix des services postaux, mais je ne vois pas pourquoi le réseau National-Canadien devrait assumer le fardeau d'un déficit annuel de $43,000,000 quand on peut en faire disparaître une partie en adoptant un principe plus économique quant aux services de livraison de colis postaux et de messageries.

Le PRÉSIDENT: Sans vouloir dévoiler de secret, je crois qu'il y a des négociations d'entamées à ce sujet.

M. WALSH: Je vous remercie.

M. HOWDEN: Monsieur le président, je me suis souvent demandé,—je ne cherche qu'à me renseigner,—en ce qui regarde la poste, quel genre de convention existe entre les chemins de fer et le ministère pour le transport du courrier? Ce transport est-il accordé par soumission, ou pourquoi un chemin de fer transporterait-il le gros du courrier et l'autre presque rien?

Un DÉPUTÉ: C'est assez bien partagé.

M. HOWDEN: C'est ce que je veux savoir. Est-ce partagé par moitié, ou comment? J'ai toujours cru que le chemin de fer transportait le plus gros du courrier à travers le Canada.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'il soit très juste que le Comité discute cela, Ce sont des ententes conclues avec le ministère des Postes.

M. HOWDEN: C'est une chose que notre qualité de députés nous donne le droit de savoir.

Le PRÉSIDENT: Vous pourrez interroger le ministre des Postes quand son budget sera soumis à la Chambre.

M. HOWDEN: Non, cela fait aussi partie du rapport.

Le PRÉSIDENT: Seulement en ce qui concerne le réseau National-Canadien.

M. HOWDEN: Je voudrais savoir sur quoi se base le ministère des Postes pour payer le transport du courrier aux chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: En ce qui concerne les Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. HOWDEN: Oui.

Le PRÉSIDENT: C'est juste.

M. HOWDEN: Maintenant, si je comprends bien, pour les colis postaux,—M. Walsh vient d'en parler,—la limite de poids a été portée de 15 à 25 livres?

Le PRÉSIDENT: Oui, à 25 livres.

M. HOWDEN: Je veux savoir quel en sera l'effet sur le contrat avec les chemins de fer. Reçoivent-ils plus parce qu'il y a plus de courrier ou reçoivent-ils une somme fixe? Je n'ai jamais pu le découvrir.

M. HUNGERFORD: Comme le président l'a fait remarquer, des pourparlers sont actuellement entamés à ce sujet; mais la formule générale du contrat entre les chemins de fer,—tous les chemins de fer,—et le ministère des Postes consiste dans le paiement par ce dernier d'un certain montant pour un espace donné; ce peut être un demi-wagon, un quart de wagon ou un wagon entier. Le ministère paye une certaine somme pour cela.

M. VIEN: Pouvons-nous avoir les chiffres?

M. COOPER: Nous les avons ici si vous les voulez.

M. HOWDEN: Quant au transport du courrier à un même point, comment se fait le choix du chemin de fer? Est-ce au moyen de soumissions?

M. HUNGERFORD: C'est le ministère des Postes qui fait le choix.

M. VIEN: Pouvons-nous savoir sur quelle base le courrier est transporté maintenant?

M. ARMSTRONG: Vous voulez dire le tarif pour les diverses dimensions d'espace?

M. VIEN: Oui, ce sur quoi on se base pour le payer?

M. ARMSTRONG: Il nous faudra trouver ces renseignements pour vous les donner.

M. VIEN: Très bien, plus tard alors. Je suppose qu'on se sert de la même base pour tous les chemins de fer canadiens?

M. HUNGERFORD: Je le crois.

M. VIEN: Maintenant, monsieur le président, je me demande s'il serait possible d'obtenir une répartition des frais d'exploitation dans le genre de celle des recettes d'exploitation. Prenons, par exemple, la rubrique des messageries dont M. Walsh a parlé: avez-vous les chiffres des frais d'exploitation quant aux messageries? Sous la rubrique des recettes d'exploitation nous constatons, pour 1936, des recettes brutes de $8,497,000 et, pour 1937, de $8,915,000. Pourrions-nous avoir une répartition des frais d'exploitation? Combien les messageries ont-elles coûté en 1936 et aussi en 1937? Avez-vous ces chiffres?

M. SMART: Vous n'avez pas les bons chiffres, n'est-ce pas? C'était, pour 1937, $3,504,000, et $3,355,000 pour 1936. C'est mentionnée à la rubrique "Poste". Oh! vous parliez de messageries.

M. VIEN: J'en suis sur les messageries dans le moment.

Le PRÉSIDENT: Et vous voulez le total des dépenses, tous les item compris dans le sommaire des frais d'exploitation?

M. VIEN: Oui.

M. HUNGERFORD: Vous voulez des détails complets.

M. VIEN: Je veux avoir les détails complets, mais j'aimerais savoir s'il y a quelque difficulté à nous donner les mêmes détails à propos des dépenses. J'aimerais les avoir de la même manière que les recettes.

M. COOPER: Les recettes, en 1937, ont été de $8,915,000.

M. VIEN: Puis-je demander à ces messieurs qui sont à la tribune s'ils pourraient parler un peu plus fort, car l'acoustique n'est pas très bonne ici, et si nous voulons suivre ce qui se dit, il faut que nous puissions entendre.

M. COOPER: Les recettes pour 1937 ont été de $8,915,000.

M. VIEN: Oui.

M. COOPER: Les dépenses pour 1937 se sont chiffrées à $4,893,000.

M. VIEN: Voulez-vous me donner les mêmes chiffres quant aux dépenses de 1936?

M. COOPER: Oui, $4,686,000.

M. VIEN: Oui.

M. COOPER: Je ferai remarquer que dans les frais d'exploitation du service des messageries, nous n'incluons pas les réparations au matériel roulant employé pour le transport des messageries ni les frais de traction des wagons de messageries.

M. VIEN: Vous indiquez les déboursés directs des services de messageries, sans tenir compte du matériel.

M. COOPER: Ni du transport des wagons de messageries.

M. VIEN: Ni du transport de ce matériel.

M. COOPER: Oui.

M. VIEN: Mais avez-vous une certaine répartition des frais de matériel et de traction du matériel, dans vos chiffres? En établissant vos bilans, pour déterminer si vos services de messageries sont payants ou déficitaires, ne faites-vous pas une distribution arbitraire ou tant soit peu arbitraire de vos chffres pour savoir approximativement si le service des messageries est ou non sur un pied rémunérateur?

M. COOPER: Nous ne le faisons pas habituellement. Si le renseignement est requis, il faudra faire une analyse spéciale des opérations.

M. VIEN: Avez-vous ces chiffres en disponibilité?

M. COOPER: Non, monsieur.

M. VIEN: Comment pouvez-vous vérifier si vos services de messageries sont lucratifs ou déficitaires? Débitez-vous au service des messageries l'emploi des wagons à tant par voiture ou tant du mille?

M. COOPER: Dans les chiffres que j'ai donnés, nous ne débitons pas le service des messageries pour l'entretien ni le transport du matériel roulant.

M. VIEN: Comment votre service de messageries fonctionne-t-il? Est-ce une division de votre compagnie?

M. COOPER: Oui.

M. VIEN: Cela compte comme une division de la compagnie?

M. COOPER: Oui.

M. VIEN: Ne débitez-vous pas à cette division une certaine proportion du coût de l'entretien du matériel?

M. COOPER: Non, monsieur.

M. VIEN: Ne devriez-vous pas?

M. COOPER: Nous le ferions si c'était demandé, comme par exemple s'il y avait une enquête sur les tarifs.

M. VIEN: Non, mais j'imagine que pour votre gouverne il vous serait utile de savoir si votre service de messageries est bénéficiaire ou non.

M. ARMSTRONG: Je dirai que, de temps à autre, nous faisons une analyse de la valeur du service de messageries par rapport au reste de l'exploitation. On peut calculer cela de deux manières. On peut prendre le total des recettes des messageries et le total des déboursés directs imputables sur les messageries. Cela donnerait une réponse.

M. YOUNG: Que voulez-vous dire par déboursés directs?

M. ARMSTRONG: Je veux dire les frais additionnels que nous avons du fait que nous exploitons des messageries; autrement dit, ce que nous épargnerions de dépense si demain nous n'exploitions plus de messageries.

M. VIEN: Vous avez dit tantôt, je crois, que vous ne débitiez rien.

M. ARMSTRONG: Non, j'ai dit que nous faisons une analyse spéciale de temps à autre, peut-être une fois par deux ou trois ans, pour voir quelle est la valeur du service de messageries par rapport au reste de l'exploitation.

M. HEAPS: La compagnie fixe-t-elle ses propres tarifs de messageries?

M. ARMSTRONG: Que voulez-vous dire?

M. HEAPS: Bien, fixe-t-elle ses propres prix ou si c'est la Commission des chemins de fer?

M. ARMSTRONG: C'est la Commission des chemins de fer.

M. YOUNG: Ses tarifs sont approuvés par la Commission des chemins de fer.

M. ARMSTRONG: La compagnie propose le tarif et la Commission l'approuve.

M. YOUNG: Etablissez-vous ces tarifs de concert avec les autres compagnies de chemin de fer?

M. ARMSTRONG: Oui. Les tarifs sont communs.

M. YOUNG: Uniformes?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. VIEN: Par l'entremise de l'Association des messageries canadiennes?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. VIEN: A laquelle vous appartenez?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. VIEN: L'Association collabore avec la Commission des chemins de fer à propos des tarifs?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. VIEN: Le tarif des messageries?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. VIEN: Si j'ai bonne mémoire, lorsqu'on examine les tarifs de messageries, on débite une certaine somme pour l'usage des wagons; il y a une répartition arbitraire des frais courants et des frais fixes, aussi bien qu'une imputation directe des déboursés en espèces comme partie des dépenses; il y a une certaine affectation,—j'oublie si c'est d'après les distances parcourues par wagon ou d'après le port; mais je croyais qu'il y avait une certaine distribution de dépenses pour représenter le prix du service des wagons.

M. ARMSTRONG: Ceci élucidera peut-être le point: Les comptes, tels qu'ils sont agencés, tels qu'ils figurent dans le rapport annuel, représentent simplement les recettes et les déboursés directs du service des messageries. Ils ne comprennent pas, comme frais de messageries, le coût du transport et de l'entretien du matériel roulant. Nous établissons aussi un chiffre pour le transport des wagons et leur réparation. De temps à autre, nous analysons à cet effet les chiffres du service des messageries pour voir la valeur de ce service par rapport au reste de l'exploitation, et nous ajoutons les déboursés directs.

M. VIEN: Mettez-vous une somme pour tenir compte des immobilisations et du fonds d'amortissement du matériel roulant?

M. ARMSTRONG: S'il y en a assez, oui. Je veux dire qu'on ajoute cela pour voir ce que sera le tableau final. Le service des messageries ajoute à la recette nette du réseau, par rapport aux frais directs; en d'autres termes, il est profitable, substantiellement profitable au reste du chemin de fer.

M. VIEN: Oui, mais vous avez des wagons de messageries. Vous en avez un certain nombre. Ils coûtent à votre réseau une certaine somme d'argent et ils se déprécient par l'usage. Vous avez ensuite les fonds immobilisés dans votre matériel, vos frais d'entretien et votre fonds d'amortissement pour pourvoir au remplacement de ce matériel dans un certain nombre d'années. Tout cela représente réellement des dépenses imputables sur votre service de messageries.

M. ARMSTRONG: Exactement.

M. VIEN: Par conséquent, pour savoir réellement si votre service de messageries est profitable ou déficitaire, vous devriez, à mon humble avis, tenir compte non seulement des dépenses directes effectuées pour transporter les messageries

sur votre matériel roulant, mais aussi d'une certaine somme pour représenter les immobilisations en matériel, l'entretien de ce matériel, et son remplacement.

M. ARMSTRONG: Ce sont encore là des dépenses directes.

M. VIEN: Oui.

M. ARMSTRONG: C'est-à-dire que l'intérêt devient une dépense directe; autrement, si l'on n'exploitait pas de messageries, on pourrait se débarrasser du matériel. Lorsque je parle de dépenses directes je n'exclus pas l'intérêt ni la dépréciation. Il s'agit d'une étude économique de toute l'affaire.

M. VIEN: Oui, mais ce sont là les chiffres que nous aimerions obtenir, ou du moins que j'aimerais obtenir, si cela ne cause pas trop d'ennuis.

M. ARMSTRONG: Je n'ai pas de copie du dernier relevé qui fut fait, mais vous pourriez en avoir une.

D. Calculez-vous cela d'année en année?

M. ARMSTRONG: Je ne dirais pas que cela se fait chaque année, mais assez fréquemment; je dirais au moins tous les deux ans.

M. VIEN: Par exemple, d'après les renseignements que vous avez, pourriez-vous nous dire si votre service de messageries est lucratif ou définitaire, en tenant compte non seulement des déboursés directs pour le mouvement des marchandises mais aussi des autres item que j'ai mentionnés?

M. ARMSTRONG: Nous allons vous fournir un état. Je dirais que par rapport aux dépenses directes que j'ai indiquées, les messageries sont rémunératrices.

M. VIEN: Même en tenant compte des frais généraux variables et fixes.

M. ARMSTRONG: Lorsque vous parlez des frais fixes, vous voulez sans doute dire simplement les frais fixes du matériel?

M. VIEN: Oui.

M. ARMSTRONG: D'après mes souvenirs, il y a assez de recettes pour payer cela. J'aimerais vérifier. Il s'agit simplement du matériel.

M. VIEN: Oui, et du transport.

M. ARMSTRONG: Oui, le transport des wagons.

M. VIEN: Vous allez nous fournir ces chiffres?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. VIEN: C'est la même chose pour les postes. Par exemple, le service des postes est-il un service payant?

M. ARMSTRONG: Encore une fois, parlant de profits encaissés nous obtenons des services postaux un revenu approchant $2,800,000 par année.

M. VIEN: Vous avez eu $3,504,000 en 1937.

M. ARMSTRONG: Au Canada et aux Etats-Unis, trois millions et demi.

M. VIEN: Et $3,355,000 en 1936. Il serait intéressant de savoir combien ces services vous ont coûté. Je vais vous dire pourquoi je vous pose cette question et je suis heureux de voir l'honorable ministre ici, parce que je ferais remarquer qu'il serait absolument injuste pour le réseau national de transporter les dépêches de Sa Majesté à perte et mon honorable ami, le ministre, pourrait fort bien demander au ministre des Postes d'être un peu plus généreux à l'égard du réseau et des autres chemins de fer aussi.

L'hon. M. HOWE: Je trouve que les gens de ce département sont très mesquins.

M. VIEN: Je connais l'esprit de ressources de l'honorable ministre et je crois qu'avec son énergie il pourra surmonter cette difficulté.

Le PRÉSIDENT: Il peut faire un bon marché.

M. VIEN: Je vous ferais remarquer qu'il serait injuste pour les chemins de fer canadiens,—non seulement pour le réseau national mais aussi pour le Paci-

fique-Canadien,—de leur demander de transporter les dépêches de Sa Majesté à perte. Ils devraient recevoir une rémunération suffisante pour couvrir non seulement les débours actuellement effectués dans le mouvement des matières postales mais aussi une certaine compensation pour le matériel et sa mise au rancart éventuelle. Il nous serait utile à ce point de vue d'avoir les chiffres indiquant ce que ce service coûte au réseau; et ces chiffres devraient non seulement comprendre les débours tels qu'expliqués mais aussi une certaine compensation pour la mise de fonds engagée dans le matériel roulant, le remorquage, et un certain montant pour l'amortissement ou la mise au rancart du matériel, avec le temps. A ce point de vue, monsieur le président, il serait à propos de demander aux autorités du réseau national s'il ne serait pas possible de grouper sous une forme plus efficace les services de messageries des deux réseaux. Par exemple, vous avez des agences de messageries dans toutes les grandes cités, villes et localités au Canada. Il y a des agents qui cherchent à vendre les services des deux réseaux au public. S'il n'y avait qu'un seul régime de messageries au Canada, les effets à être expédiés aux endroits situés sur le parcours du réseau national seraient acheminés par voie du N.-C.; les effets en destination ou originant d'endroits situés sur le parcours du P.-C. seraient acheminés par voie du P.-C.; mais il n'y aurait qu'une seule direction et il n'y aurait qu'une seule agence de messageries dans les diverses cités et villes.

M. YOUNG: Puis-je poser une question ici? Supposons que cela arrive entre Ottawa et Montréal; les effets seraient transportés par le P.-C. si ce chemin de fer va à l'endroit de destination et par le N.-C. si ce dernier va à l'endroit de destination. Par quelle ligne ces effets seraient-ils transportés d'ici à Montréal?

M. VIEN: Il y aurait une répartition entre les deux réseaux des recettes brutes ou des recettes nettes provenant du transport de ces effets. Prenez, par exemple, entre Montréal et Toronto, Montréal et Ottawa ou des endroits desservis par les deux réseaux.

M. HEAPS: Supposons qu'ils soient expédiés directement d'ici à Montréal?

M. VIEN: Oui. Pourquoi avoir une agence de messageries pour prendre des effets d'Ottawa à Montréal par le P.-C. ou par le N.-C.?

M. YOUNG: Est-ce que cela ne s'appliquerait pas aux marchandises expédiées par petite vitesse?

M. VIEN: En grande partie, oui.

M. YOUNG: Qu'auriez-vous alors?

M. VIEN: Qu'auriez-vous alors?

M. YOUNG: Oui.

M. VIEN: Une grande diminution des dépenses.

M. YOUNG: A part cela, qu'auriez-vous ensuite?

M. VIEN: Qu'auriez-vous ensuite?

M. YOUNG: Oui.

M. VIEN: Vous feriez de grandes économies.

M. YOUNG: Vous auriez ce que certaines gens appellent "l'unification", n'est-ce pas?

M. VIEN: Je me soucie fort peu du terme "unification", j'offre simplement des suggestions. Présentement, je ne plaide pas en faveur de l'unification.

M. HEAPS: Ne suggérez-vous pas maintenant l'unification?

M. VIEN: Non, une exploitation en commun.

M. HEAPS: Quelle est la différence?

M. VIEN: Il y a une différence.

M. HEAPS: Non; vous fendez simplement les cheveux en quatre.

M. VIEN: Oh! non. Mon honorable ami est certainement dans l'erreur. Il y a une vaste différence entre l'unification des réseaux comme on l'a invoquée en certains milieux; et je suis loin de dire qu'il n'y a pas quelque mérite dans les idées qui ont été exprimées. Je ne me prononce pas maintenant sur ce que nous devrions adopter. Mais certains discours que j'ai lus ont du mérite, et il n'y a aucun doute que c'est une idée excellente que celle de la mise en commun des deux services quand ce mode d'opération est praticable.

M. MCKINNON: Cela n'existe-t-il pas actuellement?

M. VIEN: Dans une certaine mesure. Ma question maintenant s'adresse à la direction. Je ne veux pas insinuer qu'elle est coupable de choses sinistres, ni l'accuser de certaines fautes ou de négligence. Non, loin de là. On peut donner une réponse raisonnable à ma question. Je pose ma question avec un esprit libre et je ne suggère pas que la réponse doive être affirmative, bien que je la pose avec candeur. Or, voici ma question: Serait-il avantageux à ce pays d'avoir une seule agence de messageries et que tous ces services soient mis en commun d'Halifax à Vancouver sous un régime qui permît de répartir les profits nets, les recettes nettes et de les diviser entre les deux services? Ce que j'ai dit au sujet des messageries, je puis le répéter au sujet des services télégraphiques des deux réseaux de chemins de fer. Voilà ma question et si je l'ai posée ce n'est pas pour forcer les autorités de me répondre d'une façon ou de l'autre. Je cherche simplement à me renseigner.

M. HEAPS: N'est-ce pas beaucoup demander, sur un avis aussi soudain, à la direction du chemin de fer? Je n'ai pas naturellement d'objection à voir la compagnie répondre à votre question, mais en justice pour le chemin de fer, si vous demandez à la direction de vous donner un rapport sur la question de la mise en commun des services sur certaines sections du chemin de fer, c'est-à-dire le service de messageries et le service télégraphique, vous ne devriez pas vous attendre à une réponse immédiate.

M. VIEN: Je n'ai pas demandé une réponse immédiate.

M. HEAPS: Je suggère de leur donner le temps voulu pour répondre à votre question.

M. VIEN: La direction est parfaitement libre de prendre une ou deux semaines ou un mois; je ne veux pas une réponse sur-le-champ. Mais c'est une question qui m'est venue à l'idée comme membre du Parlement. Il n'y a aucun doute que nous devrions tous être très inquiets du résultat net de l'exploitation des chemins de fer du Gouvernement. Nous sommes appelés à biffer de nos livres une mise de fonds considérable. On nous demande tous les ans de payer un certain déficit d'exploitation, et sinon d'exploitation, un certain défiicit net. J'ai la plus grande admiration pour la direction des Chemins de fer Nationaux du Canada. Je crois que nous avons mis à la tête du réseau national les meilleurs hommes et les plus compétents que nous puissions trouver au Canada. Je suis heureux d'approuver les vues de M. Walsh, qu'il a si bien exprimées ce matin au sujet de M. Cooper, mais on peut dire la même chose et avec autant d'exactitude de M. Hungerford et de tous les personnages éminents qui sont avec lui à la tête du réseau national. Je ne les tiens pas responsables du déficit de $42,000,000 que nous avons à combler au Parlement.

Mais quel serait le but de ce Comité si nous n'allons pas étudier ensemble les problèmes qui confrontent le pays et le Parlement. Ce problème a été référé à ce Comité aux fins d'étudier les diverses questions, et au nombre de ces questions se trouve celle que je viens de formuler.

Sans limiter la liberté d'action du réseau national, ne serait-il pas possible d'augmenter le revenu net des chemins de fer par la mise en commun de certains services qui ne sont pas nécessaires à l'exploitation des chemins de fer et d'éliminer la dualité des services et d'économiser beaucoup d'argent?

Le PRÉSIDENT: Vous avez posé trois questions différentes. En premier lieu, la direction s'est engagée à vous préparer un rapport sur la situation concernant le service des messageries. Deuxièmement, pour ce qui concerne le service des matières postales, vu que la question intéresse deux départements, les chemins de fer et le ministère des Postes, je crois qu'il vaut mieux la laisser en suspens. Et pour ce qui regarde la troisième, je suppose que vous accorderez un peu de temps au département pour y penser?

M. VIEN: Oui.

M. YOUNG: Monsieur le président, au sujet de la troisième question, je crois que nous sortons un peu des cadres de notre ordre de renvoi.

Le PRÉSIDENT: Je le crois.

M. YOUNG: Nous ne sommes pas ici pour discuter la question d'une politique nationale d'unification, de fusion ou de transport en général. J'estime que telle n'est pas la fonction de notre Comité. Toutes les questions posées par M. Vien dans la troisième partie de son discours ne visent que les choses que j'ai mentionnées. Il appartiendra à la direction du chemin de fer de répondre à sa question et d'exposer ses vues sur le sujet. Nous faisons enquête sur l'exploitation et l'administration des Chemins de fer Nationaux du Canada, et non pas ce qui concerne les deux chemins de fer, ni ce qui peut les atteindre. Et je ne puis m'empêcher de penser que nous sommes un peu loin de nos attributions en s'aventurant dans une question beaucoup plus vaste.

Le PRÉSIDENT: Je vous rappellerais que M. Vien n'a pas insisté sur une réponse.

M. YOUNG: Oh! oui. Mon voisin a dit: "Je ne dis pas que la direction ne doive pas répondre." Je suggère qu'il ne conviendrait pas à la direction de répondre. J'irai aussi loin, moi-même, car la direction de ce chemin de fer n'a pas eu jusqu'ici à formuler la politique de ce pays.

Le PRÉSIDENT: En réponse à M. Vien, la direction peut comparaître demain et venir nous dire après mûre réflexion, qu'elle ne considère pas qu'il soit dans l'intérêt public de discuter cette question ici.

M. YOUNG: Je ne crois pas qu'il appartienne à la direction de dire quoi que ce soit à ce sujet, si je puis le suggérer; car il nous incombe de conduire nos affaires ici conformément aux termes de notre ordre de renvoi. Ainsi, je ne me joindrai pas à ceux qui veulent demander à la direction ce qu'elle pense de la fusion ou de l'unification, et le plus tôt et le plus clairement nous exprimerons nos vues, le mieux cela sera pour tous les intéressés. Peut-être M. Vien n'avait-il pas pensé à cela; en tout cas, c'est ainsi que j'envisage la question. A titre de membre du Comité, je dirai qu'à mon sens la discussion de cette question est irrégulière, que le pays épargnerait ou n'épargnerait pas si les deux grands réseaux s'unifiaient, ou que l'on ne devrait pas donner suite à cette unification. A mon sens la direction du réseau national n'a pas son mot à dire en l'espèce.

A propos du service du courrier direct de Montréal à Vancouver, est-ce que vous transportez sur ce parcours tout le courrier direct?

M. ARMSTRONG: Non.

M. YOUNG: Transportez-vous tout le courrier direct de Toronto à Vancouver?

M. ARMSTRONG: Non.

M. YOUNG: Quelle proportion du courrier direct transportez-vous de chacun de ces endroits?

M. ARMSTRONG: Nous ne sommes pas fixés quant aux divers parcours. Nous en transportons certainement la plus faible partie.

M. HOWDEN: En transportez-vous seulement aux bureaux de poste desservis par votre chemin de fer?

M. ARMSTRONG: Je ne crois pas que nos trains transportent du courrier direct. Ils transportent surtout du courrier local.

M. VIEN: Comment est réparti ce courrier direct entre les deux chemins de fer?

M. ARMSTRONG: Vous citerai-je les recettes pour 1937? Au Canada le National-Canadien en obtint $2,951,514 et le Pacifique-Canadien, $3,596,176.

M. VIEN: Je vous avais demandé ceci: d'après quelle base le service postal est-il réparti entre les deux réseaux?

M. ARMSTRONG: Le ministère des Postes y voit.

M. VIEN: Oui, mais ce n'est pas une réponse suffisante à ma question. Existe-t-il une certaine base d'après laquelle les matières postales sont réparties entre les deux réseaux?

M. HEAPS: Je suppose que c'est au ministère des Postes à le déterminer.

M. VIEN: Si les administrateurs du National-Canadien ne peuvent me répondre, ils me le diront.

M. ARMSTRONG: Je vous ai répondu que les matières postales étaient réparties entre les deux réseaux par le ministère des Postes.

M. VIEN: Mais savez-vous d'après quelle base ce ministère répartit les matières postales entre les deux réseaux?

M. HUNGERFORD: Non, nous l'ignorons.

L'hon. M. STEWART: Dans certaines régions un chemin de fer est mieux outillé pour transporter le courrier et, dans une autre, c'est l'autre qui l'est le mieux. Bien entendu, nous savons que le ministère des Postes s'efforce d'assurer la plus grande rapidité et la plus grande efficacité au service postal. Ce doit être assurément une considération. Et puis j'ai toujours compris, — les chiffres en ont été donnés, je crois, au Parlement à plusieurs reprises, — que dans la mesure du possible le ministère tente de distribuer les matières postales entre les chemins de fer, sauf dans ces régions où l'un peut donner un meilleur service que l'autre, à peu près également.

M. YOUNG: Ai-je compris qu'un des administrateurs de la compagnie des Chemins de fer Nationaux avait dit que pour ce qui est du courrier direct entre Montréal et Toronto, les deux endroits sur lesquels j'ai insisté, ils n'en transportaient pas?

M. ARMSTRONG: Pas entre Montréal et Toronto.

M. YOUNG: Non, de Montréal et Toronto à Vancouver.

M. MCKINNON: Vous ne transportez pas ce courrier?

M. ARMSTRONG: Non, pas d'après ce que j'en sais.

M. YOUNG: Le service sur les chemins de fer nationaux entre Montréal et Vancouver et Toronto et Vancouver est-il moins avantageux au point de vue du transport du courrier qu'il l'est sur l'autre compagnie?

M. HUNGERFORD: Le Pacifique-Canadien met en service deux trains par jour entre les endroits ci-dessus. Nous n'en avons qu'un pour la plus grande partie du territoire ci-haut. Ces deux trains desservent certains centres et le nôtre en dessert d'autres; le ministère des Postes juge de quelle façon il répartira les matière postales. Généralement parlant, il est probablement juste de dire que le National-Canadien, — je parle entièrement de mémoire, — transporte plus de matières postales d'Halifax directement à la rivière Détroit en route pour Chicago, que le Pacifique-Canadien dans le territoire correspondant. Je crois qu'il est aussi vrai de dire que ce dernier transporte la plus grande partie du courrier transcontinental. Mais, après tout, cette question de la répartition du service postal relève du ministère des Postes. C'est une de ses prérogatives et il en décide.

M. WALSH: Pour faire suite à ce poste, le National-Canadien est une compagnie moderne qui en concurrence une autre également moderne. Il a ces chiffres devant lui: trois millions vont à son concurrent et il n'obtient que deux millions. Est-ce que son conseil d'administration n'a pas étudié cette situation

pour en conclure qu'il n'obtenait pas la juste proportion de ce service postal et n'a-t-il pas fait des représentations en conséquence comme dans le cas d'une maison d'affaires? Si j'étais dans le commerce, et que le général Fiset l'était aussi et qu'il obtiendrait d'une certaine source trois millions, alors que je n'en obtiendrais que deux, je réclamerais avec véhémence une plus grande part de ce commerce, surtout à cause du fait que mon déficit serait défrayé par celui qui me ferait profiter de ce commerce. J'aimerais suggérer que les chemins de fer nationaux du Canada, par l'entremise de leur conseil d'administration, devraient prendre des mesures, pour obtenir une part plus grande de ce service postal, surtout à cause du fait qu'ils ont 119,000 employés contre 68,000 pour le Pacifique-Canadien; ai-je bien cité ces chiffres?

M. HEAPS: Ils sont légèrement élevés.

M. WALSH: Les chemins de fer Nationaux ont plus de milles de voies que le Pacifique-Canadien. N'en est-il pas ainsi?

M. ARMSTRONG: Les premiers ont 79,000 employés.

M. WALSH: Et le Pacifique-Canadien, 68,000.

M. ARMSTRONG: Ceux des chemins de fer Nationaux comprennent les services des télégraphes et des messageries; je crois qu'il n'en est pas ainsi au Pacifique-Canadien.

M. WALSH: C'est le point que je voulais mettre en lumière. Il me semble que les chemins de fer Nationaux n'obtiennent pas leur juste part de ce service postal de l'Etat. Il faudrait prendre des mesures pour remédier à cette situation.

M. HUNGERFORD: Que nous suggérez-vous de faire?

M. WALSH: Je suggérerais que leur président s'abouchât avec le ministère des Postes afin de s'assurer de l'importance du chiffre d'affaires qu'ils perdent, exactement comme vous feriez s'il s'agissait de votre propre commerce et que vous perdiez $42,000,000 annuellement. Si cela se produisait, vous étudieriez votre source de recettes afin de vous assurer si vous ne pourriez l'accroître. Telle est ma suggestion. Si c'était le contraire et si le Pacifique-Canadien obtenait $2,000,000 contre votre réseau, $3,000,000, je ne doute nullement que les autorités de celui-là consulteraient qui de droit à ce ministère ainsi qu'au Gouvernement pour savoir ce qu'ils pourraient faire au sujet de l'accroissement de sa proportion de ce chiffre d'affaires.

Puis-je laisser ce sujet et passer à la suggestion du docteur Young? Il a suggéré qu'il n'était pas de la compétence du Comité de discuter la suggestion du colonel Vien relativement à une coopération plus étroite et plus effective. J'aimerais attirer l'attention du docteur Young sur une partie du rapport des chemins de fer Nationaux du Canada qui traite de la coopération et de la concurrence. Si nous ne pouvons discuter ce que le colonel Vien a soulevé au Comité, je ne comprends pas la signification du mot " coopération " dans le rapport des chemins de fer Nationaux. Je crois que le colonel Vien a saisi le Comité d'une question très importante et qu'il est de la compétence de celui-ci de discuter et de réaliser quelque chose de plus concret que de simplement discuter. Nous devons nous rendre compte que nous sommes les fiduciaires du peuple canadien et que les opérations des chemins de fer Nationaux lui coûteront cette année de $42,000,000 à $43,000,000. Nous pouvons discuter assurément des moyens d'alléger ce fardeau au peuple canadien sans porter le moindre préjudice à tout habitant du pays.

Je n'aimerais pas à recommander le plan ou les suggestions du colonel Vien, si leur adoption faisait perdre à un employé du service des messageries, soit au Pacifique-Canadien soit des chemins de fer Nationaux, une heure ou une journée de son temps, ou causait le renvoi d'un employé.

M. HEAPS: Comment allez-vous empêcher cela?

M. WALSH: C'est possible.

M. HEAPS: Comment?

M. WALSH: Par la contraction naturelle du personnel, par les mises à la retraite et par des moyens analogues. Il me semble que certains députés veulent la perpétuation de ce déficit annuel de $42,000,000 à $43,000,000. La suggestion précitée me paraît y mettre obstacle. Commen peut-on y donner suite? Essayons d'y arriver sans demander à un employé de quitter son emploi. La contraction naturelle dans le personnel du service des messageries est d'environ 5 à 6 p. 100 par année. Il y a d'autres moyens d'amener cette contraction sans congédier qui que ce soit. Il doit certainement être possible d'y arriver. S'il s'agissait de notre propre commerce et que nous nous trouvions dans la situation précitée, nous trouverions des moyens d'y remédier qui ne seraient pas impitoyables. Tel est le point. J'aimerais assurer au colonel Vien mon entier appui à ce sujet. C'est uniquement dans ce but que je me présente devant le Comité et que j'étudie ces rapports d'année en année. Mon seul but est de travailler en accord avec le conseil d'administration des chemins de fer Nationaux afin d'amener un état de choses tel que ceux-ci deviennent rémunérateurs pour le peuple canadien ainsi que le premier rapport présenté en 1922 en contenait la promesse. On avait alors dit qu'il serait possible de les rendre rémunérateurs. Je crois encore à cette possibilité et le colonel Vien a fait, je pense, une suggestion qui rendra cet espoir possible, sans nous lier à l'unification des deux réseaux. Je sais que l'unification paraît être la fusion pour bien des gens, mais elle en diffère complètement. Je ne crois pas que quelqu'un consente actuellement, surtout les membres du Comité, et je le dis aussi pour moi, à suggérer qu'ils favorisent l'unification. Ce n'est pas à cela que nous pensons. Voici deux services, celui des messageries et celui des lignes télégraphiques, où la coopération pourrait s'effectuer à l'avantage des deux réseaux. Le Pacifique-Canadien économiserait de l'argent aussi bien que le National-Canadien, sans enlever une heure de son temps à n'importe quel employé de l'un ou l'autre chemin de fer. Cela peut prendre plus d'un an ou deux, ou même trois ans pour y donner suite, mais nous pouvons débuter en tendant vers cet objectif. A la longue avec la contraction naturelle et les autres contractions qui se produisent dans le personnel d'année en année, le vide serait entièrement comblé et au bout de cinq ans il y aurait des faits pour démontrer ce qu'aurait donné une coopération plus étroite.

L'hon. M. HOWE: Monsieur le président, permettez-moi de dire qu'il faut deux chemins de fer pour travailler en collaboration. Pour l'instant le Sénat vient de préparer les voies à une enquête absolument sérieuse relativement à la coopération et à l'unification. M. Hungerford sera appelé à s'y présenter dans une couple de semaine pour répondre aux questions que le Sénat pourra lui poser à ce sujet. Il s'y rencontrera avec Sir Edward Beatty, du Pacifique-Canadien, et les deux auront l'occasion d'échanger leurs vues. Notre Comité pourrait demander l'avis de M. Hungerford, si vous le permettez. Et alors l'opinion de M. Hungerford sera connue du public avant qu'il ne témoigne devant l'autre comité; or je suis d'avis qu'une telle éventualité serait préjudiciable aux intérêts du chemin de fer. Puis-je ajouter que l'on a abordé ce sujet au Parlement, trois ou quatre ans passés? On avait alors déposé un projet de loi d'une envergure beaucoup plus grande que celui que l'on propose aujourd'hui. Il prévoyait une fusion du matériel des compagnies de messageries et une fusion du matériel des compagnies de télégraphe. Inutile de rappeler au Comité ce qu'il advint alors. Nous savons tous que le projet de loi retiré pour des raisons excellentes qui s'imposaient au gouvernement du jour. Je suis de l'avis de M. Young. Je pense que ce serait dépasser les attributions du Comité que d'étudier les questions communes aux deux compagnies de chemins de fer, et surtout à un moment où les deux compagnies sont devant une autre Chambre du Parlement pour étudier cette même question. A mon avis et dans une certaine mesure l'affaire est en cours, et pour cette raison il me senble que nous ne devrions pas presser la direction de répondre à des questions auxquelles elle aura certainement à faire face à une autre enquête dans une couple de semaines; en effet, je sais qu'elle s'en trouverait em-

barrassée; et puis, après tout, toutes ces questions que l'on pose ici visent une matière d'administration gouvernementale.

M. HEAPS: Monsieur le président, j'aurais un mot à dire. Quand des membres du Comité se lèvent pour déclarer que d'autres membres du Comité désirent voir les chemins de fer essuyer des déficits de $42,000,000 chaque année, il est du devoir de ceux que l'on accuse de vouloir un tel état de choses de se lever et de parler. J'ai suggéré cet après-midi une mesure qui ferait économiser $12,000,000 ou à peu près. Je n'ai pas entendu M. Walsh mettre moitié autant d'ardeur dans ses efforts pour économiser sur les intérêts et ailleurs.

M. WALSH: J'ai tout cela sous les yeux. Je me propose d'appuyer cette suggestion quand nous en serons à cett article.

M. HEAPS: Nous n'avons jusqu'à présent pas entendu un seul mot de la bouche de M. Walsh en ce sens. Je désire parler sur l'économie qui résulterait de la fusion si elle se produisait. M. Walsh a déclaré que personne ne serait lésé.

M. WALSH: Je n'ai pas suggéré la fusion.

M. HEAPS: Donnez-lui le nom que vous voudrez. Un oignon, qu'on lui donne un autre nom, reste un oignon par la senteur et le goût. On peut en dire autant de la fusion. Unification ou coopération, cela revient au même. C'est une forme de fusion. Quand nous avons unifié les services entre Toronto, Montréal et Ottawa, on n'a pas parlé de fusion; on a prononcé le mot unification. Ne cherchons pas à duper le public en parlant unification quand en réalité il s'agit de fusion. Je dis que, quand on nous parle de la possibilité de coordonner les deux services en un seul sans nuire ni à un ni à l'autre, la chose est impossible. C'est exactement la même chose que si M. Walsh cherchait à faire comprendre à ses enfants que deux et deux font six, chose impossible. Deux et deux font quatre. Si vous faites coopérer les deux services, des employés seront congédiés.

M. WALSH: Non.

M. HEAPS: Mais alors si personne ne doit être congédié où sera l'économie?

M. WALSH: L'Angleterre l'a fait et personne ne fut congédié.

M. HEAPS: En faisant coopérer ou en unifiant les services un certain nombre d'employés devront prendre leur retraite; ils émargeront au fonds de retraite. Certains d'entre eux pourront mourir. Et quel sera le sort des jeunes gens de 18 ou 19 ans de l'école de M. Walsh en quête d'emploi?

M. WALSH: Ils en trouveront.

M. HEAPS: Nombre d'entre eux en cherchent présentement. Le jour où vous ferez coopérer les deux réseaux du pays, quel que soit le mode adopté, il restera qu'un certain nombre d'emplois seront enlevés à ceux qui demandent du travail. Si nous agissons ainsi nous nous trouverons exactement dans la même situation que celle créée par l'unification des services entre Montréal et Toronto et entre Montréal et Ottawa Quand ces services furent unifiés, qu'est-il advenu des employés qui furent congédiés dans la région?

M. YOUNG: Je soulève un point de règlement. Je m'oppose aussi aux paroles de M. Heaps car il discute la même question. A mon avis il s'éloigne du sujet. Et j'ajoute que je soulève le même point de règlement au sujet de M. Walsh.

M. WALSH: Est-ce là un point de règlement?

M. YOUNG: Le même point de règlement.

M. WALSH: Je ne parle pas. Je n'ai pas la parole. Vous ne pouvez soulever un point de règlement à mon endroit; je n'ai pas la parole. C'est M. Heaps qui l'a.

M. YOUNG: Je dois admettre que l'honorable monsieur est assis en ce moment. J'allais dire ceci: S'il est vrai qu'il soit question de coopération dans le rapport que nous avons sous les yeux, il s'agit là simplement d'un rapport de

la direction des chemins de fer Nationaux soumis au Comité et relatif au principe émis par le Parlement du Canada; et c'est tout. On n'y dit pas si l'idée est bonne ou mauvaise. On se contente de dire au Comité ce qu'il s'est produit d'améliorations. Je répète qu'à mon avis nous ne devrions pas nous risquer à entreprendre de discuter la question plus avant. Comme le ministre vient de nous le faire noter, le problème sera étudié à un autre endroit qu'ici.

M. VIEN: On soulève un point de règlement devant le président et il semble qu'il ait été occasionné par quelques-unes de mes paroles que l'on a peut-être mal interprétées. Je désire faire une mise au point. J'ignore si le tout provient de mon absence de maîtrise de la langue anglaise ou de mon manque d'habileté à m'exprimer. A mon avis, l'attitude que nous a conseillée l'honorable ministre est extrêmement sage. J'approuve le conseil qu'il nous a donné et je suis parfaitement d'accord avec la procédure qu'il a suggérée; mais je désire ajouter que je ne voulais prêcher aucune attitude à prendre; je me contentais de poser une question au directeur général des chemins de fer Nationaux; or je crois que ma question entre dans les attributions du Comité. Il s'agissait de ceci: Le montant relatif aux messageries est de $8,915,000. La direction nous dit qu'en calculant les dépenses relatives au matériel roulant et le volume de ce matériel roulant, les dépenses furent de $4,893,000 pour 1937. La question que j'ai posée à la direction est celle-ci: est-il possible de réduire les dépense? Or cette question entre certainement dans le domaine des attributions du Comité, et mon ami M. Young m'a mis à la bouche des paroles que je n'ai pas dites. Je n'ai conseillé aucune marche à suivre, je me suis contenté de poser une question à la direction, c'est tout. Quant à l'attitude que nous a suggérée l'honorable ministre, je la crois absolument juste et nous devrions l'adopter et la suivre; pour ma part elle me satisfait pleinement.

Le PRÉSIDENT: Tout ce qui se trouve devant le Comité se résume à ceci: la direction fournira à M. Vien un rapport que ce dernier a demandé sur les messageries. . .

M. VIEN: Et le volume du courrier. . .

Le PRÉSIDENT: Non; le courrier intéresse deux ministères, et nous avons convenu de le laisser de côté. Quant à la troisième question relative à l'unification des services, pas la fusion mais l'unification des services, dont voulait parler M. Vien, c'est là une question raisonnable qu'il nous appartient d'étudier. Mais nous nous sommes fort éloignés du sujet comme vous l'avez constaté, et je ne crois pas que nous devions étudier en cette enceinte la fusion ni rien qui s'y rapporte.

M. HEAPS: Si l'on doit parler d'unification, veut-on me dire jusqu'à quel point l'unification se distingue de la fusion?

M. WALSH: Autant que le jour se distingue de la nuit.

M. HEAPS: Pardon, monsieur Walsh; je m'adresse au président.

Le PRÉSIDENT: J'ai parlé d'unification. J'y vois une grande différence.

M. VIEN: Et pas seulement cela, mais il existe dans nos statuts une loi qui oblige les deux chemins de fer à unifier leurs opérations dans toute la mesure possible. C'est un statut de ce Parlement et je suis justifiable comme membre de ce Comité de demander à la direction de me dire dans quelle mesure l'unification des services s'est effectuée et dans quels domaines et jusqu'où elle peut s'effectuer encore davantage. Et je veux croire que la direction comprend la portée de ma question; je ne prêche pas telle et telle politique; je me contente de poser une question. J'aurais maintenant une autre question à poser sur un point sur lequel je serais aise de me renseigner. Je veux parler de la première question que j'ai posée à M. Cooper. Je lui ai demandé s'il serait possible de réduire le chiffre des dépenses comme on l'a fait pour la réduction des recettes.

Le PRÉSIDENT: Et sa réponse veut que votre question entraînerait une somme considérable de travail et de recherches, mais que si vous teniez à vous procurer ce renseignement, on vous le fournirait volontiers.

M. VIEN: On ne m'a pas répondu; ce travail vous occasionnerait-il beaucoup de peine, monsieur Cooper?

M. HUNGERFORD: Nous serons, je crois, en mesure de vous fournir un renseignement qui vous satisfera.

M. McKINNON: Etant donné que la coopération entre les services est prévue par la loi, je veux croire que le National-Canadien a agi au mieux en vue de coopérer avec les autres chemins de fer afin que cette coopération fût effectuée dans une mesure aussi large que faire se peut.

M. HUNGERFORD: Nous avons fait beaucoup de chemin en ce sens.

M. McKINNON: Pour faire suite, il s'est effectué une grosse somme de coopération entre les services sur quelques points...

M. HUNGERFORD: Oui, sur le service des voyageurs.

M. McKINNON: Et là où cette coopération s'est effectuée, il y a eu naturellement un certain nombre d'employés de congédiés, n'est-il pas vrai?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. McKINNON: Combien a-t-on congédié d'employés depuis l'adoption de ce principe?

M. HUNGERFORD: Je ne sais si je puis vous le dire de mémoire.

M. ARMSTRONG: Entre 135 et 165.

M. McKINNON: C'était des employés du National-Canadien?

M. ARMSTRONG: Non, des deux compagnies. On n'a pas fait la répartition entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

M. McKINNON: Et on n'a rien prévu d'aucune manière pour compenser ces employés pour avoir été congédiés?

M. ARMSTRONG: Les employés congédiés? Non.

M. HUNGERFORD: Quelques explications deviennent nécessaires pour vous permettre de saisir la situation. Pour ce qui est de l'unification effectuée dans le service des voyageurs, ce dernier compte toujours dans son personnel les employés les plus anciens. Ces employés optent pour le service des trains de voyageurs parce que leur ancienneté leur en donne le droit. Quand ils sont déposés à la suite d'une entente pour l'exploitation en commun de trains, ils font alors valoir leurs droits d'ancienneté pour choisir la position qui vient ensuite, et la chose se répète ainsi jusqu'à ce que les employés plus jeunes se trouvent au dernier rang de la liste. A cause de cela, il est très difficile d'identifier les employés concernés.

L'hon. M. STEWART: Serait-il exact de supposer que quelques-uns de ces 135 employés, qui furent déplacés et contraints de prendre des positions inférieures, aient pu, dans le cours des années et suivant la filière ordinaire des promotions, regagner le rang qu'ils occupaient?

M. HUNGERFORD: A mon avis, c'est très douteux. Un certain nombre d'employés furent mis en disponibilité, mais il n'y en a pas tant que vous le mentionnez ici.

M. HEAPS: Quoi qu'il en soit, il n'en reste pas moins vrai, que ces ententes pour l'exploitation en commun de trains ont enlevé 135 employés du service. Cela veut dire, n'est-ce pas, qu'il existe aujourd'hui 135 positions de moins qu'avant l'entrée en vigueur de ces ententes.

M. HUNGERFORD: Je suppose qu'en substance c'est bien cela. Naturellement, c'est toujours sujet aux fluctuations du trafic quand son volume augmente ou quand il diminue.

M. HEAPS: Mais le fait reste que ces ententes ont fait mettre à pied 135 employés et cela signifie qu'il existe 135 positions de moins que s'il n'y avait jamais eu d'entente pour l'exploitation en commun de trains.

M. HUNGERFORD: C'est cela.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Sinon, nous allons continuer avec les frais d'entretien de la voie ferrée et des constructions. Avez-vous des questions à poser? Voulez-vous que je vous en lise les détails?

L'hon. M. STEWART: Les crédits pour l'aide aux chômeurs sont-ils impliqués dans ces frais?

M. HUNGERFORD: Pas que je sache.

M. ARMSTRONG: Pas cette année.

Le PRÉSIDENT: Alors, les frais d'entretien du matériel? Approuvez-vous cet article? Adopté.

Frais de circulation, page 16. Adopté.

Frais de transport.

M. HEAPS: Ici je veux soulever un point qui m'a frappé. Depuis quelque temps les chemins de fer organisent des excursions à prix réduit. Je crois qu'elles furent instaurées à titre d'expérience, il y a quelques années, et cette expérience a évidemment été concluante puisque les chemins de fer continuent à faire circuler des trains d'excursion à des intervalles assez rapprochés. Je constate que, tout récemment, il y a eu tendance, chez les chemins de fer, à relever ces prix réduits en comparaison de ce qu'ils étaient il y a quelques années. Pouvons-nous savoir pourquoi ces tarifs réduits ont été haussés de 25 p. 100? Est-ce à cause de l'accroissement des frais de circulation? ou est-ce à cause de l'impression qu'on a que ces excursions étant très populaires, le trafic ne souffrira pas de la hausse du tarif? Ou bien encore, est-ce parce que le tarif était trop bas pour commencer?

M. HUNGERFORD: C'est tout simplement une décision du Conseil d'administration basée en grande partie sur le fait que les frais s'accroissaient, que les salaires étaient augmentés et que le coût du matériel était plus élevé; nous avons cru que cette classe de trafic pouvait absorber cette hausse légère.

M. HEAPS: Depuis qu'elles sont organisées, ces excursions ont-elles été profitables?

M. HUNGERFORD: Dans l'ensemble je crois que oui. Nous avons constaté que nous ne pouvons faire circuler ces excursions trop souvent et avoir assez de voyageurs pour les rendre payantes, mais l'expérience nous démontre que nous pouvons les faire circuler à certains intervalles.

M. HEAPS: Puis-je poser une question qui relève de ce point? Sur les trajets plus longs, disons par exemple d'Ottawa à Toronto, vous consentez un tarif réduit; serait-il possible aux chemins de fer de faciliter, par exemple, l'accès aux wagons-lits pour la durée du trajet, afin de procurer plus de confort à ceux qui aimeraient à s'en servir?

M. HUNGERFORD: Il y est pourvu, mais le tarif de base est un peu plus élevé si les voyageurs veulent se servir d'un wagon-lit.

M. HEAPS: Voulez-vous dire que le billet d'excursion d'Ottawa à Toronto que prendrait un voyageur lui permettrait d'acheter une place de wagon-lit?

M. HUNGERFORD: Oui; mais au lieu de payer 1c. du mille,—maintenant c'est un peu plus de 1c. du mille,—il lui faudrait alors payer 1c. ½ du mille pour une place dans un wagon-lit ordinaire.

M. HEAPS: Cela représente une augmentation considérable du coût des voyages. Je me demandais si en agissant ainsi les chemins de fer ne pourraient pas utiliser une bonne partie de leur matériel roulant qui probablement reste inactif maintenant et, de ce fait, fournir les commodités des wagons-lits à ceux qui voudraient s'en servir pendant ces longs trajets.

M. HUNGERFORD: Nous avons très peu de nos wagons-lits qui restent inactifs.

M. HEAPS: Et les wagons de touristes, vous les avez encore?

M. HUNGERFORD: Oui, la plupart sont attelés aux trains réguliers.

M. VIEN: Pouvons-nous revenir aux frais d'entretien de la voie ferrée et des constructions? Avons-nous passé cela?

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes maintenant aux frais de transport.

M. VIEN: Je suppose que vous n'aurez pas d'objection...

Le PRÉSIDENT: Non, non, continuez.

M. VIEN: Parlant de l'entretien de la voie ferrée et des constructions, je voulais demander si ce n'était pas le bon moment de savoir de l'administration des chemins de fer quelles sont ses intentions quant au terminus de Montréal. En 1929 une loi du Parlement autorisait les Chemins de fer Nationaux du Canada ...la loi autorisait le ministre des Finances à garantir, jusqu'à concurrence de $50,000,000 une émission d'obligations du réseau National-Canadien. Permettez-moi de dire que ce n'est pas mon intention d'être aussi patient pour attendre cette réponse que je ne l'ai été pour les autres questions qu j'ai posées. Je crois que c'est le bon moment d'insister sur le fait que dans une ville de l'importance de Montréal, où le réseau National-Canadien y a son siège social, et vu que ce chemin de fer est lui-même le plus important du pays, il devrait y avoir des quartiers-généraux fournissant aux voyageurs plus de commodité qu'il n'en existe actuellement. Personne, je le crois bien, n'ira prétendre que la gare Bonaventure est une gare convenable et proportionnée au service des voyageurs, à Montréal. De plus, je suis d'avis que tous m'appuieront si je dis qu'aucune ville, même moins importante que Montréal, ne tolérerait les conditions créées par le creusement, au cœur même de la ville, de ce trou qui reste béant depuis une dizaine d'années. Nous avons dépensé, je crois, de $16,000,000 à $17,000,000 pour l'achat du terrain, les excavations, la construction d'un viaduc à la rue Dorchester et pour préparer le posage de la voie ferrée du pont Victoria à la gare du tunnel. Je me demande si nous pouvons compter sur une réponse favorable dans un avenir rapproché. La raison qui justifie cette demande c'est que je crois les citoyens de Montréal à bout de patience,—et 29,000 de ces citoyens sont mes électeurs,—et j'insisterais pour qu'on s'occupe immédiatement de cette question importante. Elle est importante non seulement pour la ville de Montréal, que j'habite, mais aussi pour les Chemins de fer nationaux du Canada, aussi bien que pour le pays tout entier.

M. WALSH: Monsieur le président, c'est une question très vaste et il y en a d'autres qui y sont intéressés. Nous ferions aussi bien de remettre la discussion et de communiquer avec le député de Saint-Henri, l'honorable M. Rinfret et l'honorable M. Cardin,—qui ont énergiquement soutenu ce point lors de l'élection partielle récente,—et les inviter à venir ici afin qu'ils puissent prendre part aux délibérations et nous exposer leurs vues sur la manière dont on pourrait s'y prendre pour arriver à ces fins.

M. HEAPS: J'ai toujours été pour que cette gare de Montréal se finisse. Les membres du Comité se rappelleront, je le crois, que j'ai posé maintes questions à ce sujet pour savoir combien il en coûterait pour terminer cette gare. On nous a dit l'an dernier, je pense, qu'il en coûterait de $5,000,000 à $6,000,000. Je ne sais si le Gouvernement a changé d'attitude sur ce point. Ce que je ne puis comprendre c'est que la question soit restée en suspens durant un certain nombre d'années et le Gouvernement s'est toujours opposé à ce que la construction de cette gare se termine.

M. VIEN: Je ne crois pas que mon ami soit bien précis dans ce qu'il dit, à moins qu'il ne veuille dire l'ancien régime. Je parle de l'administration municipale.

M. HEAPS: Je fais allusion à l'administration municipale.

M. VIEN: Je sais que, sous l'administration de M. Camilien Houde, les autorités municipales, pour des raisons que j'ignore, s'opposèrent au plan. Elles

en favorisaient un autre. Je ne m'inscris pas au faux contre les opinions exprimées alors. Mais après de longs pourparlers de deux ou trois ans, à partir de 1926 ou 1927, les autorités municipales, la Commission du port, le *Board of Trade* et d'autres intéressés soulevèrent des objections considérables au plan proposé de faire un terminus de la gare du tunnel. De fait d'autres intéressés nous suggérèrent d'utiliser la gare Windsor pour des trains du Sud et de l'Ouest et la gare Viger pour les trains de l'Est et du Nord. Mais, après étude sérieuse, le ministre des Chemins de fer d'alors, l'honorable M. Dunning, avec l'approbation du conseil d'administration des Chemins de fer nationaux du Canada, proposa au Parlement un plan qui pourvoyait à l'érection d'un terminus à la gare du tunnel, et le Parlement autorisa le réseau national à faire les travaux. Donc les objections du conseil municipal furent ignorées du Parlement quand il adopta, en 1929, la Loi des terminus canadiens nationaux à Montréal. Jusque-là on avait perdu deux ou trois ans à cause des négociations entre les intéressés. Mais depuis 1929 ces objections ont été mises de côté et une loi autorisant le réseau à faire les travaux fait partie des statuts. Le chemin de fer peut émettre ses obligations et le gouvernement est autorisé à les garantir pour exécuter le projet. Je me rends compte que le projet initial était extrêmement ambitieux. Il devait coûter au moins $50,000,000 et, une fois fini, il aurait coûté de $70,000,000 à $80,000,000. On m'imforme que ce plan a été modifié et qu'il faudrait environ de $10,000,000 ou $12,000,000 à $15,000,000 pour donner au réseau de l'Etat une gare convenable et pour doter la ville de Montréal d'un terminus qui serait un monument digne d'elle et du chemin de fer. Donc, en ma qualité de député de Montréal, j'insiste fortement pour qu'on remédie à une situation intolérable.

M. HEAPS: Permettez-moi un mot, non pour répondre au colonel Vien, mais pour ajouter à ce qu'il vient de dire. J'étais alors un des membres du Comité,—comme aussi d'autres députés ici présents,—quand le sujet fut abordé.

M. VIEN: M. Palmer.

M. HEAPS: Oui. Nous avons tous pensé, je crois, que dans une affaire de ce genre nous devrions nous guider non pas par ce que tel échevin de Montréal croit désirable dans l'intérêt de son quartier, mais par les suggestions d'un éminent ingénieur d'une réputation mondiale. Nous avons cru prudent de nous guider sur lui. Je me suis guidé sur les plans et les détails que l'ingénieur a fourni à ce Comité. Sans doute, lorsque vint 1931 et que nous eûmes un changement de gouvernement et une dépression le projet resta en plan.

L'hon. M. STEWART: La dépression arriva avant.

M. HEAPS: La dépression arriva après. La dépression arriva avant, Oui. En tout cas, monsieur le président, le travail cessa et je regrettai de le voir cesser. Je veux que le gouvernement entreprenne des travaux de ce genre comme remède au chômage. Je crois que cet argent va se dépenser pour des travaux publics et je ne pense pas que l'on puisse rien faire de mieux que d'entreprendre des travaux de ce genre qui donneraient un emploi utile au moins aux ouvriers et aux artisans de la région de Montréal. Pour ma part, après avoir entendu cet après-midi toute cette discussion sur la manière d'épargner de l'argent, je suis tout surpris de constater que ceux qui ont préconisé l'économie pour les chemins de fer Nationaux se lèvent maintenant, à la fin de la séance de l'après-midi, pour dire que nous devrions dépenser environ $15,000,000.

M. VIEN: C'est une immobilisation qui produira des recettes.

M. HEAPS: Evidemment, je doute fort si la dépense même de $6,000,000, avec laquelle on a dit que nous pourrions finir le terminus et le mettre en état pour un certain nombre d'années, je doute si cette somme d'argent, dans le moment, pourrait se rembourser, à moins que la situation économique du pays ne s'améliore. Mais je crois que le terminus actuel du National-Canadien à Montréal est une disgrâce non seulement pour Montréal mais même pour la Rivière-du-Loup. Si cette gare avait été à la Rivière-du-Loup, nous en aurions probable-

ment entendu parler un peu plus que dans les circonstances actuelles. Mais si le gouvernement veut entreprendre un projet de ce genre, surtout pour donner de l'ouvrage, et le considérer comme une mesure contre le chômage, je crois qu'il aura l'appui de tous les députés.

M. YOUNG: Je suis heureux d'appuyer la suggestion de M. Vien. Je vais souvent à Montréal et chacun admettra, je crois, que les aménagements y sont tout à fait insuffisants. Je pense, monsieur le président, qu'en des temps comme ceux que nous traversons, le gouvernement et les chemins de fer devraient dépenser tout ce qu'il faut pour construire des ouvrages utiles; et sûrement la construction d'un terminus à Montréal et à d'autres endroits que je pourrais mentionner, tombe dans cette catégorie. Je me rappelle très bien avoir été membre du Comité des chemins de fer et avoir siégé dans cette même salle, alors qu'on nous proposa tout ce plan. Les ingénieurs furent ici une semaine pour nous expliquer les détails du projet, et après avoir entendu le pour et le contre, on décida de marcher, mais pour une raison ou une autre, les travaux arrêtèrent à un certain moment. Assurément, à des époques de dépression comme la nôtre, il y a des travaux utiles et nécessaires qu'on pourrait exécuter et qui, je crois, seraient profitables, en définitive. Quand je songe à tous ces hommes qui ont manqué de travail pendant plusieurs longues années, je dis à la direction des chemins de fer Nationaux que c'est sûrement le moment opportun de construire de ces ouvrages non seulement là mais aussi à d'autres endroits où une situation semblable le demande.

Le PRÉSIDENT: Eh! bien, comme vous le savez tous, messieurs, je crois que le gouvernement est bien au courant de la situation, et je crois, si le Comité est de cet avis, que nous pouvons faire une recommandation à cet effet dans notre rapport.

M. HEAPS: Le ministre pourrait peut-être nous donner aussi certains renseignements sur la question.

Le PRÉSIDENT: Il n'ose pas.

L'hon. M. STEWART: Envoyons chercher d'autres ministres.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

L'hon. M. HOWE: Monsieur le président, je dirai que c'est là une question extrêmement difficile. Nous avions entrepris un très grand projet à une époque de prospérité. Le gouvernement recommande à la direction du chemin de fer de réduire ses dépenses. Il y a les dépenses que nous avons faites pour entretenir la voie au moyen d'un projet pour parer au chômage, et il en a été de même de l'autre chemin de fer. Je crois que ce fut une mesure très utile. Nous avons dépensé d'importants capitaux pour un matériel roulant neuf dont on avait grandement besoin pour satisfaire au trafic que nous avions l'an dernier, et ce matériel sera peut-être insuffisant pour le transport d'une grosse récolte de blé, si nous en avons une cette année, car notre matériel est réduit. Les administrateurs ont été excessivement prudents dans les dépenses soit pour l'exploitation, soit pour les immobilisations. Le gouvernement donne actuellement beaucoup d'attention à la question de savoir si ce plan de terminus peut être exécuté, tout comme le projet que nous avions à l'automne de 1935 et en 1936 pour l'entretien de la voie. Mais nous pouvons difficilement adopter un vote de censure contre les administrateurs de notre chemin de fer pour avoir différer ce projet. Nos projets ont été retardés. Chacun de nous connaît des projets qui ont été retardés simplement parce que la recette était si mauvaise. Si nous pouvions voir un retour... Voici un projet qui fut commencé et qui est une disgrâce pour Montréal. On a besoin de ce terminus et il faudra le construire un jour. Mais j'espère que le Comité n'insistera pas trop auprès du gouvernement ou du chemin de fer quant à l'époque exacte où ils pourront le construire, car le gouvernement,

je vous l'assure, a autant hâte que le chemin de fer. Si c'était possible, nous le construirions cette année, pour supprimer cette situation qui est une grande source de plaintes.

L'hon. M. STEWART: Gardez-le jusqu'aux prochaines élections.

L'hon. M. HOWE: C'est très bien.

M. HOWDEN: Je ferai remarquer au ministre que le réseau national subit un désavantage continuel d'avoir un terminus transcontinental comme la gare Bonaventure. C'est une pitié en comparaison des termini des grosses compagnies de chemin de fer ailleurs. Je crois que cette gare donne au public voyageur, avant même qu'il monte dans le train, une très mauvaise impression du chemin de fer.

M. VIEN: En réalité, monsieur le président, un grand nombre de gens m'ont dit qu'ils n'aimaient pas partir ni arriver par la gare Bonaventure, et je suis bien certain que la direction le sait.

M. HEAPS: Je demanderais au ministre non pas de donner une réponse tout de suite, mais d'insister pour que le gouvernement étudie ce projet comme mesure contre le chômage ou projet d'intérêt public.

L'hon. M. HOWE: Je vais lui passer la suggestion.

M. HEAPS: Cela s'est fait, non pas dans notre pays, mais ailleurs. Et ici nous avons vu construire des édifices, comme travaux publics, pour donner de l'ouvrage aux sans-travail: on a construit des ponts dans les villes; on a érigé des édifices. A Winnipeg, nous avons construit un égout comme ouvrage public, pour donner du travail, et si je crois qu'il ne serait peut-être pas juste de demander au chemin de fer d'exécuter un projet pour donner de l'ouvrage, je suis d'avis, dans les circonstances, que le gouvernement serait tout à fait justifié d'entreprendre le parachèvement du terminus de Montréal, comme projet pour réduire le chômage.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres question au sujet des dépenses du transport? Sinon, l'article est adopté.

(Adopté.)

Le PRÉSIDENT: Diverses dépenses d'exploitation. Vous avez déjà étudié cela.

(Adopté.)

Le PRÉSIDENT: Dépenses générales.

M. WALSH: Que signifie la somme de $27,000 pour les dépenses du service de secours?

M. COOPER: C'est un paiement de $12,500 que le chemin de fer fait à la *Grand Trunk Insurance and Provident Society* et un autre de $15,000 à l'*Intercolonial Relief and Insurance Association.*

M. WALSH: Sur la question des pensions, on m'a appris que certaines pensions, certaines rentes ou certaines allocations de retraite se payaient à des hauts fonctionnaires retraités des chemins de fer Nationaux se chiffrant au voisinage de $10,000 par année et même davantage dans certains cas. J'ai dit que cela me paraissait erroné et impossible, mais je voulais demander à la direction s'il peuvait être possible que de telles allocations de retraite fussent payées par les chemins de fer Nationaux. Y a-t-il des personnes qui reçoivent une allocation de retraite de $10,000 par année ou plus?

M. HUNGERFORD: Les seules retraites qui tombent dans cette catégorie sont celles qui existent en vertu des fonds de retraite du Grand-Tronc et de l'Intercolonial. D'après les règlements, quelques-uns auraient eu droit à plus, mais ils ont fait un compromis et accepté cette somme.

M. HOWDEN: J'aimerais un mot d'explication sur l'item intitulé: Dépenses de trafic, colonisation, agriculture et ressources naturelles, $149,000. J'aimerais avoir quelques détails sur les activités du chemin de fer au sujet de la colonisation. Qu'est-ce que cela veut dire?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous un rapport?

M. HOWDEN: Je ne demande pas les dépenses en détail. Je me demandais simplement quelles étaient ses activités par rapport à la colonisation, car je croyais que nous ne faisions pas de colonisation.

M. HUNGERFORD: Oh! oui, nous en faisons. Notre service général de colonisation et d'agriculture fait tout ce travail. Il développe des établissements, améliore des fermes et se livre à diverses activités dans ce domaine.

M. HOWDEN: Le chemin de fer colonise-t-il quelque région, dans le moment?

M. HUNGERFORD: Oui.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, siégerons-nous demain à onze heures?

M. HEAPS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est ajourné jusqu'à demain matin à onze heures.

(A six heures du soir, le Comité s'ajourne jusqu'au mercredi 27 avril 1938, à onze heures du matin.)

SESSION DE 1938

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 no 2

SÉANCE DU MERCREDI 27 AVRIL 1938

TÉMOINS:

M. S. J. Hungerford, président du conseil d'administration et président de la direction; M. R. C. Vaughan, vice-président, service des achats et des magasins; M. T. H. Cooper, contrôleur; M. W. M. Armstrong, directeur adjoint, bureau de l'économique et M. D. R. MacLaren, adjoint du vice-président, Lignes aériennes transcanadiennes, Chemins de fer Nationaux, Montréal; M. W. C. Clark, sous-ministre des Finances et président du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, Ottawa.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

RAPPORT À LA CHAMBRE

JEUDI 28 avril 1938.

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

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a approuvé les numéros suivants des crédits qui lui ont été transmis le 29 mars pour étude, savoir:

Le n° 427—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, chemins de fer Nationaux du Canada, lignes de l'Est, réduction de 20 p. 100 des taux, $2,278,000;

N° 428—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, chemins de fer autres que les chemins de fer Nationaux du Canada, réduction de 20 p. 100 des taux, $860,000;

N° 437—Transbordeur et têtes de ligne de l'île du Prince-Edouard, imputable sur le capital, $35,000;

N° 438—Paquebots nationaux du Canada (service des Antilles), limitée, imputable sur le capital, $24,000.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
EUGÈNE FISET.

PROCÈS-VERBAL

MERCREDI 27 mars 1938.

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, sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Membres présents: MM. Bothwell, Emmerson, Ferland, Fiset (sir Eugène), Hanson, Heaps, Howard, Howden, Howe, McKinnon (*Kenora-Rainy-River*), McLarty, Stewart, Walsh, Young.

Sont aussi présents: M. V. I. Smart, sous-ministre des Transports, et des fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada, y compris M. S. J. Hungerford, président; M. T. H. Cooper, contrôleur; M. R. C. Vaughan, vice-président, service des achats et des magasins; M. W. N. Armstrong, directeur adjoint, bureau de l'économique, et M. D. R. MacLaren, adjoint du vice-président chargé de l'exploitation, Lignes aériennes trans-canadiennes; M. O. A. Matthews de la maison George A. Touche, vérificateurs des comptes des chemins de fer Nationaux, et M. A. V. Franklin, vérificateur des chemins de fer, ministère des Finances.

Le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada est de nouveau étudié et il est adopté.

A une heure, le Comité s'ajourne à quatre heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à quatre heures de l'après-midi et le Comité continue l'étude du rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1937.

M. W. C. Clark, sous-ministre des Finances et président du Trust des titres, est appelé et interrogé sur le rapport précité.

Le témoin se retire et le rapport est adopté.

Le rapport annuel des Paquebots du Canadien-National (Antilles), Limitée, pour l'année 1937 est étudié et adopté.

Le rapport annuel des Lignes aériennes trans-canadiennes est étudié et adopté.

Le Comité étudie ensuite les numéros 427, 428, 437 et 438 du budget principal des dépenses, renvoyés au Comité le 29 mars. Lesdits crédits sont adoptés et le président est autorisé à en faire rapport à la Chambre.

Sur la proposition de M. Howden, il est

Décidé: Que le président soit autorisé à préparer le texte du rapport qui sera soumis au Comité à sa prochaine séance.

Le Comité s'ajourne pour se réunir sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
R. ARSENAULT.

TÉMOIGNAGES

SALLE 277, CHAMBRE DES COMMUNES,

27 avril 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à onze heures du matin, sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Le PRÉSIDENT: Nous avons maintenant le quorum.

Messieurs, un certain nombre de questions ont été posées hier par M. Walsh. Les réponses à ces questions ont été préparées. Etes-vous prêts à les entendre? Voulez-vous qu'on les lise pour les faire mettre au compte rendu?

M. WALSH: Ce serait très bien.

M. ARMSTRONG: La première question posée par M. Walsh concernant les hôtels; capital immobilisé au 31 décembre 1937, recettes, dépenses, etc. Voulez-vous que je lise l'exposé en détail, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui, s'il vous plaît.

M. ARMSTRONG: Voici le texte de l'exposé:

RECETTES, DÉPENSES ET IMPÔTS—EXPLOITATION DES HÔTELS PENDANT L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1937.

	Capital immobilisé au 31 déc. 1927	Recettes	Dépenses	Impôts	Net
Château Laurier..	$8,669,832 66	$1,161,918 88	$ 926,873 54	$ 63,360 37	$171,684 97
Nipigon Lodge..	Vendu 1937	80 56	143 99	....	*63 43*
Prince Arthur..	1,185,504 98	157,827 39	127,345 77	5,622 98	24,858 64
Minaki Lodge..	1,089,834 37	46,569 67	45,589 50	163 00	817 17
Fort Garry..	2,904,267 50	349,756 20	342,633 91	23,642 31	*16,520 02*
Prince Edward..	522,606 94	61,276 87	77,319 00	3,727 07	*19,769 20*
Macdonald..	2,264,903 34	379,183 78	332,025 21	15,557 06	31,601 51
Jasper Park Lodge.. ..	2,627,070 05	268,484 81	237,959 59	4,311 05	26,214 17
Bessborough..	3,567,584 06	226,819 83	244,951 11	1,415 67	*19,546 95*
Pictou Lodge..	199,456 21	19,299 43	19,030 10	309 50	*40 17*
Nova Scotian..	2,447,745 50	295,322 10	277,021 20	10,807 41	7,493 49
C.N., Charlottetown.. ..	856,708 74	79,259 05	82,619 26	3,282 97	*6,643 18*
	$26,335,514 35	$3,045,798 57	$2,713,512 18	$132,199 39	$200,087 00

M. HEAPS: Je voudrais poser une question inspirée par l'exposé qui vient d'être présenté. Je me demande si nous pourrions avoir la date de construction de ces hôtels, ou la date où la construction fut autorisée.

M. ARMSTRONG: Nous pourrions vous donner les dates d'ouverture.

M. HEAPS: Prenez le cas de l'hôtel Vancouver, qui a été autorisé il y a quelques années et n'est pas encore ouvert. Renseignez-nous le mieux possible.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous ces renseignements ici, monsieur Armstrong?

M. ARMSTRONG: Oui, nous les avons. Nous vous chercherons ces renseignements.

M. HEAPS: Je pensais que vous auriez pu les donner pendant que les renseignements sont mis au compte rendu. Je voudrais que cela fût mis au compte rendu, à la suite.

M. ARMSTRONG: Voici l'exposé préparé par M. Hungerford sur l'arrangement relatif à l'hôtel Vancouver. Des copies de cet exposé ont été faites pour l'usage des membres du Comité. Je comprends qu'il doit être considéré comme un document confidentiel.

M. HUNGERFORD: Comme on l'a dit hier, cet arrangement n'est pas encore complété, ceci n'est pas le texte final ou officiel.

M. HEAPS: Je le regrette, nous n'avons pas pu entendre ce que M. Hungerford a dit.

M. HUNGERFORD: J'ai dit que ceci n'est pas le texte officiel, l'arrangement n'est pas tout à fait terminé.

Le PRÉSIDENT: L'exposé sera remis à chaque membre du Comité comme un document confidentiel; êtes-vous satisfaits de cela?

M. YOUNG: Je propose qu'il soit remis à chaque membre du Comité, et que nous examinions la question. Je n'y vois rien de confidentiel, pour ma part.

Le PRÉSIDENT: "Confidentiel" est peut-être un mot impropre.

M. YOUNG: Je le crois.

L'hon. M. STEWART: En attendant l'achèvement du travail, il doit être tenu comme confidentiel.

M. WALSH: Pour en revenir à l'exposé relatif aux hôtels lu par M. Armstrong; ce bénéfice d'exploitation représente moins de 1 p. 100 du capital investi; n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: C'est exact.

M. WALSH: Je suppose que la dépense de capital fut assurée en premier lieu par des prêts, ou des avances, ou des obligations ou quelque chose de ce genre.

M. ARMSTRONG: C'est exact.

M. WALSH: L'intérêt est-il débité au compte de chaque hôtel?

M. ARMSTRONG: Non; l'intérêt sur ce montant figure dans la dette fondée du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. WALSH: Alors on ne peut pas dire que l'ensemble des hôtels des chemins de fer Nationaux ait réalisé même 1 p. 100 de bénéfice.

M. ARMSTRONG: Je crois pouvoir dire qu'ils ont donné un revenu de 1 p. 100 sur leur capital pendant l'année 1937.

M. WALSH: Mais sans aucun intérêt sur la partie de la dette fondée due à l'exploitation des hôtels.

M. ARMSTRONG: C'est parfaitement vrai.

M. WALSH: Oui. Si une compagnie privée exploitait ces hôtels, elle indiquerait un déficit d'exploitation à la fin de l'année.

M. ARMSTRONG: Pas un déficit d'exploitation, mais un déficit de revenu.

M. WALSH: Oui, un déficit de revenu.

M. HEAPS: Ce qui, en fait, signifie que les hôtels ont rapporté de l'argent.

M. WALSH: Non. Vous aviez un moment un hôtel appelé Highland Inn, dans le district du parc Algonquin; a-t-il été vendu?

M. ARMSTRONG: Oui, il a été vendu.

M. WALSH: Quand a-t-il été vendu?

M. COOPER: Au commencement de 1937.

M. WALSH: La compagnie a-t-elle récupéré le montant du capital placé, quand elle a vendu cet hôtel?

M. COOPER: Non.

M. WALSH: A-t-on demandé des soumissions pour la vente de cet hôtel, ou a-t-on fait un accord privé entre l'acquéreur et la compagnie?

M. COOPER: Je crois qu'on a annoncé que l'hôtel était à vendre, et accepté la meilleure offre.

M. WALSH: Il y a eu plusieurs offres?

M. COOPER: Je ne le sais pas. Je me rappelle nettement que la mise en vente de l'hôtel a été annoncée dans la presse; mais je ne sais pas si plusieurs offres ont été reçues.

M. HEAPS: Quel était le prix de revient de l'hôtel?

M. COOPER: $171,000.

M. WALSH: Pour quelles raisons a-t-on décidé de vendre l'hôtel? Y avait-on perdu de l'argent?

M. HUNGERFORD: Pendant un certain nombre d'années, il n'avait pas été exploité par la compagnie de chemins de fer. Il avait été loué à bail à une personne, et les conditions du bail, telles que je me les rappelle, obligeaient la compagnie à l'entretenir, ce qui impliquait une certaine dépense; en vendant l'hôtel, nous supprimions cette perte.

M. WALSH: Mais je croyais que les hôtels du parc Algonquin et du district du lac Muskoka rapportaient un bénéfice au point de vue de l'exploitation. Je me demande pourquoi cet hôtel, je me demande si cet hôtel n'aurait pu rapporter des bénéfices plutôt qu'occasionner des pertes.

M. HUNGERFORD: C'était un très vieil hôtel, qui avait été construit ou acheté par le Grand-Tronc, et la clientèle avait diminué, au point que son exploitation entrainaît une perte. Quand il appartenait à la compagnie, il était exploité par le titulaire d'un bail, et enfin il fut vendu pour une somme relativement faible, mais qui représentait une amélioration dans la situation de la compagnie, si l'on tient compte du déficit qu'il nous fallait combler. L'immeuble était en très mauvais état. Si nous en avions gardé la propriété, nous aurions dû dépenser beaucoup d'argent, et sans espoir apparent de le récupérer.

M. HEAPS: Peut-être, monsieur le président, pourrons-nous demander la date d'ouverture de ces hôtels?

M. ARMSTRONG: Permettez-moi de signaler, au sujet des hôtels, en particulier en ce qui concerne Jasper Park Lodge, que, s'ils n'ont pas donné d'intérêt sur le capital, la propriété d'un hôtel comme celui-là comporte un avantage auxiliaire, en attirant des voyageurs qui fournissent des recettes à la compagnie.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous maintenant donner les dates d'ouverture?

M. ARMSTRONG: Je puis vous donner la date où nous les avons ouverts, si cela vous suffit.

M. HEAPS: Très bien, donnez-nous la date où ils furent ouverts.

M. ARMSTRONG: Les dates d'ouverture sont les suivantes: Le Canadian National, à Charlottetown, en 1931—voulez-vous connaître le mois et le jour?

M. HEAPS: Non, simplement l'année.

M. ARMSTRONG: Le Nova Scotian, à Halifax, fut ouvert en 1930; le Château-Laurier, à Ottawa, en 1912; le Prince-Arthur, à Port-Arthur, en 1911; le Fort Garry, à Winnipeg, en 1913; le Prince Edward, à Brandon, en 1912; le Bessborough, à Saskatoon, en 1935.

M. MCLARTY: Au sujet des hôtels—je n'ai pas eu l'avantage d'entendre la discussion précédente—le comité pourrait-il avoir une analyse—et je comprends très bien qu'il y a des avantages, à part le bénéfice ou la perte d'exploitation de chaque hôtel, selon le cas serait-il possible d'avoir une analyse montrant le bénéfice ou la perte pour chaque hôtel?

Le PRÉSIDENT: Cela a déjà été mis au compte rendu ce matin.

M. MCLARTY: Je ne l'ai pas entendu, monsieur le président.

M. HEAPS: Vous auriez dû être ici à onze heures.

M. ARMSTRONG: Le Bessborough, à Saskatoon, fut ouvert en 1935; le Macdonald, à Edmonton, en 1915; Jasper Park Lodge en 1923; Pictou Lodge en 1926;

Highland Inn Camp, en ce qui concerne la compagnie de chemins de fer, fut ouvert en 1913; Nipigon Lodge en 1916; Minaki Lodge en 1923; et le Grand Beach, à Grand-Beach, Manitoba, en 1920.

M. HEAPS: C'est tout?

M. ARMSTRONG: Ce sont les dates auxquelles la compagnie de chemins de fer a ouvert ces hôtels.

M. HEAPS: Ce que je voulais faire ressortir, monsieur le président, c'est que la plupart de ces hôtels ont été absorbés avec les chemins de fer eux-mêmes, quand ceux-ci furent pris par l'Etat en 1923.

M. ARMSTRONG: Ce fut le cas pour un grand nombre d'entre eux.

M. HEAPS: Naturellement, un ou deux one été construits à des époques relativement récentes, et la plupart sont de petits hôtels, à l'exception de celui qui est en cours de construction à Vancouver. Vous avez là un passif acquis de la même manière que le passif des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: C'est hérité.

M. HEAPS: Oui, et, à certains égards, malheureusement.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout?

M. WALSH: Au sujet de l'hôtel Vancouver, je suppose que les taxes ont été payées par cet hôtel, même pour la période où il n'a pas été exploité; est-ce exact?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. WALSH: Y a-t-il eu quelque accord, quelque compromis entre la ville de Vancouver et la compagnie de chemins de fer, pour ces taxes, ou ont-elles été strictement calculées d'après l'évaluation?

M. HUNGERFORD: Il y a eu des négociations.

M. WALSH: A quel chiffre les taxes furent-elles fixées?

Le PRÉSIDENT: C'est une question délicate, monsieur Walsh, parce qu'il n'y a pas d'accord final, les négociations ne sont pas terminées.

M. WALSH: Je parle des taxes jusqu'à présent. Si mes renseignements sont exacts, la compagnie de chemins de fer s'est mise d'accord avec la ville de Vancouver pour une taxe de $50,000 par an, et c'est le montant qui a été payé. Je me demandais si ces renseignements sont exacts?

M. ARMSTRONG: Nous fournirons volontiers un exposé de ce qui a été payé et de ce qui sera payé à cet égard.

M. WALSH: Je me demandais quelle serait la situation, maintenant que l'hôtel est sur le point d'être terminé et mis en exploitation; et quel serait le montant de la taxe, après l'achèvement de l'hôtel, par comparaison avec les $50,000 payés actuellement.

M. ARMSTRONG: Nous pourrions vous donner ces renseignements cet après-midi.

M. WALSH: Puis-je demander au président si le ministre des Transports nous honorera de sa présence aujourd'hui?

Le PRÉSIDENT: Je l'espère.

M. WALSH: Parce que j'ai posé cette question à la suite de la déclaration qui a été faite.

Le PRÉSIDENT: Nous reviendrons là-dessus quand vous voudrez.

M. WALSH: Il a été prévenu de cette question, n'est-ce pas?

M. SMART: Quelle question?

M. WALSH: Au sujet de la déclaration faite par le ministre de la Défense nationale à Vancouver. Je voulais simplement savoir pourquoi le ministre de la Défense nationale prend la place du président des chemins de fer Nationaux

du Canada dans une question de cette nature; parce que, après tout, nous devons faire marcher les chemins de fer Nationaux du Canada comme une entreprise commerciale, non comme une institution politique.

M. HEAPS: C'est délicieux d'entendre dire cela par M. Walsh.

Le PRÉSIDENT: C'était gentiment dit. J'admire le style aussi bien que la voix.

M. MCLARTY: Pour faire suite à ma question précédente, a-t-on l'intention de donner séparément les bénéfices ou pertes d'exploitation des divers hôtels du réseau des chemins de fer Nationaux?

Le PRÉSIDENT: Oui. Tous les détails sont actuellement au compte rendu. Y a-t-il autre chose, messieurs?

M. ARMSTRONG: Il y avait une autre question posée par M. Vien. Il s'agissait des messageries.

M. YOUNG: Je voudrais poser une autre question sur les hôtels, avant de passer à un autre sujet. Je n'ai rien d'autre à demander pour le moment. Qui a pris l'initiative de cette proposition, au sujet de l'hôtel Vancouver—quelle compagnie?

M. HUNGERFORD: Elle s'est produite à la suite de longues discussions, prolongées pendant des mois.

M. YOUNG: Une compagnie ou l'autre doit avoir commencé les négociations.

M. HEAPS: Monsieur le président, l'accord primitif conclu entre la ville de Vancouver et le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, ou l'ancien *Canadian Northern*, quand on a changé l'emplacement de la gare, ne comportait-il pas la construction d'un nouvel hôtel à Vancouver par les chemins de fer Nationaux?

M. HUNGERFORD: Il y avait un vieil engagement, remontant jusque vers 1912.

M. YOUNG: M. Heaps a fait dévier de la question que j'ai posée. Je voudrais une réponse.

M. HEAPS: Non, je n'ai pas fait dévier.

Le PRÉSIDENT: M. Young a la parole.

M. YOUNG: Je demande qui a pris l'initiative de cette proposition particulière, non pas qui a pris une initiative remontant à vingt ans.

Le PRÉSIDENT: C'est à cela que M. Hungerford essaie de répondre.

M. HUNGERFORD: Quelle était votre question?

M. YOUNG: Quelle compagnie a pris l'initiative de la proposition au sujet de laquelle vous nous avez fait une déclaration ce matin?

M. HUNGERFORD: Je ne sais vraiment pas, parce que la question a fait l'objet de longues discussions. Mais on s'occupa, après les dispositions de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, de voir ce qui pouvait se faire à ce sujet. Des négociations furent conduites pendant un bon nombre de mois. On discuta toutes sortes de propositions, pour et contre. Finalement, nous arrivâmes à cette base.

M. YOUNG: Vous ne pourriez dire si cette proposition émanait du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien?

M. HUNGERFORD: Non, je crois que je ne le pourrais pas.

M. WALSH: L'initiative fut prise, n'est-ce pas, dans ce comité que vous avez formé de représentants du National-Canadien et du Pacifique-Canadien en vue de la collaboration? N'est-ce pas là que l'initiative fut prise?

M. HUNGERFORD: Non. La question a été discutée entre les administrateurs des deux compagnies pendant très longtemps. Je ne sais pas qui a fait le premier cette proposition. Le problème était à l'étude depuis longtemps.

M. WALSH: J'ai juste parcouru le document que vous avez déposé, et je crois que c'est un très bon arrangement, commercial, raisonnable. Je crois que la direction des chemins de fer Nationaux doit être félicitée de sa prévoyance pour avoir conclu un accord de cette nature, qui sera avantageux pour cette compagnie et, je crois, peut-être avantageux pour le Pacifique-Canadien. L'accord est dans l'intérêt public, et je crois que la direction des chemins de fer Nationaux a bien fait. Ce document me plaît.

M. HUNGERFORD: Un effort mutuel a été accompli, monsieur Walsh.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poursuivre votre question, monsieur Young?

M. YOUNG: J'enregistre ce fait qu'on ne sait pas quelle compagnie a pris l'initiative de la proposition.

M. HUNGERFORD: La proposition actuelle est l'aboutissement de longues négociations—propositions et contre-propositions, discussions et modifications de toute sorte, en ce qui concerne cette question.

M. ARMSTRONG: Il y avait une question posée par M. Vien au sujet des messageries. Les renseignements ne sont pas disponibles; mais si vous le voulez, nous les ferons préparer pour les donner à M. Vien.

Le PRÉSIDENT: Il sera très satisfait de cela.

M. ARMSTRONG: Il y avait une autre question.

Le PRÉSIDENT: Un instant. Les autres membres du Comité veulent-ils une copie du rapport qui sera fourni à M. Vien.

M. YOUNG: Monsieur le président, nous sommes un comité.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. YOUNG: Aucun membre du Comité n'a droit à un rapport ou quoi que ce soit de ce genre. C'est fourni au Comité, ou ce n'est pas fourni du tout.

Le PRÉSIDENT: Je le sais. Mais nous avons souvent, au Comité, décidé, d'un consentement unanime, que certains renseignements, utiles à un seul membre du Comité, lui seraient fournis.

M. YOUNG: Pourquoi agir ainsi?

Le PRÉSIDENT: Pourquoi? Parce qu'on l'a demandé.

M. YOUNG: Je ne le demande pas pour moi. Je le demande pour le compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Je n'y vois pas d'inconvénient. C'est exactement ce que je vous demande. Voulez-vous une copie du rapport? Je suis parfaitement satisfait. Vous préparerez ce rapport, monsieur Armstrong—une copie pour chaque membre du Comité.

M. ARMSTRONG: Oui. Il y a une autre question posée par M. Vien sur les taux payés par le ministère des Postes aux chemins de fer, pour le transport des courriers. Je vais les lire pour que cela figure au compte rendu, si vous le voulez.

	Cents par mille
60 pieds B.P.C.	35
30 pieds B.P.C.	20
60 pieds Bagage ou entreposage	36
30 pieds Bagage ou entreposage	20
15 pieds Bagage ou entreposage	13
7 pieds Bagage ou entreposage	6½
3 pieds Bagage ou entreposage	4

Les initiales B.P.C. signifient: Bureau de poste des chemins de fer.

M. HOWDEN: Ces taux s'appliquent au transport du courrier, et la distribution du courrier est assurée par le bureau de poste?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. YOUNG: Au point de vue des chemins de fer, ces taux sont-ils assez satisfaisants?

M. HUNGERFORD: Il est difficile de répondre à cette question, parce qu'il est difficile de séparer de l'ensemble les dépenses de ce service. C'est vraiment très difficile.

M. HEAPS: Existe-t-il quelque contrat fixe entre les Postes et les compagnies ferroviaires concernant le transport du courrier?

M. HUNGERFORD: Des contrats? Oui.

M. HEAPS: Pour plus de précision, j'entends: les compagnies prennent-elles tant d'espace qu'elles paient, qu'elles l'utilisent ou non?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. HEAPS: Alors il doit exister une entente fixe?

M. HUNGERFORD: Elles s'entendent avec nous pour obtenir tant d'espace sur certains trains qu'elles paient selon le parcours.

M. HOWDEN: Puis-je demander ceci au président: a-t-il jamais semblé que les chemins de fer transportaient le courrier à perte?

M. HUNGERFORD: Ainsi que je l'ai dit, cela mériterait une étude très compliquée et très difficile.

M. HOWDEN: Je vous ai posé cette question simplement parce que je suppose que les chemins de fer cesseraient de transporter le courrier à perte. Ce ne serait pas juste de le leur demander.

M. HEAPS: Les taux sont-ils restés stationnaires pendant quelque temps?

M. HUNGERFORD: Je ne crois pas qu'ils aient varié depuis quelque temps; ils ont été en vigueur depuis plusieurs années.

M. HEAPS: Ces ententes sont-elles mutuelles entre les compagnies et le ministère des Postes?

M. HUNGERFORD: Non. C'est le ministère des Postes qui fixe les taux du transport du courrier.

M. HEAPS: Est-ce qu'il les fixe ou s'ils sont basés sur une entente mutuelle?

M. HUNGERFORD: Non, cette entente n'est pas mutuelle. M. Armstrong vient de me dire que cette échelle de taux remonte à 1922.

M. MCKINNON: Les frais d'exploitation des chemins de fer se sont accrus considérablement depuis lors, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: A certains égards.

M. MCKINNON: Ce qui aurait pu être une transaction avantageuse alors ne l'est plus aujourd'hui.

L'hon. M. STEWART: Le ministère des Postes n'exploite pas les wagons-poste.

M. MCKINNON: Je vous demande pardon?

L'hon. M. STEWART: Le ministère des Postes n'exploite pas les wagons-poste; il a la direction de ses employés.

M. MCKINNON: Mais le chemin de fer exploite les wagons.

L'hon. M. STEWART: Non, ses trains les remorquent simplement. Le chemin de fer n'acquitte rien pour leur exploitation.

M. MCKINNON: Mais il les remorque.

L'hon. M. STEWART: Oui; c'est tout.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres réponses à donner?

M. HUNGERFORD: M. Walsh a posé une longue liste de questions. M. Vaughan est présent, peut-être pourrait-il le satisfaire.

Le PRÉSIDENT: MM. Stewart et Walsh ont tous deux posé certaines questions —M. Stewart à la première séance du Comité et M. Walsh hier—concernant le

charbon. La direction s'oppose à publier certains renseignements, mais M. Vaughan est ici pour nous expliquer la situation, si vous insistez pour avoir des réponses immédiates, monsieur Stewart. Cela vaut pour M. Walsh, monsieur Vaughan.

M. VAUGHAN: Je n'ai reçu ces questions que vers 4 h. 30 hier après-midi et je n'ai pu les étudier beaucoup. Mais je crois pouvoir répondre à la plupart. J'ai répondu par écrit à plusieurs; avec la permission de M. Walsh, je répondrai oralement aux autres—si vous voulez les revoir.

PREMIÈRE SÉRIE

1ère question: Quel est le nombre de tonnes de houille pour le National-Canadien livrées à Chipman, N.-B., pendant 1936 et 1937 et les deux premiers mois de 1938?

Réponse:

Année	Tonnes
1936	45,878
1937	46,075
1938 (jan. et fév.)	4,515

4ème question: Quel est le prix global par tonne, tous frais compris de l'huile livrée à Chipman?

Réponse:

Année	Gros	Menus
1936	$4.00	$2.25 à $2.50
1937	4.00	2.25 à 2.40
1938 (jan. et fév.)	4.00	2.25 à 2.40

DEUXIÈME SÉRIE

8ème question: Quel est le nombre de tonnes de houille pour le National-Canadien transportées sur cette ligne en éperon?

Réponse. 963,484 tonnes nettes. (A partir de 1924 jusqu'au 28 février 1938).

TROISIÈME SÉRIE

1ère question: Pendant 1936-1937 et janvier et février 1938, combien de tonnes de houille ont été fournies au National Canadien, par mois, de chacune des régions suivantes, (*a*) Maccan, (*b*) Springhill, (*c*) New-Glasgow, (*d*) autres régions de la Nouvelle-Ecosse.

Réponse:

1936	Maccan	Springhill	New-Glasgow	Autres régions de la Nouv.-Ecosse	Total
Total	45,525	140,978	172,383	63,027	421,913
1937					
Total	31,528	100,483	307,071	75,272	514,354
1938					
Janvier-février	10,172	17,792	58,029	15,913	101,906
Transportée par eau					
1936	....	....	132,267	684,629	817,296
1937	....	....	132,295	693,212	825,507

TROISIÈME SÉRIE

4ème question: A quels endroits du Nouveau-Brunswick a-t-on employé la houille ci-dessus de la Nouvelle-Ecosse et quel a été le nombre de tonnes de chaque espèce? (1936-1937, 2 mois de 1938).

Réponse:

Bathurst	....	3,100
Campbellton	33,000	38,000
Moncton	56,000	77,000
Newcastle	7,000	10,000
Saint-Jean	21,000	23,000
Edmundston	....	4,000
Longley	....	4,700
Napadogan	....	2,700
Frédéricton	2,000	2,800
	119,000	165,300

Les chiffres manquent pour les deux premiers mois de 1938.

TROISIÈME SÉRIE

8ème question: Combien de tonnes de houille le National-Canadien achète-t-il en Nouvelle-Ecosse pour usage au (*a*) Nouveau-Brunswick; (*b*) en Nouvelle-Ecosse; (*c*) dans Québec; (*d*) dans l'Ontario?

HOUILLE TRANSPORTÉE EN WAGONS

	1936	1937
Nouveau-Brunswick	119,000	165,300
Nouvelle-Ecosse	285,991	322,354
Québec	31,000	26,700
Ontario	Auc.	Auc.

HOUILLE TRANSPORTÉE PAR BATEAUX

Nouveau-Brunswick	Auc.	Auc.
Nouvelle-Ecosse	Auc.	Auc.
Québec	518,244	290,084
Ontario	299,052	235,423

Estimation partielle.

9ème question: Combien le National-Canadien achète-t-il de houille du Nouveau-Brunswick pour utilisation dans chacune des provinces ci-dessus?

Réponse:

	1936	1937
Nouveau-Brunswick	101,819	83,491
Nouvelle-Ecosse	Auc.	Auc.
Québec	28,719	33,276
Ontario	Auc.	Auc.

Les chiffres pour janvier-février 1938 sont incomplets.

Le PRÉSIDENT: Cela s'applique-t-il aux questions posées par MM. Stewart et Walsh?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas les questions de M. Stewart. Je n'en connais pas la nature. J'ignorais que le Comité devait en être saisi, mais j'y puis répondre de façon générale. Nous n'aimons pas publier les prix qu'on nous fait, étant d'avis que cela entrave nos affaires. Si une compagnie qui nous consent un prix spécial sait qu'il va être publié ou le suppose, il est improbable qu'elle consente ensuite des prix de faveur. Etant donné que les prix consentis à nos concurrents ne sont pas publiés, nous ne croyons pas qu'il soit juste de nous demander de publier les

prix que nous payons. A ce sujet, je crois savoir ce qui se cache là-dessous. Cependant, je ne fais qu'une supposition. Il y a à Chicago un particulier, il n'est pas dans le commerce du charbon, qui a essayé d'obtenir de nous nombre de renseignements sur nos prix. Nous avons refusé de les lui communiquer; c'est peut-être un moyen qu'il prend pour les obtenir.

L'hon. M. STEWART: Je ne le connais pas du tout.

M. VAUGHAN: Je puis faire erreur sur ce point.

L'hon. M. STEWART: Monsieur le président, M. Vaughan parle-t-il de la question que j'ai posée?

M. VAUGHAN: Je parle de cette question concernant le Kentucky.

L'hon. M. STEWART: C'est au nombre des questions posées le premier jour.

M. VAUGHAN: Ce sont les seules questions que j'ai; je viens de les voir.

L'hon. M. STEWART: Ce sont les miennes?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. STEWART: Je ne connais personne à Chicago. Je ne puis être en relation avec lui.

M. VAUGHAN: Je ne dis que...

L'hon. M. STEWART: Je ne veux pas que la direction du chemin de fer aille trop loin pour ne pas nuire à ses intérêts. Mais j'aimerais obtenir d'elle tous les renseignements en l'espèce qu'elle croit pouvoir donner. Je crois que la mine en question appartient au chemin de fer?

M. VAUGHAN: Non.

L'hon. M. STEWART: C'est ce qu'on m'a dit.

M. VAUGHAN: Non. Nous achetons toute la houille qu'il nous faut de plusieurs compagnies. Nous employons la houille du Kentucky sur notre ligne de Chicago à Battle-Creek. Nous n'y utilisons aucunement la houille canadienne. Nous achetons cette houille du Kentucky occidental à un très bas prix. Le taux de transport jusqu'à notre ligne à proximité de Chicago est bas.

L'hon. M. STEWART: J'ai compris que le ministre a dit lorsque cette question a surgi qu'il avait compris que la mine ci-haut appartenait au National-Canadien.

M. VAUGHAN: Non, il n'en est pas ainsi. Nous achetons notre houille de plusieurs des mines du Kentucky occidental; non pas d'une seule.

M. HEAPS: Dois-je comprendre que vous avez dit ne pas estimer expédient de publier les prix auxquels vous avez acheté cette houille?

M. VAUGHAN: Nous préférerions nous en abstenir.

M. HEAPS: Je crois que c'est très raisonnable.

M. VAUGHAN: On nous a consenti un prix de faveur sur cette houille. Plusieurs personnes ont essayé de le connaître. Certains des dirigeants même des chemins de fer dans le voisinage de Chicago ont tenté de savoir combien nous avons payé cette houille du Kentucky occidental. Nous croyons l'avoir achetée à un prix très favorable.

M. HEAPS: Je crois que dans les circonstances on ne devrait pas demander à M. Vaughan de dire le prix auquel le National-Canadien a acheté cette houille.

Le PRÉSIDENT: Je crois que cette réponse satisfait amplement M. Stewart.

L'hon. M. STEWART: Je dis que je ne demande pas à la direction de me communiquer rien de plus que ce qu'elle est convaincue pouvoir me donner selon les intérêts du National-Canadien.

M. HOWARD: Très bien.

L'hon. M. STEWART: J'aimerais qu'il allât le plus loin possible en ce sens et qu'il fît un exposé général de la question.

M. YOUNG: Vous êtes cependant convaincu que vous obtenez réellement un très bas prix?

M. VAUGHAN: Nul doute là-dessus. Certaines personnes croient que nous payons un prix plus élevé que celui que nous déboursons et elles nous disent être prêtes à nous vendre de la houille au même prix. Lorsqu'elles nous soumettent leur prix il est loin de celui que nous payons. Nous ne pouvons leur dire que nous nous approvisionnons chez leur voisin à un prix plus bas, non plus que leur révéler le prix. Mais je puis dire, monsieur Stewart, que dans l'ensemble, la houille utilisée sur notre ligne de Battle-Creek vers l'ouest jusqu'à Chicago provient du Kentucky occidental. Nous l'achetons de plusieurs mines. La houille employée à l'est de Battle-Creek provient de nos propres mines.

M. HOWDEN: Cette houille est naturellement employée par les chemins de fer américains?

M. VAUGHAN: Oui et les chemins de fer canadiens emploient du charbon de nos mines.

Le PRÉSIDENT: La même réponse s'applique-t-elle à la question de M. Walsh?

M. VAUGHAN: Oui, pour ce qui est des prix. Je ne crois pas qu'on devrait nous demander de les faire connaître, parce que certaines mines nous consentent des prix de faveur. Mais M. Walsh a demandé nombre de renseignements sur le nombre de tonnes de houille. Je les ai préparés et j'ai donné quelques détails au Comité concernant le prix moyen. En fait, je puis dire avoir répondu à la première question.

Il serait difficile que je réponde à la deuxième. Il faudrait faire venir nos dossiers de Moncton à ce sujet. La communication de ces renseignements ne servirait pas à grand'chose parce que tous les wagons de houille sont échangés d'après les règlements habituels pour le service des wagons.

Il en est de même pour la troisième question. Ces wagons seraient échangés d'après les règlements du bureau pour le droit de stationnement des wagons.

Concernant la quatrième question, j'y ai répondu dans l'ensemble, en donnant les prix moyens.

Quant à la première question, série deux, je n'ai pas les renseignements nécessaires. Nous pouvons les avoir si on le veut. Je peux dire que cette ligne en éperon fut construite il y a quatorze ans. Je me souviens qu'elle coûta environ $195,000. Je crois ce chiffre suffisamment juste, malgré que j'aimerais le vérifier.

Pour ce qui est de la deuxième question, je n'ai pas les frais d'entretien de cette ligne en éperon. La *Minto Coal Company* devrait l'entretenir en vertu d'une entente; je m'attends donc à ce que son entretien ne nous a pas coûté grand'chose. Il a fallu ensuite fournir une locomotive et un fourgon de queue. Je n'ai pas ces données détaillées. Je crois que nous avons fourni une vieille locomotive et un vieux fourgon de queue. C'est tout ce que nous avons fourni concernant l'exploitation de la ligne en éperon. C'est la *Minto Coal Company* qui fournit les hommes pour l'entretien et l'exploitation de cette ligne.

La réponse à la cinquième question est que les frais ordinaires par jour s'appliquent aussi à ce sujet.

M. WALSH: C'est la quatrième question.

M. VAUGHAN: Oui. Voici la cinquième question: "Pendant combien de temps permet-on à ces wagons de stationner sans frais"? La réponse est: les mêmes frais par jour et les mêmes règles quant au droit de stationnement s'appliquent.

La sixième question est: "Quelle fut l'entente pour l'expédition de cette houille par cette ligne en éperon lors de sa construction"? Je ne saisis pas très bien le sens de cette question. Nous avions une entente avec la *Minto Coal Company* à l'effet qu'elle ferait surgir un trafic considérable sur cette ligne, mais

je suppose qu'on veut savoir si au cas où d'autres compagnies étaient desservies par cette ligne, elles auraient ou non le privilège de faire des expéditions par celle-ci à de justes conditions. Je n'ai pas le texte de l'entente primitive, mais si ma mémoire m'est fidèle, cela était prévu. On devait demander un taux raisonnable et si l'expéditeur et la *Minto Coal Company* ne pouvaient s'entendre à ce sujet, la compagnie ferroviaire devait déterminer le taux. J'ai donné les renseignements quant au nombre de tonnes expédiées par cette ligne depuis sa construction. Le National-Canadien en a expédié 963,484. Il y a encore la neuvième question concernant le prix de cette houille à Hardwood Ridge. Je ne crois pas que nous devrions le publier. Je dirais simplement que les mêmes prix généraux s'appliquent que dans la quatrième question.

M. WALSH: A la quatrième question de la série un.

M. VAUGHAN: Oui. Concernant la première question de la série trois, j'y ai répondu ici.

La deuxième question a trait au prix de la houille de la Nouvelle-Ecosse. Si M. Walsh y consent, je ne soumettrai pas ce prix, parce qu'il comporte de nombreux facteurs s'y rapportant.

M. WALSH: Je suppose qu'un grand nombre des mines dont il est question à la deuxième question, série trois, se trouvent sur les lignes du National-Canadien; est-ce exact?

M. VAUGHAN: Non. Relativement à la première question, toutes ces régions se trouvent sur les lignes du National-Canadien.

La deuxième question était: quel prix paie-t-on la houille de la Nouvelle-Ecosse f.a.b. wagons du National-Canadien dans les régions ci-dessus"? Toute cette houille provient de mines situées sur nos propres lignes.

Puis on a demandé: "Quel est le coût par tonne-mille du transport de la houille de la Nouvelle-Ecosse au Nouveau-Brunswick"? Il y a tant de facteurs dont il faut tenir compte, les rampes et autres, qu'il serait très difficile d'établir le coût du transport de cette houille entre certains endroits.

La quatrième question était: "A quels endroits au Nouveau-Brunswick a-t-on employé cette houille de la Nouvelle-Ecosse et combien y en avait-il de tonnes de chacune"? J'ai donné ces renseignements ici.

Je ne comprends pas très bien la sixième question, monsieur Walsh.

M. WALSH: C'est la cinquième question.

M. VAUGHAN: Je peux répondre à la cinquième question de cette façon: toute la houille que nous employons dans les provinces Maritimes est classée. La houille de diverses mines a fait l'objet d'épreuves; on a attribué à chacune de ces houilles un pourcentage quant au rendement. Dans l'achat de ces houilles nous fixons un prix que nous croyons juste; il est basé sur le rendement de la houille et la longueur du trajet jusqu'à destination.

Quant à la septième question, je ne crois pas que nous devions nous en occuper, vu qu'elle a trait aux salaires. Elle intéresse les exploitants des mines et les mineurs. C'est uniquement à eux de la débattre.

La huitième question: "Combien le National-Canadien achète-t-il de houille en Nouvelle-Ecosse, pour utilisation au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Ecosse, Québec et Ontario?" Nous avons répondu à cette question.

Neuvième question: "Combien achète-t-il de houille du Nouveau-Brunswick pour utilisation dans les provinces ci-dessus"? Nous y avons déjà répondu. Si vous voulez d'autres renseignements, monsieur Walsh, je ferai mon possible pour vous les fournir.

M. WALSH: A propos des achats de houille, monsieur Vaughan, autant que possible vous les effectuez naturellement à proximité de vos lignes?

M. VAUGHAN: Oui. Nous nous y efforçons. Certains propriétaires de mines du Nouveau-Brunswick se sont plaints que nous ne nous approvisionnions pas assez

chez eux, mais cinq de ces mines sont sur la ligne du Pacifique-Canadien; il n'y en a que deux sur notre ligne. Nous préférons naturellement acheter de la houille de mines situées sur notre ligne, bien que nous en achetions en assez grande quantité des mines situées sur le Pacifique-Canadien au Nouveau-Brunswick. De fait, malgré que la plupart des mines soient situées sur ce chemin de fer au Nouveau-Brunswick, nous employons plus de leur houille que celui-ci.

J'aimerais donner quelques explications sur les chiffres ci-haut. Les mineurs au Nouveau-Brunswick furent en grève environ trois mois, approximativement au début d'octobre l'an dernier, et la grève ne prit fin qu'en janvier. Le National-Canadien perdit par conséquent une quantité importante de houille.

M. WALSH: Il faut aussi tenir compte dans les achats de houille, comme dans ceux d'autres marchandises en vrac, du commerce que pourraient vous rapporter directement ou indirectement les mines et les associations desquelles vous effectuez vos achats?

M. VAUGHAN: C'est très vrai.

M. WALSH: Ce pourrait être un facteur primordial?

M. VAUGHAN: Nous avons besoin de tout le commerce possible, et naturellement, nous encourageons les compagnies qui nous encouragent, pourvu que les prix et la qualité de leurs produits soient toujours satisfaisants.

M. WALSH: Vous ne demandez pas de soumissions pour chaque tonne de charbon qu'il vous faut?

M. VAUGHAN: Non. Nous fixons un prix que nous croyons raisonnable. Quand nous demandons des soumissions sur le charbon nous constatons que les prix sont beaucoup plus élevés que nous ne pouvons payer et nous jugeons plus satisfaisant de fixer nous-mêmes ce que nous jugeons être un prix équitable.

M. WALSH: Ces prix peuvent varier selon les provinces et selon l'emplacement des mines?

M. VAUGHAN: Et la qualité du charbon.

M. WALSH: Et la somme d'affaires que vous pouvez tirer de cette section particulière?

M. VAUGHAN: Nous n'octroyons à aucune compagnie des prix plus élevés simplement parce qu'elle nous a donné plus de commandes, mais nous pouvons lui octroyer une préférence sur le tonnage.

M. HEAPS: Le charbon que vous tirez de votre mine de Virginie vaut-il autant que celui que vous tirez de la Nouvelle-Ecosse?

M. VAUGHAN: Oui, il est de meilleure qualité.

M. HEAPS: Puis-je vous demander, sans divulguer le coût pour la compagnie, ce qu'est l'écart de prix entre le charbon de Virginie et celui des provinces Maritimes?

M. VAUGHAN: L'écart moyen des prix, compte tenu du coût à la mine.

M. HEAPS: Le coût sur le carreau de la mine.

M. VAUGHAN: Entre le charbon que nous produisons nous-mêmes et le coût du charbon de la Nouvelle-Ecosse il y a un écart moyen de $2.50 dans les prix.

M. HEAPS: Par tonne?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HEAPS: Avez-vous réussi à trouver la raison pour laquelle il y a une si grande différence dans le prix du charbon sur le carreau de la mine?

M. VAUGHAN: Nous avons cherché la raison de cet écart et nous avons discuté longtemps avec les opérateurs sur les prix. Nous avons demandé à plusieurs d'entre eux de nous soumettre leur prix de revient, le détail du coût d'extraction, quand nous jugions leurs prix trop élevés; mais j'ignore pourquoi

le coût de revient du charbon de la Nouvelle-Ecosse est si élevé. Les conditions en ce dernier endroit sont inusitées; bon nombre des mines sont immergées sous la mer et il faut pomper beaucoup d'eau. L'extraction se fait dans des conditions difficiles.

M. HEAPS: Je n'ai jamais réussi à trouver la raison de cette différence énorme des prix. Certaines des mines des provinces Maritimes se prêtent à un travail facile d'extraction.

M. VAUGHAN: Oui, certaines d'entre elles. Il y a une grande différence dans le coût d'extraction selon les districts.

M. EMMERSON: Les mines de la Nouvelle-Ecosse ne sont-elles pas plus profondes que celles de la Virginie ouest?

M. VAUGHAN: Oui, pour quelques-unes. Ainsi à Sydney certaines mines sont à une profondeur de deux à trois milles sous la mer.

M. HEAPS: Mais il existe d'autres mines qui ne sont pas sous la mer, celles de Stellarton, par exemple, et où l'extraction est facile.

M. VAUGHAN: Certaines sont d'une couche mince, ce qui occasionne naturellement des travaux difficiles et coûteux.

M. HEAPS: Mais vous ne pouvez cependant nous dire la raison de cet écart formidable de $2 par tonne?

M. VAUGHAN: Non. J'ai assez souvent prié les exploitants de chercher à résoudre le problème, mais ils n'ont jamais pu y réussir.

M. WALSH: Dans quelle proportion la question de salaire entre-t-elle dans le coût?

M. HEAPS: Les salaires aux Etats-Unis sont plus élevés qu'ici.

M. VAUGHAN: Oui, je le crois.

M. WALSH: Et quelles sont les conditions atmosphériques?

M. VAUGHAN: Il n'y a pas une grande différence dans les conditions atmosphériques. Nos mines sont situées dans l'Ohio juste en face de Wheeling, sur l'autre rive, dans la Virginie ouest.

M. HEAPS: Nous avons souvent demandé la raison de la différence des prix que vous payez, et nous n'avons jamais pu rien savoir de précis.

M. WALSH: Vous avez analysé le prix de revient pour la Virginie-ouest et pour l'Ohio, et vous possédez les mêmes renseignements pour la Nouvelle-Ecosse; où avez-vous constaté un écart radical?

M. VAUGHAN: Nous avons toujours obtenu des explications des exploitants de la Nouvelle-Ecosse sur les conditions difficiles sous lesquelles ils extrayaient leur charbon; ils nous ont aussi parfois fourni les chiffres du coût d'extraction. Ainsi l'énergie leur coûte parfois très cher. J'ignore pourquoi, mais c'est un fait. En tous cas, nous avons souvent étudié la question avec eux; par ailleurs j'ai comparé le détail du coût d'extraction aux Etats-Unis et dans la Nouvelle-Ecosse, l'Alberta et ailleurs. Très peu d'entre les propriétaires de mines semblent, en tous cas, encaisser des bénéfices dans la Nouvelle-Ecosse ou au Nouveau-Brunswick.

M. WALSH: Bien qu'ils vendent leur chabon $2 de plus par tonne, font-ils des profits?

M. VAUGHAN: Bien peu de mines des Etats-Unis encaissent des bénéfices de nos jours. Comme vous le savez, le gouvernement des Etats-Unis a fixé un prix, l'automne dernier, en vertu de leur loi concernant la réglementation du combustible. Cette fixation des prix ne dura qu'environ soixante jours. Sous ce régime les prix haussèrent, mais dès sa disparition les prix baissèrent, et, pour cette raison, je crois que bon nombre de mines des Etats-Unis n'entrent pas dans leurs frais de nos jours.

M. HEAPS: Pour les mines exploitées par les chemins de fer il n'y a pas de perte. Vous obtenez du charbon sur l'autre rive de la rivière Ohio sans perdre d'argent.

M. VAUGHAN: Non. Nous pouvons extraire du charbon à meilleur compte que nous ne pouvons l'acheter ailleurs.

M. HOWDEN: Quel est l'écart approximatif?

M. VAUGHAN: Je puis vous répondre comme ceci: le prix fixé par le contrôleur du combustible jusqu'à il y a une couple de mois pour le charbon extrait dans notre district fut de $2.15 la tonne, et nos frais vont de 30 à 40 cents la tonne de moins que ce prix, tout compte fait, à savoir: les intérêts, la dépréciation, l'épuisement et les autres facteurs qui entrent dans l'exploitation.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout, monsieur Walsh? J'ai communiqué au secrétaire les réponses écrites pour qu'elles apparaissent au compte rendu.

M. EMMERSON: Puis-je poser une question au directeur? Page 15, à la rubrique des frais d'outillage, figurent les chiffres relatifs aux réparations de locomotives à vapeur et autres, aux wagons de transport de marchandises et aux voitures à voyageurs. Je désirerais avoir un état comparé du nombre d'employés au service des locomotives et aux ateliers de réparations, de même qu'aux ateliers de fabrication de wagons, de 1929 à 1937, dans tous les ateliers du réseau.

M. ARMSTRONG: Désirez-vous avoir ces données pour chaque atelier ou pour l'ensemble du réseau?

M. EMMERSON: Pour chaque atelier.

M. ARMSTRONG: Nous n'avons pas les chiffres sous la main. Nous ne pouvons que vous donner les chiffres d'ensemble pour les ateliers. Si vous exigez les données pour chaque atelier nous pouvons vous les fournir.

M. EMMERSON: Vous dites qu'en 1937 la main-d'œuvre aux ateliers de wagons pour tout le réseau entre dans la proportion de 78 p. 100 de ce qu'elle fut en 1929, et de 90 p. 100 à vos ateliers de locomotives. Il est impossible d'obtenir la moyenne pour chaque atelier?

M. ARMSTRONG: Il faudrait obtenir la moyenne du nombre d'employés pour l'année. Je suppose que c'est ce que vous désirez?

M. EMMERSON: Oui.

M. HUNGERFORD: Nous pouvons vous fournir ce renseignement des deux façons, le nombre moyen d'employés pour toute l'année ou le nombre d'employés pour une période donnée de l'année. Ainsi, au 31 décembre...

M. EMMERSON: Nous désirons avoir la moyenne pour l'année.

Le PRÉSIDENT: La moyenne pour l'année?

M. EMMERSON: Oui.

M. ARMSTRONG: A savoir: pour les grands ateliers seulement, pour les ateliers principaux.

M. EMMERSON: Disons ceux de London, Stratford et Montréal.

M. HANSON: M. Emmerson a demandé les chiffres pour Montréal. Quand vous préparerez ces données, voulez-vous fournir ceux des principaux ateliers à l'ouest de Montréal?

M. EMMERSON: Pour tout le réseau.

M. ARMSTRONG: Pour tout les principaux ateliers du réseau au Canada.

Le PRÉSIDENT: On fera ce travail de recherches. Monsieur Walsh, le ministre est présent; si vous désirez entrer en lice avec lui, libre à vous.

M. WALSH: Faut-il répéter la question?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. WALSH: La question soulevée hier avait trait à l'ouverture de l'hôtel de Vancouver. Au cours de l'année dernière, le ministre de la Défense nationale

a annoncé en cette ville de Vancouver que le conseil d'administration du National-Canadien faisait construire l'hôtel dont les travaux duraient depuis 1926 et que l'ouverture officielle en serait effectuée en 1939. J'ai demandé hier pourquoi le ministre de la Défense nationale, bien qu'il est le député de l'une des circonscriptions de Vancouver et qu'il donne tous ses soins à la Défense nationale, servait de porte-parole pour faire une déclaration d'une telle importance qui dans le cours ordinaire des choses revenait au conseil d'administration—s'il est vrai que le conseil d'administration du National-Canadien soit un organisme indépendant, comme il convient qu'il le soit, c'est là une partie de ses fonctions et une partie de ses attributions. Je me suis demandé pourquoi cette déclaration n'était pas venue, comme cela se ferait au sein d'une entreprise commerciale ordinaire, du président ou de l'administrateur général de l'entreprise intéressée et non du ministre.

L'hon. M. HOWE: L'un des administrateurs me posa officiellement la même question. Les circonstances sont celles-ci: Comme vous le savez, nous sommes venus à une entente avec la ville de Vancouver, il y a quelques années, à l'effet de construire et exploiter un hôtel. Tout naturellement, quand un membre du gouvernement se rend à Vancouver il subit une pression très forte de la part de la ville à l'effet de tenir son engagement. J'ai subi cette pression à chacune de mes visites dans cette ville. M. Mackenzie a eu le même sort—à chacune de ses visites. Il m'en a dit un mot avant d'entreprendre ce voyage. Je lui ai répondu alors que je ne savais rien à ce sujet mais que dès l'instant que j'apprendrais quelque chose je le lui communiquerais. Après l'élection et avant qu'il ne quittât Vancouver, je...je crois lui avoir télégraphié tard, le soir de l'élection; ce télégramme ne pouvait donc produire réaction sur les élections; je crois d'ailleurs que les journaux du lendemain publièrent la nouvelle.

L'hon. M. STEWART: Le ministre de la Défense nationale fut simplement victime des circonstances.

L'hon. M. HOWE: Non, pas la victime des circonstances. Naturellement, comme il est le député de Vancouver, c'est à lui que la ville s'adresse.

M. HANSON: Bien plus, il est le ministre de la Colombie-Britannique.

M. WALSH: Je craignais qu'il ne pût donner naissance à un système de...

L'hon. M. HOWE: Incidemment, si vous allez plus loin, je puis fouiller le dossier de l'annonce de M. Stevens quand les travaux de l'hôtel commencèrent.

M. WALSH: Je m'intéresse peu aux paroles d'alors de M. Stevens.

L'hon. M. HOWE: Vous vous y fussiez intéressé si vous eussiez été membre du parti à l'époque. monsieur Walsh.

M. WALSH: J'imagine que si j'eusse siégé à l'opposition quand M. Stevens jouissait des avantages d'un portefeuille, j'eusse adopté la même attitude; je me contente de m'opposer à une certaine façon d'agir au sein du cabinet de la part du ministre de la Défense nationale, une attitude comme celle qui s'est produite entre le ministre de l'Agriculture et le ministre du Commerce.

L'hon. M. HOWE: Par le ministre des Transports.

M. WALSH: Non; le ministre des Transports est très haut dans mon estime.

Le PRÉSIDENT: Ecoutez; écoutez.

M. WALSH: Je n'aime pas qu'aucun autre membre du cabinet n'outre passe ses droits, car je sais que ce ministre, étant donné son tempérament, ne reviendrait pas sur une décision aussi facilement que pourraient le faire certains autres ministres. Je n'aime pas que le ministre de la Défense nationale présume de déclarations censées venir du ministre des Transports ou de la direction du chemin de fer. Il me semble que le ministre de la Défense nationale est assez pris par ses fonctions de ministre sans chercher à se créer un petit avantage politique de ce que le gouvernement décide de faire pour la ville

de Vancouver en matière de chemins de fer. A mon avis, ce fut très mal de la part de l'honorable Mackenzie de faire cette déclaration et de profiter des circonstances pour s'assurer des avantages d'ordre politique. Ce n'est d'ailleurs pas la première fois qu'il en agit ainsi et je veux croire que c'est la dernière.

L'hon. M. HOWE: Vous constaterez, je crois, que les autres ministres, dans le passé, ont agi absolument de même, et que tous les députés ont tenu la même attitude.

M. WALSH: Je ne tiens pas à remonter aussi loin.

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas que vous ayez à regarder d'un côté ou l'autre de la Chambre pour constater la même situation.

M. YOUNG: En ma qualité d'humble membre du Parlement, représentant de l'une des circonscriptions de l'Ouest, je me souviens que l'on m'a questionné sur à peu près tout; et la chose est vraie, je crois, de chacun des députés de cette Chambre. Nous cherchons à renseigner nos commettants et pour ma part je ne réussi à voir rien de bien étrange ou de très irrégulier, en tous cas rien de malhonnête, en ce que le ministre de la Colombie-Britannique fournisse à la population de la Colombie-Britannique les renseignements qu'elle désire. Je ne vois pas que si M. Stevens, envers qui M. Walsh semble n'avoir pas grande estime, ou M. Mackenzie, méritent un blâme pour avoir fourni à la population du pays des renseignements sur des affaires d'un grand intérêt pour tous.

L'hon. M. HOWE: Tout ce qu'il a dit est que le gouvernement était présentement disposé à tenir un engagement conclu avec la ville de Vancouver, engagement qui eût dû être rempli il y a nombre d'années. C'est à peu près tout. Il me semble qu'il a agi absolument comme il convenait.

M. WALSH: Si encore il avait fait cette déclaration de cette manière. Le rapport du journal, et j'ai lu le rapport d'un journal qui n'est pas conservateur...

Le PRÉSIDENT: Tous ces discours, voyez-vous, sont fort mal reproduits.

M. WALSH: Ces discours sont tous fort mal reproduits, en effet, et je suis aise d'entendre dire que les journaux ont mis dans la bouche de l'honorable Ian Mackenzie des paroles qu'il ne voulait pas prononcer. Toutefois, je désire contredire mon honorable ami qui se dit un humble député. J'ai entendu cette épithète avec plaisir. Je n'ai rien dit de désobligeant pour M. Stevens. Je me suis contenté de déclarer que je ne tiens nullement à assumer la responsabilité de ce que M. Stevens peut avoir dit dans le passé ou de ce qu'il pourrait dire dans l'avenir. Il est son propre juge en l'occurrence.

M. HANSON: Nous nous écartons absolument du sujet, je crois.

M. HOWDEN: Oui.

Le PRÉSIDENT: A la levée de notre séance d'hier, nous en étions à la page 18 du rapport.

L'hon. M. STEWART: Une seule question, monsieur Vaughan. Je n'avais pas en mains copie des questions que j'avais posées quand vous y avez répondu tout à l'heure; j'en ai une maintenant. Etes-vous disposé à répondre à quelqu'une des questions?

M. VAUGHAN: Je n'ai aucune hésitation, monsieur Stewart, à vous fournir le nombre d'achats.

L'hon. M. STEWART: Vous n'y voyez aucun empêchement?

M. VAUGHAN: Non. Vous avez ensuite demandé: "quel fut le coût de revient par tonne d'un tel charbon sur le carreau de la mine du Kentucky"? Je préférerais ne pas fournir ce détail. La question suivante fut: "Quel fut le coût du transport par tonne pour ce charbon"? Je n'aimerais pas à fournir ce coût pour la raison que ce qui peut être le tarif pour le transport à un certain endroit peut varier si l'on tient compte des écarts entre certains chemins de fer sur ce tarif.

L'hon. M. STEWART: Je vois.

M. VAUGHAN: Votre autre question fut: "Par l'entremise de quel agent ou de quelle agence ou de qui a-t-on acheté le charbon"? Nous n'avons aucune raison particulière de ne pas fournir ce détail; nous aimerions autant ne pas le dire, mais nous n'avons aucun secret à garder à ce sujet. Votre autre question fut "Quel était le nom de la mine du Kentucky d'où l'on a tiré le charbon"? Le réponse se trouve réellement à la quatrième question. Il y a eu plusieurs mines. La question suivante fut "Y a-t-il eu des soumissions pour cette catégorie de charbon"? De temps à autre on a demandé des soumissions pour ce charbon et l'on a accepté la soumission la plus basse. Nous avons souvent obtenu par marchandage des prix très inférieurs à toute soumission que nous ayons pu recevoir. L'autre question fut "La compagnie qui fournit le charbon fournit-elle du transport au réseau du National-Canadien"?

L'hon. M. STEWART: Vous avez répondu à cela. Il y a une question d'ordre général que je désirerais poser, mais on y a peut-être répondu pendant que je parcourais cette copie. Croyez-vous, monsieur Vaughan, que le coût du charbon soit moindre pour la compagnie quand il est extrait de vos propres mines que quand vous l'achetez d'autres compagnies?

M. VAUGHAN: Pour certains districts c'est le cas, monsieur Stewart, et nous réservons ce charbon pour les districts où il est d'utilisation économique. Je puis vous répondre ainsi mais je n'aimerais pas que ma réponse allât au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Cette réponse est-elle satisfaisante?

L'hon. M. STEWART: Absolument.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, à la page 18 je vois une rubrique "Compte de placement sur propriété." A-t-on des questions à poser à ce sujet; préfère-t-on m'en faire les détails?

Le PRÉSIDENT: Transactions de 1937 sur le titre net de propriétaire. On pourrait peut-être remettre ceci à plus tard quand nous en serons à l'étude du rapport. M. Clark sera présent cet après-midi et nous fournira tous les renseignements. Question pendante.

Dette fondée—principal et intérêt. Nous avons déjà examiné cette question et le secrétaire du Comité prend tout spécialement note des considérations émises par les membres du Comité en vue de les inclure au rapport. A-t-on d'autres questions à poser?

M. YOUNG: Nous avons, je crois, assez bien épuisé le sujet hier; toutefois, je note ici la date d'émission de certaines débentures qui remonte jusqu'à 1875; il s'agit de débentures 5 p. 100 perpétuelles. Ces actions furent émises par une compagnie particulière. Aujourd'hui il s'agit d'un chemin de fer étatisé, et il me semble que nous devrions voir à obtenir de meilleurs taux d'intérêt que celui-là. Le mot "perpétuelles" veut apparemment dire que ce chemin de fer serait toujours forcé de porter le fardeau d'un taux d'intérêt dépassant les taux d'aujourd'hui, ce qui est injuste pour le chemin de fer; bien plus, à mon avis, le taux d'intérêt est à tous égards trop élevé. J'écoute parfois des échanges d'avis sur le mot répudiation, et bien que je ne ne sois pas de ceux qui aimeraient à épouser cette attitude, je ne suis pas en faveur de ce que l'on appelle d'ordinaire une répudiation, cependant je ne puis m'empêcher de penser que maintenant que ce chemin de fer est devenu la propriété de l'Etat, il doit y avoir quelque moyen de retirer ces actions du marché et d'obtenir de l'argent d'une autre source et à des intérêts conformes au cours du jour. Je crois y voir une situation absolument fausse; or, quand une situation est fausse il doit y avoir un remède à y apporter. Nous ne souffrons certainement pas pour l'instant d'une telle pénurie de ressources qu'on ne puisse découvrir un procédé grâce auquel on pourrait faire totalement disparaître cette anomalie. Je ne crois pas que quiconque mis en face d'une telle situation n'en reçoive pas un choc. L'autre jour, à la Chambre

nous parlions de la question du congédiement d'employés. Or, un député déclara que pendant que l'on jetait des employés dans la rue, le capital placé, et particulièrement placé comme dans ce cas-ci, était préservé de toute façon. Ces taux d'intérêt, comme je viens de le dire, dépassent ceux de nos jours. Je crois que personne ne trouverait raisonnablement à redire si l'on forçait le capital à se conformer aux conditions présentes. Pour ma part, je serais certainement disposé à insister pour que l'on allât aussi loin que possible pour découvrir un procédé, un moyen quelconque, de retirer ces actions du marché et d'obtenir de l'argent à un taux beaucoup plus équitable d'intérêt que celui en vigueur maintenant.

Quelques hon. MEMBRES: Ecoutez; écoutez.

L'hon. M. HOWE: Monsieur le président, je crois pouvoir déclarer que cette affaire soulève une question de principe fort importante, que seul le ministre des Finances peut régler. De nos jours le Canada emprunte couramment à un plus bas taux d'intérêt que n'importe quel pays au monde, les Etats-Unis exceptés, peut-être; et la raison pour laquelle il emprunte à d'aussi bonnes conditions est qu'il honore toutes ses obligations à la lettre. Or, ce que M. Young propose, la remise obligatoire, est une forme de répudiation. J'admets tout de suite que c'est là la forme la moins brutale de répudiation que l'on puisse imaginer; toutefois, c'est une forme qui occasionnerait des réactions certaines sur le taux auquel nous sommes en mesure d'emprunter. Maintenant, j'ignore s'il s'agit absolument ici d'une question de moralité. La moralité y entre certainement, mais il y entre aussi la question de bonne administration. Le ministère des Finances serait le meilleur juge pour en décider, mais je ne crois pas que l'on doive discuter l'affaire au Comité sans la présence du ministre des Finances pour nous servir de guide. Je doute que ce soit une question que le Comité puisse attaquer très avantageusement, car elle touche non seulement le financement des chemins de fer mais aussi tout le financement du Canada.

M. YOUNG: Tout le monde reconnaîtra, je crois, que les paroles du ministre sont parfaitement au point, et pour ma part, je partage l'avis que le ministre des Finances serait probablement l'autorité compétente pour étudier à fond ce problème, compte tenu de l'ensemble de l'agencement financier du Canada.

L'hon. M. HOWE: Tout à fait.

M. YOUNG: Et je veux que mes remarques soient de nature à être signalées à l'attention du ministre des Finances, afin que, avec sa grande habileté et sa connaissance très saine de la situation financière en général, il prenne ces remarques en considération et voie s'il ne pourrait trouver une solution à un état de choses auquel à mon avis, on devrait porter remède.

M. HEAPS: Nous avons discuté cette question hier et j'ai pensé que lorsque nous étudierons notre rapport, ce sera le temps de considérer ce point. Je comprends l'idée du ministre des Transports. Il y a beaucoup de vrai dans ce qu'il a dit. Il est bon, je crois, de nous rappeler que toutes ces obligations ne sont pas exactement dans la même situation, qu'elles n'ont pas toutes été achetées en marché libre. Celles-ci sont des obligations dont le gouvernement a hérité et au sujet desquelles il a assumé une obligation, c'est vrai. Lorsque nous voyons aujourd'hui des obligations à 6½ p. 100 sur une liste d'obligations du C.N.R., et aussi des obligations à 5 p. 100 et ainsi de suite, il y a une certaine force dans la remarque que nous devrions peut-être faire réduire l'intérêt que le réseau a à payer actuellement.

L'hon. M. HOWE: Je crois que ce serait un bon point à mentionner dans le rapport.

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire a reçu des instructions à cet effet. Nous continuons. Page 20, Dominion du Canada.

M. HOWARD: Monsieur le président à propos de cette dette consolidée des chemins de fer Nationaux, serait-il possible de faire indiquer au compte rendu la dette du National-Canadien qui est aux mains du public, ainsi que la dette obligataire du Pacifique-Canadien, c'est-à-dire ses obligations et ses actions privilégiées, et le taux d'intérêt qu'elles payent?

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas sûr que nous ne dépasserions pas nos pouvoirs en le faisant. Nous ne pourrions pas vous fournir, sur le Pacifique-Canadien, les renseignements que vous pouvez obtenir quant au National-Canadien, mais vous pouvez les obtenir d'autre source.

M. HOWARD: Supposons que quelqu'un d'entre nous ait ces renseignements et les dépose avec les autres, y aurait-il quelque inconvénient?

L'hon. M. HOWE: Je doute que cela puisse se faire. Notre Comité regarde les affaires du National-Canadien et n'a rien à voir au Pacifique-Canadien. Je ne crois pas qu'il appartienne au Comité de publier les deux en regard.

Le PRÉSIDENT: Retiré.

M. WALSH: Page 20: Dans le rapport de l'an dernier, les emprunts du Dominion. Comme je l'ai signalé hier, quelques-uns de ces prêts portaient intérêt à 4, 5 ou 5½ p. 100, et cette année ils sont inscrits ici à 3¾ p. 100. Ont-ils été remboursés ou l'intérêt a-t-il été automatiquement réduit? Quelle est la raison de la réduction du pourcentage tel qu'indiqué l'an dernier d'abord et cette année ensuite?

L'hon. M. HOWE: C'est par arrangement avec le gouvernement. C'est un financement temporaire opéré au moyen de bons du Trésor, et le taux est indiqué.

M. WALSH: Il varie: parfois il est de 4 p. 100 et parfois il est plus élevé.

L'hon. M. HOWE: L'intérêt fut réduit lorsque les prêts furent effectués l'an dernier. Je vis le ministre des Finances et je lui dis qu'il ne me paraissait pas juste d'exiger ce taux des chemins de fer, étant donné le taux courant des emprunts de l'Etat, et par arrangement il réduisit le taux à 3¼ p. 100, ce qui, vu la situation à l'époque, lui parut un taux très raisonnable.

M. WALSH: Ces sommes sont-elles représentées par des obligations ou quoi?

L'hon. M. HOWE: Je crois qu'elles ont toutes été remboursées. Le National a vendu ses propres obligations pour un peu moins de 3¾ p. 100.

M. WALSH: L'intérêt sur les prêts de l'Etat s'est élevé à $1,744,550. La somme aurait été plus forte si l'intérêt était demeuré le même que l'an dernier, je présume?

L'hon. M. HOWE: Sans aucun doute.

M. WALSH: Ce qui permet d'avoir un bien meilleur compte que nous n'aurions eu sans cela.

L'hon. M. HOWE: Cette somme ne fut pas incluse dans le bilan de l'an dernier. Elle y est inscrite cette année pour la première fois. L'an dernier, elle fut traitée comme un poste de comptabilité.

M. WALSH: Si le taux d'intérêt était demeuré le même que l'an dernier, le déficit, qui fut de $42,000,000, aurait été plus élevé cette année?

L'hon. M. HOWE: Il aurait été plus élevé comparé à l'autre, mais cet article de $1,700,000 environ devrait être biffé parce qu'il ne figurait pas das l'état de l'an dernier.

M. WALSH: Il n'était pas dans l'état de l'an dernier?

L'hon. M. HOWE: Non.

M. WALSH: Il n'a pas figuré sous le titre d'état des recettes?

L'hon. M. HOWE: Non.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Immobilisations dans les filiales—Adopté.

Importants passifs éventuels—Adopté.

M. WALSH: Je présume que nous allons parler des Lignes aériennes transcanadiennes lorsque nous en arriverons au rapport?

Le PRÉSIDENT: Nous avons un rapport spécial là-dessus. Adopté. Compagnies constituant le réseau de l'Etat canadien—Adopté. Tonnage productif par denrées—années 1937-1936—Adopté.

L'hon. M. STEWART: Simple question de compte rendu. Ceci est la liste des compagnies du réseau actuel du Canadien-National?

Le PRÉSIDENT: Oui.

L'hon. M. STEWART: J'ai pensé qu'on aurait peut-être pu inclure là-dedans la part d'intérêt dans les Lignes aériennes transcanadiennes.

M. COOPER: Cela figure à la page 21.

L'hon. M. STEWART: Page 21?

M. COOPER: Oui, filiales.

L'hon. M. STEWART: Je me demandais si cela n'aurait pas dû trouver place dans cette annexe.

Le PRÉSIDENT: Il en est question dans un rapport spécial.

L'hon. M. STEWART: Nous avons maintenant 99 compagnies. Pourquoi ne pas en prendre une de plus et faire la centaine? Je ne sais si cela devrait être là ou non. Quelle est l'idée, monsieur Cooper? Cela devrait-il ou non trouver place dans cette annexe?

M. COOPER: On désirait faire un rapport distinct pour cela et l'exclure du compte consolidé des chemins de fer Nationaux.

L'hin. M. STEWART: Oui?

M. COOPER: Les compagnies figurant à la page 22 sont celles qui font partie du réseau consolidé. Celles de la page 21 sont celles dans lesquelles nous avons une part d'intérêt mais qui ne figurent pas dans l'état consolidé.

M. MCKINNON: Cela figure séparément sous le titre de Lignes aériennes transcanadiennes.

L'hon. M. STEWART: Oui, comme annexe séparée.

Le PRÉSIDENT: Inventaire du matériel. Adopté.

M. HEAPS: A-t-on commandé du nouveau matériel pour 1938?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. HEAPS: Je me demande justement, monsieur le président, si en commandant du nouveau matériel le gouvernement ou la direction des chemins de fer ne pourraient pas se préoccuper de fournir à leurs propres usines autant d'ouvrage que possible, au lieu de le passer à des compagnies privées.

Le PRÉSIDENT: Y compris Mont-Joli.

M. HEAPS: Que dites-vous?

Le PRÉSIDENT: J'ai dit, y compris Mont-Joli.

M. HEAPS: Je ne sais pas de quoi il s'agit...

M. HUNGERFORD: Je crois que nous l'avons fait, monsieur Heaps.

M. HEAPS: Eh! bien, il y a des plaintes continuelles, monsieur le président, qui viennent à tous les députés de la Chambre, j'imagine, parce que bien des commandes qu'on donne à des compagnies privées pourraient tout aussi bien et à aussi bon marché être remplies par les usines des chemins de fer. Je crois qu'il arrive souvent des plaintes aux députés à cet égard, et lorsque nous constatons que de grandes quantités de matériel sont affermées, si je puis dire, à des compagnies privées, je me demande souvent pourquoi les usines des chemins de fer, à Transcona et ailleurs, n'auraient pas une plus large part des commandes du matériel nécessaire au fonctionnement du National-Canadien.

M. HUNGERFORD: Il n'y a pas eu de changement de politique depuis bien des années.

M. HEAPS: Ce n'est pas une question de changement de politique. J'aimerais voir un changement de politique, et le changement que j'aimerais voir c'est que plus de commandes devraient être confiées aux usines de l'Etat.

M. HUNGERFORD: Il y a bien des complications à ce sujet.

L'hon. M. STEWART: Je vous crois.

M. HUNGERFORD: Nous suivons la politique générale des chemins de fer, et nous croyons qu'elle est de saine économie.

M. HANSON: Trouve-t-on qu'il en coûterait plus cher de fabriquer ce matériel dans les usines de l'Etat que d'en adjuger l'entreprise?

M. HUNGERFORD: Cela dépend de la convenance du travail à telle ou telle usine. Un certain établissement peut fabriquer avantageusement un certain genre de travail, mais n'est pas outillé pour faire telle autre catégorie d'ouvrage.

L'hon. M. STEWART: N'y a-t-il pas aussi l'autre principe, plus grand en ces temps de dépression, de donner de l'emploi de secours? Pour cette raison, on a cru bon, je crois, dans certains cas, de donner du travail en dehors des usines de la compagnie, car les employés de compagnies qui chôment sont un aussi gros problème que les ouvriers des usines du chemin de fer qui chôment également.

M. HUNGERFORD: Ils ne constituent pas un problème pour la compagnie de chemin de fer.

L'hon. M. STEWART: Je veux dire pour le gouvernement.

M. HUNGERFORD: Eh! bien, c'est un autre point de vue.

M. EMMERSON: Les usines du National-Canadien sont-elles des usines de construction ou de réparation?

M. HUNGERFORD: Ce sont surtout des usines de réparation.

M. EMMERSON: Alors, vous ne pouvez construire à aussi bon marché dans ces usines.

M. HUNGERFORD: Comme je l'ai dit auparavant, il est possible et praticable de construire certaines catégories de matériel dans certaines de nos usines; mais elles ne sont pas bien outillées pour exécuter d'autres genres de travaux.

M. HOWDEN: J'aimerais entendre dire par le président que les remplacements de matériel sur les chemins de fer se sont effectués de la façon la plus économique possible. Je viens de Saint-Boniface, où se trouvent les usines Transcona, établissement probablement aussi considérable que n'importe quelle autre usine de la compagnie. Je ne sais. C'est ce qu'on prétend, en tout cas. Je comprends bien que les chemins de fer Nationaux sont une entreprise de transport et que c'est là leur première utilité; que leur affaire n'est ni la construction des locomotives ni la construction des wagons fermés. Je comprends aussi que les chemins de fer Nationaux transportent beaucoup de marchandises pour ces compagnies particulières qui construisent des locomotives et des wagons fermés, et que si ces compagnies étaient totalement méconnues elles méconnaîtraient probablement les chemins de fer Nationaux de leur côté.

L'hon. M. HOWE: Je crois que nous devrions corriger cette affirmation. Elle n'est pas vraie.

M. HOWDEN: Qu'est-ce?

L'hon. M. HOWE: Je crois que la marchandise que nous transportons pour ces compagnies n'est pas à considérer. Nous créons notre propre trafic. Je crois que je ne compterais pas cela comme un facteur. Je ne pense pas que c'en soit un.

M. HOWDEN: Pour prendre le ministre au mot, puisqu'il dit que le transport de la marchandise ne compte pas, si les usines du National-Canadien peuvent assembler des locomotives et construire des wagons fermés, des wagons-glacières et des voitures à voyageurs à aussi bon marché ou à meilleur marché que le che-

min de fer ne pourrait les acheter des usines particulières, alors je ne vois plus rien qui l'empêche de construire son propre matériel. S'il n'y a aucun obstacle et s'il est aussi économique pour le chemin de fer de construire ses propres wagons dans ses usines—les dirigeants ne sont peut-être pas obligés de me le dire, mais on me dit qu'ils pourraient construire ces wagons et ces locomotives—et si ce n'est pas une question d'économie ni une question d'affaires, alors pourquoi ne les construit-il pas dans ses propres usines? Voilà ce que je veux savoir.

M. HUNGERFORD: A cela je répondrai ce que j'ai déjà dit: il y a certaines catégories de matériel que l'outillage des usines permet de construire économiquement. A mon avis, et de l'avis des dirigeants qui ont de l'expérience en ces matières, nos usines ne sont pas outillées pour construire certaines autres catégories de matériel.

M. HEAPS: Je voudrais insister sur ce point. A-t-on commandé en dehors et fait faire par des compagnies privées du matériel que le chemin de fer était en mesure de produire?

M. HUNGERFORD: Dans le passé, oui; on a divisé cela.

M. HEAPS: Cette catégorie de matériel ne pourrait-elle pas à l'avenir se fabriquer dans les usines des chemins de fer?

M. HUNGERFORD: Parfois cela devient une question de temps. Le temps est un élément important dans l'affaire. Il nous faut du temps pour obtenir l'autorisation nécessaire pour produire ou construire le matériel, et nous pouvons en avoir besoin en peu de temps. Il faut tenir compte de bien des choses, dans ce domaine.

M. HOWDEN: Je voudrais dire, avant de passer à un autre sujet, qu'il est très difficile d'être convaincu et satisfait des remarques du président, car nous avons d'une part une déclaration du président qui devrait sûrement valoir, mais d'autre part—et c'est la situation où un député se trouve, en tout cas—nous rencontrons les employés de ces usines et leurs chefs, contremaîtres, surintendants, etc., qui affirment que ce travail pourrait très bien se faire dans ces usines. Naturellement, nos électeurs nous demandent pourquoi l'on ne donne pas plus d'ouvrage à ces usines, vu que ce sont des usines de l'Etat, des entreprises de l'Etat, et que ces hommes travaillent indirectement pour l'Etat.

M. HUNGERFORD: Il y a là une différence de vues.

Le PRÉSIDENT: Page 27.

L'hon. M. STEWART: Monsieur le président, je remarque qu'on a ajouté au matériel 3,785 wagons en 1936 et 852 en 1937; et qu'on a mis au rancart 3,401 wagons en 1936 et apparemment 1,407 en 1937.

M. ARMSTRONG: Je ne crois pas que ce soit exact.

L'hon. M. STEWART: C'est le total, n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: Voici les faits: à la fin de décembre 1936, il y en avait 95,993.

L'hon. M. STEWART: Je ne parle pas du total. Je fais une comparaison entre les nouveaux wagons et les vieux qui furent mis de côté en deux ans.

M. ARMSTRONG: D'un côté il y a les ajoutés.

L'hon. M. STEWART: Oui, les ajoutés.

M. ARMSTRONG: La deuxième colonne représente les ajoutés depuis 1937.

L'hon. M. STEWART: Prenez cela pour l'année 1936. Quel fut le total des wagons ajoutés?

M. ARMSTRONG: Ce n'est pas indiqué.

M. COOPER: Il n'y a pas de chiffres pour 1936.

L'hon. M. STEWART: Je vois ici le total des wagons ajoutés au cours de l'année—page 26—3,785. Est-ce bien le total de cette année-là?

M. COOPER: C'est exact.

L'hon. M. STEWART: Quels furent les ajoutés en 1937, est-ce 852?

M. ARMSTRONG: Non. Pardon.

L'hon. M. STEWART: C'est le chiffre correspondant, n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: Non. En 1937, les ajoutés furent au nombre de 3,785.

L'hon. M. STEWART: Oui, j'ai raison là-dessus.

L'hon. M. HOWE: Pour l'année 1937 cependant.

L'hon. M. STEWART: Je parle de 1936.

M. COOPER: Ce n'est pas indiqué pour 1936.

L'hon. M. HOWE: C'est pour la fin de décembre 1936, et les wagons ajoutés au cours de 1937.

L'hon. M. STEWART: Cela indique les ajoutés de l'année.

M. COOPER: C'est pour 1937.

L'hon. M. STEWART: J'ai cru que c'était le même chiffre qui suivait 1936.

L'hon. M. HOWE: Le chiffre est pour le 31 décembre 1936.

M. ARMSTRONG: Le rapport est pour l'année 1937.

L'hon. M. STEWART: Exactement, et ces ajoutés ont eu lieu au cours de 1937.

M. ARMSTRONG: Très bien. Dans la colonne suivante figurent les mises au rancart au cours de 1937.

L'hon. M. STEWART: Que veut-on dire par "ajoutés"?

M. ARMSTRONG: Ce sont les changements de l'année. Ce sont les wagons qu'on a changés de catégorie.

L'hon. M. STEWART: Ajoutés à une autre catégorie?

M. ARMSTRONG: Ajoutés et retranchés.

L'hon. M. STEWART: Le nombre total?

M. ARMSTRONG: Le nombre total.

L'hon. M. STEWART: Le nombre total en 1936 était de 95,993 et en 1937 il fut de 92,822.

M. ARMSTRONG: En réalité il y avait diminution dans le nombre des wagons, à la fin de 1937, en comparaison de 1936.

L'hon. M. STEWART: Oui, le matériel était moindre à la fin de 1937.

M. ARMSTRONG: C'est exact.

L'hon. M. STEWART: Bien qu'on ait ajouté beaucoup de wagons en 1936.

M. ARMSTRONG: Vous parlez des wagons à marchandises?

L'hon. M. STEWART: Oui. Je ne parle que des wagons à marchandises.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. HEAPS: Avant de quitter cet article, je voudrais demander au président si les chemins de fer sont à court de matériel dans le moment.

M. HUNGERFORD: Pardon?

M. HEAPS: Si vous êtes à court de matériel dans le moment.

M. HUNGERFORD: Pas dans le moment, malheureusement.

M. HEAPS: Malheureusement? Si je pose cette question c'est à cause de la réponse que j'ai obtenue hier au sujet des wagons-lits sur les trains de plaisir à bon marché qui voyagent entre divers endroits de l'Est et de l'Ouest. Je sais qu'il y en a aux Etats-Unis sur les trains à bon marché. Et si nous ne sommes pas à court de wagons, je me demande pourquoi nous ne pourrions pas faire la même chose ici qu'aux Etats-Unis. Je crois que cela encouragerait les gens à voyager plus qu'ils ne le font.

M. HUNGERFORD: Voilà une question que notre service des voyageurs étudie attentivement et que tous les services de voyageurs étudient. Nous faisons ce travail de concert avec le Pacifique-Canadien et sur la même base.

M. HEAPS: Les deux compagnies en sont venues à la conclusion qu'il était plus commode pour les gens de demeurer assis toute la nuit que de prendre un wagon-lit?

M. HUNGERFORD: Nous donnons un très bas prix aux gens qui veulent demeurer assis toute la nuit.

M. HEAPS: Ils seraient peut-être disposés à payer un peu de supplément s'ils n'étaient pas obligés de faire cela.

L'hon. M. STEWART: Certaines gens demeurent assis toute la nuit, en tout cas.

M. HEAPS: Je n'ai pas l'habitude de le faire. Je ne sais pas si vous le faites vous-même.

L'hon. M. STEWART: Parfois, mais pas toujours. Cela dépend de qui m'accompagne.

M. HANSON: Ces 69 wagons-bureaux sont-ils simplement des wagons pour les affaires des chemins de fer ou comprennent-ils les wagons du gouvernement? Appartiennent-ils aux chemins de fer ou s'ils comprennent le wagon du premier ministre et celui du ministre?

M. HUNGERFORD: Nous n'avons rien à y voir. Le gouvernement a un certain nombre de wagons.

M. HANSON: Ils n'y sont pas compris?

M. HUNGERFORD: Non.

M. HANSON: Combien de wagons possède le gouvernement?

L'hon. M. HOWE: Quatre.

M. EMMERSON: Vous avez aussi, au chapitre des automotrices, le chiffre 53. De quoi s'agit-il?

M. ARMSTRONG: De voitures automotrices, uniquement à essence, à l'essence et à l'électricité ou à l'électricité fournie par des moteurs Diesel.

Le PRÉSIDENT: Autre chose? Sinon, adopté. Nous passons maintenant à la page 27, statistiques. Faut-il que je lise tout cela?

M. WALSH: Il y a une question que je voudrais soulever ici,—je ne sais pas si elle a sa place ici, mais autant ici qu'ailleurs, je crois—c'est à propos des moyens de se rendre sur l'île du Prince-Edouard et d'en revenir. Plusieurs d'entre nous ont eu le plaisir d'y aller passer leurs vacances et pour ma part je conseille aux Canadiens de choisir cet endroit de préférence à l'Etat du Maine.

Le PRÉSIDENT: Vous en revenez trop bien renseigné.

M. WALSH: Je crois que plus de gens se rendraient sur l'île du Prince-Edouard si l'on améliorait de beaucoup les moyens de communications et, après certaines études, je crois que la chose est possible. Je conseillerais au président et aux autres hauts fonctionnaires du chemin de fer d'y aller faire un tour quand l'occasion se présentera et d'étudier ce qu'il y aurait à faire pour améliorer la situation. Le trajet est tout à fait passable jusqu'à Moncton et même Sackville, mais, de Sackville à Charlottetown, il est pitoyable. En été, il y a, je crois, deux trains qui font le trajet entre Sackville et le cap, d'où part le transbordeur; tous deux sont, je suppose, des trains omnibus. J'ai voyagé sur un de ces trains et je suppose que l'autre ne vaut pas mieux. Il s'est arrêté à toutes les routes transversales entre Sackville et le cap et arrivé là, au lieu de monter sans délai sur un transbordeur bien placé pour recevoir les wagons, il nous a fallu passer un temps infini à avancer et à reculer. Puis, de Borden à Charlottetown, le trajet est bien long pour une si courte distance.

Je me demande s'il ne serait pas possible d'améliorer les moyens de transport de Sackville à Charlottetown de manière à faciliter le transport sur l'île. Si les communications étaient plus faciles, je crois que la population de l'île voyagerait davantage et qu'un plus grand nombre de gens s'y rendraient passer leurs vacances; ainsi que les membres le savent, les plages y sont superbes et les services d'hôtellerie qui sont déjà tout à fait passables, s'amélioreraient. Il n'y a pas sur tout le continent de plus belles plages que celles que l'on trouve sur les côtes de l'île du Prince-Edouard.

Je ne cherche pas à faire de réclame pour l'île; je ne suis pas un agent de publicité.

M. McKinnon: Vous ne réussissez pas trop mal.

M. Walsh: Je me place uniquement au point de vue des chemins de fer. Il y a là de quoi fournir un important trafic touristique. Maintenant que le gouvernement a entrepris d'y aménager un parc national en comptant sur les facilités de transport par route à partir de Charlottetown, Summerside et Georgetown—le parc est situé le long de la côte où se trouvent la plupart des plus belles plages—l'île renferme tout ce qu'on peut désirer. Seule la difficulté de se rendre sur l'île cause des embarras et offre aux habitants un sujet de mécontentement. J'admets que la population de l'île est plutôt limitée et qu'elle jouit peut-être de tous les moyens de transport dont elle peut supporter les frais. Mais j'envisage la situation d'un autre point de vue. L'île du Prince-Edouard a été le berceau de la Confédération; c'est là qu'est né le Dominion du Canada. Après tout c'est une province et non simplement une île quelconque. C'est une province et il me semble que nous et le reste du Canada devrions lui fournir un meilleur service de chemins de fer, tant pour les passagers que pour les marchandises. J'insiste sur ce point pendant que les hauts fonctionnaires, et particulièrement le président et le gérant général, sont ici. Je leur demande en ce moment dans l'intérêt du chemin de fer de voir s'il n'y aurait pas moyen d'améliorer le service. Je ne connais rien en matières de chemins de fer et il se peut que mes propositions soient tout à fait à côté de la question; mais en voyageant par là, je crois qu'il y aurait quelque chose à faire pour améliorer le service et donner aux habitants de cette province les avantages dont ils n'ont pas joui jusqu'à présent. Si la chose était possible, elle ferait disparaître tout besoin d'assistance de la part des habitants de cette île et améliorerait aussi la situation des chemins de fer en général.

M. Hungerford: Le service n'est pas satisfaisant?

M. Walsh: Ce n'est pas que le service n'est pas satisfaisant; il est excessivement lent. Il faut un temps infini pour se rendre de Sackville à Charlottetown.

M. Howard: On peut gagner six heures en prenant un avion de Moncton.

M. Walsh: Oui, mais, malheureusement, nous ne pouvons pas tous voyager par avions et pas par manque d'argent mais pour des raisons de santé. Il nous faut rester à terre; nous ne sommes jamais montés en avion et nous avons bien l'intention de passer le reste de nos jours sans y monter.

Est-ce nécessaire que les deux trains qui font le trajet entre Sackville et Charlottetown soient des trains omnibus? Ne pourrait-on pas en prendre un pour en faire un rapide qui ne s'arrêterait qu'aux principales stations vers Charlottetown? Je crois qu'on pourrait gagner ainsi quelques heures et il y aurait certainement moyen d'améliorer le service de transbordeur aux deux bouts de la ligne. Je ne peux pas voir pourquoi il faut tant de temps pour s'embarquer sur le transbordeur, ni pourquoi on ne peut avoir le transbordeur prêt à recevoir le train au lieu de faire attendre ainsi le train. Le transbordeur devrait attendre et dans cinq minutes le train serait embarqué; de même pour débarquer. En faisant ces propositions, je n'ai en vue que les intérêts du chemin de fer et ceux des habitants de l'île dont le commerce du tourisme pour-

rait s'accroître beaucoup. Le peuple canadien en général verrait d'un bon œil l'amélioration des moyens de transport qui conduisent à ces lieux de villégiature.

M. HUNGERFORD: Je puis vous assurer, monsieur Walsh, que nous avons consacré beaucoup de temps et beaucoup d'argent à chercher les moyens d'améliorer ce service; mais nous étudierons la chose de nouveau.

L'hon. M. HOWE: J'ajouterai que le gouvernement s'est occupé de cette question. Cette année, il y aura deux transbordeurs au lieu d'un seul qu'il y avait l'an dernier. Nous sommes d'avis que l'île sera desservie cette année comme elle ne l'a jamais été dans le passé et que le service sera suffisant pour répondre aux besoins de ceux qui voyagent par train comme de ceux qui voyagent en automobile.

M. WALSH: Je suis heureux d'entendre ces paroles dans la bouche du ministre car je trouvais que cette question avait été un peu négligée du point de vue du tourisme. Le président a fait le voyage et il connaît la valeur du service.

Le PRÉSIDENT: Il est merveilleux.

M. WALSH: Il n'en connaît pas les difficultés; il jouit d'un service de luxe. Mais pour nous, il nous faut voyager par chemin de fer et nous voudrions jouir de meilleurs moyens de transport pour nous y rendre et pour en revenir.

M. HOWARD: J'espère que le ministre a déjà fait cette déclaration à propos de l'amélioration du service de transbordeur; M. Walsh pourra alors au cours de l'été aller faire des discours comme M. Mackenzie l'a fait à Vancouver.

M. EMMERSON: Je crois que M. Walsh voulait parler du transport des voyageurs par chemin de fer et non du tourisme; le gros du trafic en été se fait par automobile et je ne pense pas que l'on puisse désirer, pour les automobiles, un meilleur service que celui qui existe aujourd'hui. Ses remarques sont justes en ce qui regarde le transport des voyageurs, c'est-à-dire le transport des voyageurs et des marchandises sur ce gros vapeur, car il faut y embarquer les wagons de marchandises tout comme les voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Statistiques de l'exploitation des voies ferrées. Avez-vous des questions?

Adopté.

L'hon. M. STEWART: Je remarque que la longueur moyenne des lignes exploitées est plus considérable en 1937 qu'en 1936; quelle en est l'explication? Y a-t-il une nouvelle ligne?

M. ARMSTRONG: Il y a la ligne Senneterre-Rouyn qui va de Senneterre à Val d'Or et il y a aussi une couple d'embranchements dans l'Ouest.

L'hon. M. STEWART: Avez-vous aussi abandonné certaines lignes?

M. ARMSTRONG: Elles ne comptaient pas comme lignes exploitées, mais elles furent reclassifiées l'an dernier et maintenant elles comptent comme telles. Elles ne sont pas nouvellement construites.

L'hon. M. STEWART: Avez-vous aussi abandonnées certaines lignes?

M. ARMSTRONG: Oui, une vingtaine de milles; ils sont compris dans ce chiffre.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Le personnel et sa rémunération.

Adopté.

Répartition du dollar.

Adopté.

Chemins de fer Nationaux du Canada, sommaire du bilan au 31 décembre 1936, etc. C'est là le bilan que vous venez d'étudier.

M. HEAPS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1937. Je pense que nous en avons suffisamment étudié les détails.

Adopté.

Messieurs, ceci termine l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. WALSH: Monsieur le président, avant de mettre de côté le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada, je crois devoir faire une remarque, signaler une omission. Comme vous le savez l'an dernier, j'ai demandé un rapport qui mettrait sous les yeux du public les frais, en dollars et cents, de cette entreprise nationale. Je n'y ai pas réussi. Ce rapport ne contient rien qui puisse dire au peuple canadien quelle est exactement la somme de leur placement dans ce réseau de chemin de fer; rien ne leur dit ce qu'il leur a coûté, en dollars et en cents, pour tenir ce chemin de fer en exploitation depuis un certain nombre d'années, depuis, par exemple 1922, année où cette entreprise est devenue une entreprise nationale, jusqu'aujourd'hui.

La *Gazette*, dans son numéro du 31 mars 1938, donnait, sous forme de tableaux, l'historique des pertes non vérifiées subies par le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour chaque année depuis la fusion des diverses lignes, à partir de 1922 jusqu'à 1936. Ces tableaux donnaient, pour chaque année, le déficit d'exploitation, l'intérêt sur les prêts consentis par l'Etat (les intérêts impayés), les entrées au débit du compte des pertes et profits et la perte nette du réseau jusqu'à la fin de 1936. J'ai ici la copie d'une coupure de la *Gazette* du 31 mars 1938 et je suppose qu'il me faudra lire les chiffres à moins que les membres ne les aient déjà lus et qu'ils veuillent les accepter tels quels.

M. HEAPS: Qui a fait publier ces chiffres?

M. WALSH: Ils ont paru dans la *Gazette* et ils ont été pris dans des statistiques obtenus de M. Wrong, fonctionnaire dans un des services du gouvernement.

M. HEAPS: Qui a compilé ces statistiques?

M. WALSH: La personne qui a écrit l'article.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous en garantir l'exactitude?

M. WALSH: J'en garantis l'exactitude et je puis vous reporter aux états du gouvernement publiés par le Bureau de la statistique pour les chiffres qui s'y trouvent. Voici les chiffres...

L'hon. M. HOWE: Un instant. Vous rappelez-vous ce paragraphe de la Loi sur la révision du capital, adoptée l'an dernier:

> Le Ministre doit inclure annuellement, à titre d'annexe aux comptes publics du Canada, un état détaillé de l'aide, sous forme d'octroi ou de prêt d'argent non versé, de garantie non libérée, de concession de terrain ou sous autre forme, accordée par le Dominion du Canada à tout chemin de fer, indiquant séparément l'aide accordée *a*) pour subvenir à la construction, et *b*) pour couvrir les pertes dans l'exploitation. Cet état doit, autant que possible, indiquer séparément, pour chaque rubrique d'aide, le nom de la Compagnie à laquelle l'aide a été octroyée; la date de l'octroi; l'autorité en vertu de laquelle l'octroi a été accordé, soit par loi, soit par contrat ou autrement; l'objet de l'octroi, et la manière dont ladite aide a été exposée dans les comptes publics du Canada. L'annexe doit aussi contenir un état similaire relatif aux prêts remboursés et aux garanties libérées, indiquant les mêmes détails, de même que les dates de remboursement ou de libération. Les octrois aux fins de soulager le chômage ne doivent pas être considérés comme aide aux chemins de fer.

Voici où, d'après les lois du Canada, il faut publier les chiffres que renferme votre coupure de journal. Pour ma part, je crois qu'une coupure de journal dont l'authentitcité reste douteuse n'a pas sa place dans les comptes rendus de ce Comité.

M. HOWARD: Très bien, très bien.

M. WALSH: Je la retire comme coupure de journal, mais je veux consigner au compte rendu les chiffres que j'ai reçus du Bureau de la statistique en réponse à des demandes de renseignements que je lui ai adressées pour chaque année de 1922 à la fin de 1936 relativement aux déficits d'exploitation, intérêts sur les prêts consentis par l'Etat, les entrées au débit du compte de pertes et profits et aux pertes nettes subies au cours de cette même période. Pour l'année 1922, déficits d'exploitation, $33,211,945; intérêt impayé sur les prêts consentis par l'Etat, $24,748,152; entrées au débit du compte des pertes et profits, $370,207, pertes totales, $57,330,304.

Je ne donnerai pas tous les chiffres; je sais que vous les connaissez. Ceux que je viens de donner se rapportent à l'année 1922. Je passe à l'année 1936 et je vois: déficit d'exploitation, $43,197,346; intérêt impayé sur les prêts consentis par l'Etat, $36,428,874; entrées au débit du compte des pertes et profits, $12,684,-819...

M. HANSON: Sir Edward Beatty a fait ce même discours à la radio.

M. WALSH: Je demanderai à mon honorable ami de ne pas prétendre que sir Edward Beatty, a employé ces chiffres. Je le reconnais comme une autorité en la matière, mais ce que je veux citer ce sont les chiffres du Bureau de la statistique plutôt que les chiffres de quelque personne ou de quelque groupe de personnes que ce soit au Canada.

M. HOWARD: A quoi voulez-vous en arriver avec cette citation?

Le PRÉSIDENT: Il se prépare à faire un discours.

M. WALSH: J'ai cité les chiffres pour 1936: intérêt impayé sur les prêts consentis par l'Etat, $36,428,874; entrées au débit du compte des pertes et profits, $12,684,819; pertes totales du réseau $92,311,038. Pour les quinze années, les déficits d'exploitations s'élèvent à $459,979,453; l'intérêt impayé sur les prêts consentis par l'Etat à $492,691,400, les entrées au débit du compte des pertes et profits à $66,322,561 et les pertes nettes du réseau à $1,018,993,414.

Nous ne pouvons nous procurer les chiffres pour 1937 à cause d'une loi connue dans ce Comité sous le nom de Bill n° 12, que nous avons adoptée l'an dernier. Ce que je soutiens, et ce que j'ai soutenu l'an dernier, c'est que l'état préparé par le vérificateur devrait renfermer un état comme celui que j'ai en mains, qui ferait voir au Comité et au public en général tous les placements que le gouvernement du Canada a faits dans le réseau des chemins de fer du Canada et qui tiendrait les membres du Comité au courant, d'année en année, du coût réel de nos chemins de fer pour une période donnée.

M. HEAPS: Quelle en serait l'utilité?

M. WALSH: Forcer les membres du Comité et le public à garder à l'esprit la possibilité de nouvelles extravagances, et servir de frein en même temps que fournir des renseignements qui ont toujours été à la disposition du public mais qui ont été supprimés l'an dernier.

M. HEAPS: Voudriez-vous dire quelles extravagances?

M. WALSH: Celles qui se sont produites de 1922 à 1930—sans jeter le blâme sur aucun parti politique. Cette période fut la période de grands développements de nos chemins de fer au Canada. Si vous comparez les chiffres pour l'année 1922, année où les chemins de fer Nationaux du Canada ont été étatisés, ou plutôt réorganisés en entreprise de l'Etat, avec les chiffres d'aujourd'hui, vous verrez qu'à partir de 1922 nous sommes entrés dans une période d'extravagances qui n'a cessé qu'avec la crise économique.

M. HEAPS: Vous avez peu à critiquer sur la période de 1930 à 1938.

M. WALSH: De 1930 à 1938, je trouve bien peu à critiquer sur l'administration. Depuis 1930, je crois que la direction des chemins de fer Nationaux a fait tout en son pouvoir pour supprimer les dépenses inutiles et pour conduire l'entreprise aussi économiquement qu'il leur était possible de le faire dans les circonstances. Je ne tiens aucunement responsable l'administration et la direction actuelle de la situation dans laquelle nous nous trouvons ni du milliard de dollars de dettes que nous avons accumulé. J'aurais voulu voir au rapport une autre page qui aurait donné ces chiffres que nous aurions pu garder sous les yeux et qui nous auraient permis de comprendre exactement ce que nos chemins de fer signifient pour nous et pour le peuple canadien. Ils auraient aussi pu servir de freins au cas ou plus tard, quand la prospérité sera revenue comme il y a lieu de l'espérer, des directeurs auraient été tentés de faire de nouvelles extravagances.

De plus, ces chiffres seraient une source précieuse de renseignements C'est ce que j'ai soutenu l'an dernier. Ce sont ces chiffres que je voulais avoir dans le rapport de l'an dernier. Tout ce que j'ai obtenu c'est ce que le ministre nous a lu ce matin, un appendice ajouté aux comptes publics qui donne des renseignements utiles mais qui ne nous intéresse peu parce que ce qui apparaît en appendice est généralement peu lu par le public et même par les membres de ce Comité. Voilà donc une compilation de chiffres qui est cachée là où on ne s'attendrait pas à la trouver. Ces chiffres, au lieu de paraître dans les comptes publics devraient, si le ministre me permet de faire une proposition, se trouver dans l'Etat financier des chemins de fer.

L'hon. M. HOWE: Je me permets de faire remarquer à mon honorable ami que bien peu de gens sont intéressés à calculer l'intérêt sur l'argent qu'ils perdent. Les rares personnes que la chose intéresseraient pourraient se reporter aux Comptes publics.

M. WALSH: Quand on perd de l'argent, il est parti; mais dans ce cas, l'Etat a prêté de l'argent sur lequel il continue à verser les intérêts. Il y a des obligations en circulation pour représenter cette somme d'argent sur lesquels l'Etat paie les intérêts.

L'hon. M. HOWE: J'en doute.

M. WALSH: Nous avons maintenant supprimé cette dette aux livres. Nous disions que ce n'était qu'une dette aux livres et nous l'avons fait disparaître. En même temps a cessé le calcul des intérêts sur les avances faites par l'Etat et le peuple canadien ne peut plus se faire une idée exacte de la situation des chemins de fer Nationaux de 1922 à nos jours.

Je ne dis pas que j'approuve ce qui a été fait en 1932 alors qu'on a supprimé certains chiffres. Si j'avais été là en ce moment je me serais opposé à ce que fit le gouvernement du jour. Je n'ai pas confiance dans ces manières d'agir. Je préfère présenter au peuple une image exacte de la situation. Aujourd'hui ce compte est quelque peu disparu de nos livres, mais un état comme celui que j'ai en mains pourrait nous montrer chaque année, quand nous nous réunissons ici, ce que le chemin de fer a réellement coûté au peuple canadien. Je crois que ce sont là des renseignements précieux et qu'ils dvraient trouver une place dans cet état financier. J'insiste auprès du ministre pour que, lorsqu'il publiera dans les Comptes publics l'état tel que prescrit par l'article 24, page 6, de la Loi sur la revision du capital, il fasse aussi paraître cet état dans les rapports qui sont soumis au Comité. Il ne s'y trouve pas. Ni l'un ni l'autre de ces deux états ne paraît dans ce rapport, et il me semble qu'ils devraient y être. J'insiste sur ce point devant le Comité et surtout devant le ministre afin d'encourager ce dernier à nous donner un tableau plus complet de la situation des chemins de fer l'an prochain.

M. HEAPS: A la page 1 du rapport présenté au Comité se trouvent à peu près tous les renseignements que demande M. Walsh, excepté l'intérêt sur les

déficits accumulés. Dans le rapport qui a été fait au ministre en date du 18 mars apparaissent les résultats d'exploitation pour les années 1937 et 1936; les déficits de caisse s'élèvent à $42,345,867.99 pour l'année 1937 et pour l'année 1936 à un peu plus, à peu près un million de plus. Si ce n'est pas là montrer au public les résultats d'exploitation. je ne sais pas ce que c'est.

M. WALSH: Pour une année.

M. HEAPS: Il veut chaque année retourner plusieurs années en arrière.

M. WALSH: Je veux un tableau complet de 1922 à la fin de 1936.

M. HEAPS: On nous a chanté sur tous les tons qu'il fallait exploiter les chemins de fer sur une base commerciale. Je voudrais savoir quelle compagnie commerciale au pays, en présentant son rapport annuel à ses directeurs, fait un rapport pour les neuf ou dix dernières années.

M. HOWARD: Il n'y en a pas.

M. HEAPS: M. Walsh veut que nous exploitions cette utilité publique sur une base quelque peu différente.

M. WALSH: Non.

M. HEAPS: Il veut que nous nous éloignions de la coutume suivie par toutes les compagnies d'utilité publique bien administrées.

M. WALSH: Je veux les chemins de fer sur une base commerciale.

M. HEAPS: C'est ce que je veux. Mais il pense qu'il faudrait retourner plusieurs années en arrière, ce que ne fait aucune autre compagnie.

M. WALSH: Toutes les compagnies le font.

M. HEAPS: Non.

M. WALSH: Il n'y a pas de doute qu'elles le font.

M. HEAPS: Elles ne présentent pas un bilan pour neuf ou dix années.

Le PRÉSIDENT: Il me semble que cela ne nous appartient pas du tout. Si quelque membre du Comité, l'an prochain, à l'étude du rapport, désire un exemplaire des Comptes publics, qui donnent un relevé exact des activités du chemin de fer, il pourra facilement l'obtenir.

M. WALSH: Si le Comité décidait de consigner cela au rapport...

Le PRÉSIDENT: Nous ne le pouvons pas car le Parlement en a décidé autrement.

M. WALSH: Suivant l'article 24, le Parlement a décidé que ce rapport serait publié dans les Comptes publics. Ce qui se fait s'accorde avec cette décision. Le Parlement n'a pas ordonné de ne pas le publier dans le rapport du réseau National-Canadien. Nous ne viendrons pas à l'encontre de la décision du Parlement si nous faisons insérer ce bilan au rapport des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le PRÉSIDENT: Je crois que tout avocat vous dira,—et il y en a plusieurs ici,—que nous devons nous adresser au Parlement pour obtenir l'autorisation d'ajouter, chaque année, au présent rapport, les chiffres qui sont publiés dans les Comptes publics du Canada, conformément à la loi qu'on appelle le bill 12.

M. WALSH: Si le ministre proposait à la Chambre, de modifier l'article 24 suivant ce que j'ai proposé, je l'appuierais de tout mon pouvoir.

M. HEAPS: A quelle heure nous réunirons-nous cet après-midi?

Le PRÉSIDENT: A quatre heures. Tout d'abord nous étudierons la *Canadian National West Indies Steamship Lines*, et M. Clark sera aussi présent.

M. YOUNG: Monsieur le président, si je comprends bien, nous n'avons pas fini d'étudier ce bilan vu qu'il nous faut encore entendre M. Clark.

Le PRÉSIDENT: Pas sur ce rapport. Nous avons un rapport spécial.

M. YOUNG: J'aurais quelque chose à dire sur un point en particulier.

Le PRÉSIDENT: Vous pourrez soulever votre point cet après-midi.

A une heure le Comité s'ajourne à quatre heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à quatre heures.

Le PRÉSIDENT: La séance est ouverte, messieurs. Nous avons maintenant à étudier le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, et M. Clark est ici. J'aimerais, monsieur Clark, que vous nous exposiez votre rapport depuis le début.

M. CLARK: Monsieur le président, messieurs, je vais vous lire le rapport qui a été imprimé et dont vous avez, je crois, des exemplaires.

LE TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

OTTAWA, ONTARIO, le 11 mars 1938.

A l'honorable C. D. HOWE, député,
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 au cours de l'année civile 1937.

Le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada fut incorporé en vertu de l'article 12 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937. La première réunion des régisseurs eut lieu à Ottawa, le 17 septembre 1937.

Le docteur W.-C. Clark, sous-ministre des Finances, fut élu président du Trust des titres; M. F.-M. Maclennan, délégué du Trésor au ministère des Transports, à Ottawa, fut nommé secrétaire, et le contrôleur des chemins de fer Nationaux du Canada, à Montréal, fut nommé contrôleur. George A. Touche et Cie furent nommés vérificateurs comptables.

Il a été établi par les régisseurs et approuvé par le gouverneur en conseil un statut ayant trait d'une façon générale aux opérations du Trust des titres.

Le Ministre des Finances a transféré au Trust des titres la dette envers Sa Majesté ainsi que les nantissements qu'il détenait, de ce chef, tels qu'énoncés à l'Annexe A de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, et en échange, le capital-actions du Trust des titres, se composant de cinq millions de parts d'aucune valeur nominale fut émis au Ministre afin d'être gardé pour le compte de Sa Majesté.

Les nantissements transférés par le Ministre ont été vérifiés et déposés en garde.

On a renoncé, jusqu'à nouvel ordre de la part des régisseurs, aux intérêts à échoir après le 31 décembre 1936 sur le principal des emprunts compris dans la dette envers Sa Majesté, et cette décision a été approuvée par le gouverneur en conseil.

La valeur primitive déclarée du capital-actions du Trust des titres a été réduite de $711,732.21 à la suite de pertes de capital résultant de l'abandon de certaines lignes de chemin de fer en 1937, desquelles Sa Majesté n'a pas remboursé au comptant le chemin de fer.

L'abandon de lignes précité comprend:

L'abandon de la ligne entre 35.4 et 59.46 milles sur la subdivision de North-Lake..	$260,686 27
L'abandon de la ligne entre 36.13 et 42.21 milles sur la subdivision d'Orono..	196,405 00
L'abandon du pont de la rivière Rouge, à Winnipeg	194,398 58
L'abandon du chemin de fer Bethel Granite. ..	60,242 36
	$711,732 21

Les régisseurs ont l'honneur de présenter ci-joint le bilan du Trust des titres, tel qu'arrêté au 31 décembre 1937.

Au nom des régisseurs,

Le président,

W. C. CLARK.

Je crois, monsieur le président, qu'il a été question ce matin du point soulevé à l'avant-dernier paragraphe, savoir: la réduction qu'a subie la valeur primitive déclarée du capital-actions du Trust des titres, vu la perte en immobilisations causée par certains abandons de lignes. Je suis informé qu'on s'est demandé s'il fallait l'autorisation du Parlement pour prendre de telles mesures. Nous étions d'avis que la loi nous y autorisait; mais nous avons consulté le ministère de la Justice sur ce point et j'ai, par devers moi, l'opinion juridique du sous-ministre. Cette opinion est datée d'Ottawa, le 30 mars 1938, et je vais vous la lire:

> CHER MONSIEUR,—On m'a remis pour étude votre lettre du 18 courant au sujet de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, dans laquelle vous demandez si le ministre des Finances peut, sans demander de nouvelle autorisation au Parlement, opérer, chaque année, dans les Comptes publics du Canada, les modifications destinées à donner effet aux changements qui ont trait à la part de propriétaire. Je dois vous dire qu'à mon avis on doit donner une réponse affirmative à la question posée. Les modifications annuelles qui se produisent dans les livres du réseau National-Canadien, concernant la part de propriétaire, sont, sous cette forme, le résultat de l'application des mesures prescrites par la loi. Il me semble par conséquent, que le ministre des Finances a non seulement le pouvoir d'effectuer les modifications correspondantes dans les Comptes publics, mais il doit le faire afin que les comptes montrent la situation réelle, une fois appliquées les mesures que le Parlement a ordonnées.

Permettez-moi de répéter ce passage car c'est le point principal de l'opinion juridique.

> Il me semble, par conséquent, que le ministre des Finances a non seulement le pouvoir d'effectuer les modifications correspondantes dans les Comptes publics, mais il doit le faire afin que les comptes montrent la situation réelle, une fois appliquées les mesures que le Parlement a ordonnées. A ce sujet, voir le paragraphe 2 (*c*) de l'article 38 de la Loi du revenu consolidé et de la vérification, chapitre 27 des Statuts de 1931. Je ne crois pas cette opinion incompatible avec les dispositions de l'article 8. Le rajustement quant à la valeur du capital-actions du Trust des titres a été fait conformément aux stipulations de cet article.
>
> Votre tout dévoué,
>
> *Le sous-ministre de la Justice,*
>
> (Signé) W. STUART EDWARDS.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelques questions à poser sur ce sujet, monsieur Stewart?

L'hon. M. STEWART: Non, merci.

Le PRÉSIDENT: Veut-on poser d'autres questions sur ce point? Etudierons-nous, messieurs, le bilan du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada que vous avez devant vous? Vous constaterez que George A. Touche et Cie, experts comptables, ont fait la vérification de ce bilan. Y consentez-vous? Adopté.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1937

ACTIF

Créances pour capital des emprunts:		
Chemin de fer Canadian Northern	$312,334,805 10	
Chemins de fer Grand Trunk	118,582,182 33	
Chemin de fer Grand Trunk Pacific	116,006,599 08	
Canadian National Railway Company	96,936,971 75	
		$643,860,558 26
Créances pour intérêts 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 de capital du Réseau National après le 1er janvier 1937, non remboursées par Sa Majesté	711,732 21	
		269,325,705 67
Acquisitions en surplus:		
—montant par lequel la valeur comptable des créances et leur intérêt—ci-contre—excède la valeur comptable des actions ci-dessus		949,316,489 60
		$1,218,642,195 27

Le contrôleur,
T. H. COOPER.

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 1937.

Les billets à vue et autres titres de créance, les valeurs en nantissement et les certificats de 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 1937, 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.

Le 10 mars 1938.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Sommaire des créances transférées de l'État au Trust des titres

Emprunts

Chemin de fer Canadian Northern—	
Emprunt 3½%, chapitre 6, 1911	$ 2,396,099 68
Emprunt 4%, chapitre 20, 1914	5,294,000 02
Emprunt 5%, chapitre 4, 1915	10,000,000 00
Emprunt 6%, chapitre 29, 1916	15,000,000 00
Emprunt provisoire, 1919, remboursé	.....
*Emprunt 6%, chapitre 24, 1917	25,000,000 00
*Emprunt 6%, crédit 110, 1918	25,000,000 00
*Emprunt 6%, crédit 108, 1919	35,000,000 00
*Emprunt 6%, crédit 127, 1920	48,611,077 00
*Emprunt 6%, crédit 126, 1921	44,419,806 42
*Emprunt 6%, crédit 136, 1922	42,800,000 00
Emprunt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918	1,887,821 16
Emprunt 6%, pour matériel, chapitre 38, 1918	56,926,000 82
Dette remboursée par l'Etat en vertu du chapitre 24, 1917, et du chapitre 11, 1918	.....
*Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus	.....
Total du Canadian Northern	$312,334,805 10
Chemin de fer Grand Trunk—	
Emprunt 6%, crédit 478, 1920	$ 25,000,000 00
Emprunt 6%, crédit 126, 1921	55,293,435 18
Emprunt 6%, crédit 137, 1922	23,288,747 15
Emprunt 4% du G.T.Pacific, chapitre 23, 1913, garanti par le Grand Trunk	15,000,000 00
Emprunts provisoires, remboursés par des émissions ultérieures de titres et emprunts garantis	.....
Total du Grand Trunk	$118,582,182 33
Chemin de fer Grand Trunk Pacific—	
Obligations 3%, chapitre 24, 1913	$ 33,048,000 00
Emprunt 6%, chapitre 4, 1915	6,000,000 00
Emprunt 6%, crédit 441, 1916	7,081,783 45
Emprunt 6%, crédit 444, 1917	5,038,053 72
Emprunt 6%, crédit 110, 1918	7,471,399 93
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919	45,764,162 35
Intérêt garanti par le Dominion	8,704,662 65
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskatchewan	2,898,536 98
Traité avec l'Etat en vertu du chapitre 71, 1903	.....
Total du Grand Trunk Pacific	$116,006,599 08
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 5½%, chapitre 6, 1932	11,210,815 56
Emprunt provisoire, 1930, remboursé	.....
Emprunt provisoire 1930, remboursé	.....
Moins ajustement autorisé	1,666,897 57
Total Canadian National Railway Company	$ 96,936,971 75
Grand total des emprunts	$643,860,558 26

**Billets et nantissements*

Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911	.....
Aucun. Hypothèque sur immeubles du 15 juillet 1914	.....
Actions et obligations 4% Can. Northern	$ 12,500,000 00
Hypothèque en date du 23 juin 1916	.....
Billets à vue	497,566 80
Billets à vue	33,012,414 32
Billets à vue	27,203,003 65
Billets à vue	40,031,122 27
Billets à vue	53,008,779 65
Billets à vue	50,259,312 47
Billets à vue	*46,691,634 60*
Billets à vue	5,700,000 00
Actions-débentures 4%	1,975,866 00
Actions-débentures 3½% et 4½%	7,139,399 00
Billets à vue 6%	56,858,496 44
Diverses obligations et débentures	24,573,539 90
Diverses obligations et débentures	668,000 00
Diverses obligations et débentures	20,721,191 12
Hypothèque en date du 16 novembre 1917	.....
Billets à vue 6%	25,479,226 97
Billets à vue 6%	56,646,816 12
Obligations hypothécaires 4% G.T. Pacific	10,000,000 00
Billets à vue 6%	23,288,747 15
Billets à vue 4%	15,000,000 00
Débentures 4% G.T.P.	15,000,000 00
Actions-débentures 4%	60,801,700 00
Obligations 6% comportant 2ème hypothèque sur matériel	1,693,113 33
Obligations 1ère hypothèque 3%	33,048,000 00
Obligations sterling 4%	7,499,952 00
Hypothèque 28 juin 1916	.....
Hypothèque 18 octobre 1917	.....
Hypothèque 18 octobre 1917	.....
Certificats du séquestre	53,339,162 74
Certificat de crémation, coupons détruits	8,698,170 42
Certitficat de crémation, coupons détruits	2,925,723 88
Capital-actions du Grand Trunk Pacific Development Company	2,999,000 00
Billets 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
Billets 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
Billets 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
Billets 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% Can. Nat. 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 créance ainsi que les valeurs en nantissement sont déposés pour bonne garde à la Banque du Canada, 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.

Il y a une annexe attachée au bilan qui donne un résumé de la dette transportée par le gouvernement au Trust des titres. Nous avons tous étudié cela l'an dernier. Croyez-vous que nous devrions encore y revenir cette année?

M. CLARK: La deuxième et la troisième page traitent du même point.

Le PRÉSIDENT: Oui, je vois que l'annexe (A) couvre deux pages.

M. YOUNG: Je désirerais poser une question au sujet de l'intérêt sur tous ces emprunts. J'en vois plusieurs qui semblent porter intérêt à 6 p. 100.

L'hon. M. HOWE: Il n'y a pas d'intérêt à échoir ou à payer sur ces emprunts.

M. YOUNG: Pas sur cela?

L'hon. M. HOWE: Non.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. HOWARD: Pour me renseigner, permettez-moi de demander où se trouve cette ligne abandonnée entre les milles 35.4 et 59.46, dans la subdivision de North-Lake?

M. ARMSTRONG: Elle se trouve à l'ouest de Port-Arthur.

M. HOWARD: Et cette ligne abandonnée, dans la subdivision d'Orono?

M. ARMSTRONG: Cette ligne de chemin de fer est située au nord de celle qui va de Belleville à Trenton. C'est une partie de l'ancienne voie du *Canadian Northern.*

M. HOWARD: Et ce chemin de fer de Bethel Granite?

M. ARMSTRONG: Il communique avec le Vermont Central, dans l'Etat du Vermont.

M. HOWARD: Aux environs de Barre, je suppose?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. HOWARD: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Merci beaucoup, Monsieur Clark.

L'hon. M. HOWE: Avant que M. Clark s'en aille, je désire faire une déclaration en réponse aux remarques que M. Walsh a énoncées avant la fin de la séance. Il a laissé entendre,—je suis content de le voir arriver,—qu'à cause des grandes extravagances au cours des années 1923 à 1930, un fardeau très lourd est retombé sur les épaules du contribuable canadien. Je désire simplement vous lire le relevé de ce qu'était la dette publique durant cette période. La dette nette du pays, et l'intérêt qui s'y rapporte, de 1923 à 1930, se chiffrait comme suit:

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

CHANGEMENT DANS LA DETTE NETTE DU CANADA, ET L'INTÉRÊT SUR LA DETTE PUPLIQUE

Année	Dette nette du Canada	Intérêt sur la dette publique
1923	$2,453,776,869	$137,892,735
1924	2,417,783,275	136,237,872
1925	2,417,437,686	134,789,604
1926	2,389,731,099	130,691,493
1927	2,347,834,370	129,675,367
1928	2,296,850,233	128,902,945
1929	2,225,504,705	124,989,950

Vous verrez par cet exposé qu'en 1923 la dette nette du Canada s'établissait à $2,453,000,000; elle était de $2,417,000,000 en 1924, de $2,417,000,000 en 1925; de $2,389,000,000 en 1926; de $2,347,000,000 en 1927; de $2,296,000,000 en 1928 et de $2,225,000,000 en 1929, et en 1930 la dette fut encore réduite, cette fois à $2,177,000,000.

Voici les chiffres pour la période de 1930 à 1937:

Année	Dette nette du Canada	Intérêt sur la dette publique
1930	$2,177,763,959	$121,566,213
1931	2,261,611,937	121,289,844
1932	2,375,846,172	121,151,106
1933	2,596,480,826	134,999,069
1934	2,729,978,141	139,725,417
1935	2,846,110,958	138,533,202
1936	3,006,100,517	134,549,169
1937	3,083,952,202	137,410,343

NOTE 1.—Les chiffres de la "dette nette" sont extraits de la page 56 des Comptes publics du Canada pour l'année close le 31 mars 1937; les chiffres relatifs à l'"intérêt sur la dette publique" proviennent des rapports annuels.

NOTE 2.—Les chiffres de la "dette nette du Canada" sont employés plutôt que ceux indiquant que la dette fondée réelle en cours car cette dernière ne comprend pas les disponibilités provenant de l'émission d'obligations.

Les chiffres accusent une augmentation de 1931 à 1937, mais je ne crois pas que personne puisse dire qu'elle fut augmentée seulement du fait des pertes subies par les chemins de fer, car il y eut de forts déboursés au chapitre des secours pendant cette période.

Toutefois, il est intéressant de noter—parlant du fardeau qui pèse sur les contribuables—que l'intérêt payé en 1923 fut de $137,000,000 et l'intérêt payé en 1937 s'est aussi établi à $137,000,000.

M. WALSH: Quel fut le total en 1937?

L'hon. M. HOWE: Le total de la dette publique?

M. WALSH: Oui.

L'hon. M. HOWE: $3,083,000,000. Elle a augmenté constamment depuis 1931, mais elle a fléchi constamment de 1923 à 1930, les années que vous avez mentionnées comme des années d'extravagance.

M. WALSH: Le ministre pourrait-il nous dire quelle portion de cette dette publique est constituée de la dette accumulée des chemins de fer Nationaux du Canada?

L'hon. M. HOWE: Non. Mais j'ai raison de croire qu'elle ne constitue pas une portion très considérable.

M. WALSH: Ce n'est pas une portion très considérable des trois milliards?

L'hon. M. HOWE: Non.

M. WALSH: Constituée d'obligations de l'Etat?

L'hon. M. HOWE: Non. $1,700,000,000 sont imputables directement aux dépenses de la guerre et les Comptes publics l'indiquent. Il y eut une augmentation de $800,000,000 environ au cours des années 1931 à 1937, mais j'ai raison de croire qu'une bonne partie de cette augmentation est imputable aux frais de secours et à des travaux publics extraordinaires exécutés comme mesures de secours.

M. WALSH: Il eût été intéressant, si vous aviez fait le relevé de ces chiffres et si vous aviez aligné en regard le montant de la dette imputable aux chemins de fer Nationaux du Canada; nous pourrions alors savoir à quoi nous en tenir sur ce point.

L'hon. M. HOWE: La raison réside dans le fait que les chiffres que vous avez cités renferment bien des choses qui ne constituaient pas de l'argent réellement,—l'intérêt sur l'intérêt et l'intérêt sur les pertes, remontant jusqu'à la Confédération, ce qui est purement une inscription comptable, comme j'ai cherché à l'indiquer l'an dernier, chose que vous n'êtes pas encore disposé à reconnaître.

M. WALSH: Non.

L'hon. M. HOWE: L'argent dont nous parlons en ce moment est de l'argent que le Dominion doit effectivement.

M. WALSH: Mais le gouvernement fournit de l'argent et tout ce dont je parlais ce matin, qui représente de l'argent fourni aux chemins de fer Nationaux du Canada sur lequel nous payons l'intérêt, même si nous effaçons le montant que nous avons payé.

L'hon. M. HOWE: Vous ne pouvez effacer des obligations du gouvernement fédéral à moins que vous ne les liquidiez.

M. WALSH: Nous les avons effacées en tant qu'il s'agit des chemins de fer. Quel montant avez-vous effacé l'an dernier?

L'hon. M. HOWE: Nous avons effacé environ un million et demi de dollars d'argent fictif.

M. WALSH: Eh bien, des montants fictifs.

L'hon. M. HOWE: Mais nous n'avons rien ajouté à la dette nationale l'an dernier non plus.

M. WALSH: Non, mais tout cela est représenté par des espèces.

L'hon. M. HOWE: Nous avons tout simplement effacé certains chiffres que nous avions dans les livres.

M. WALSH: Mais il s'agissait d'argent qui avait été dépensé, n'est-ce pas?

L'hon. M. HOWE: Non.

M. WALSH: A une certaine époque?

L'hon. M. HOWE: Non. Il s'agissait d'intérêt couru sur de l'argent perdu. C'est ce que cela constituait.

M. WALSH: De l'intérêt couru sur des avances—des prêts?

L'hon. M. HOWE: De l'argent perdu. Il ne fut pas avancé, il fut perdu. A tout événement, je voudrais inscrire cela au compte rendu afin que les contribuables désolés y trouvent quelque encouragement.

L'hon. M. STEWART: Le ministre me permettrait-il de lui poser une question et de lui demander d'expliquer cette déclaration quelque peu. Tel que je m'en souviens, aux premiers temps de l'étatisation des chemins de fer Nationaux du Canada, les déficits furent avancés et inscrits au budget des dépenses. Tout l'argent fut prélevé directement aux fins de solder ces déficits. Puis, tel que je m'en souviens, l'on apporta une modification à la Loi, probablement vers 1923 ou 1924.

L'hon. M. HOWE: Aux premiers temps l'argent fut avancé à titre d'avance portant intérêt.

L'hon. M. STEWART: Oui. C'est le Dominion du Canada qui avança l'argent aux chemins de fer.

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. STEWART: Pour les fins des chemins de fer.

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. STEWART: Et puis, ainsi que je m'en souviens, vers 1923 ou 1924, une loi modificatrice fut adoptée qui autorisait les chemins de fer à négocier des emprunts dont le Canada se portait garant.

L'hon. M. HOWE: Vous voulez dire pour fins d'immobilisation?

L'hon. M. STEWART: Oui, pour fins d'immobilisation.

L'hon. M. HOWE: Oui, pour fins d'immobilisation

L'hon. M. STEWART: Or, parallèlement à la déclaration qu'a faite le ministre concernant la réduction de la dette au cours des années qu'il mentionna, et dont nous n'avons pas souvent entendu parler, il serait intéressant d'avoir un état indiquant jusqu'à concurrence de quelle somme...

L'hon. M. HOWE: La dette des chemins de fer a augmenté?

L'hon. M. STEWART: ...la dette des chemins de fer a augmenté, cette dette étant garantie par le Dominion.

L'hon. M. HOWE: Mais j'en suis sur le point que la dette figure dans l'état des chemins de fer.

L'hon. M. STEWART: Dans les premiers temps, ainsi que je le disais, on y pourvoyait en espèces. Puis un amendement apporté à la Loi autorisa la compagnie des chemins de fer à voir elle-même à emprunter de l'argent pour des fins d'immobilisation.

L'hon. M. HOWE: Précisément.

L'hon. M. STEWART: Et le gouvernement fédéral a garanti l'emprunt; tandis que si la Loi n'eût pas été modifiée en ce sens le Dominion se fût chargé lui-même d'emprunter l'argent pour les besoins des chemins de fer et cette action eût indiqué une augmentation de la dette qui eût, dans une large mesure, sinon entièrement contre-balancé la réduction que le ministre indiqua avoir été effectuée dans des circonstances changées.

L'hon. M. HOWE: Mais vous ne laissez pas entendre que les emprunts ainsi effectués depuis 1923 furent cachés au public?

L'hon. M. STEWART: Non.

L'hon. M. HOWE: Ou que ces Comptes publics étaient marqués au coin de quelque déception?

L'hon. M. STEWART: Non.

L'hon. M. HOWE: Je ne fais que répondre à l'accusation de déception sous ce rapport que porta M. Walsh, savoir que nous ne donnons pas au public un exposé véritable de la situation.

L'hon. M. STEWART: Ma thèse est encore solide: si l'on n'eût pas changé de politique à cet égard, le Dominion du Canada eût emprunté cet argent directement et le montant eût figuré à la dette publique.

L'hon. M. HOWE: Précisément. La dette publique eût été plus forte et la dette des chemins de fer eût été moindre.

L'hon. M. STEWART: Oui, exactement.

L'hon. M. HOWE: Oui. Mais, à tout événement, même si l'on avait agi de la sorte, les deux chiffres eussent représenté la dette.

L'hon. M. STEWART: En fin de compte, un montant contre-balance l'autre largement.

L'hon. M. HOWE: Je crois que l'honorable monsieur n'a pas saisi mon point. Je ne cherche pas à cacher quoi que ce soit que les livres font voir.

L'hon. M. STEWART: Je ne laisse pas entendre cela.

L'hon. M. HOWE: J'essaie de démontrer que l'exposé entier ne cache rien. Si vous ajoutez la dette telle qu'indiquée aux Comptes publics et la dette des chemins de fer, vous avez la dette combinée du Dominion du Canada et des chemins de fer; et les chiffres auxquels M. Walsh fait allusion ne constituent pas des espèces effectives en tant qu'il s'agit des dettes de l'un ou l'autre.

L'hon. M. STEWART: Le ministre voudrait-il nous donner le chiffre de la dette combinée des chemins de fer et du Canada au commencement de la période initiale et à la fin de la période à laquelle il fait allusion?

L'hon. M. HOWE: Je puis le faire très facilement, si vous le désirez.

L'hon. M. STEWART: C'est ce que je désirerais obtenir, pour compléter le tableau.

L'hon. M. HOWE: Pourriez-vous le faire à la prochaine séance?

Le PRÉSIDENT: Pendant votre absence, monsieur Walsh, nous avons étudié le cas du Trust des titres; et M. Clark nous expliqua l'autorité et le conseil juri-

dique qu'il obtint du ministère de la Justice à l'effet que les $711,732 inscrits sous cette rubrique constituaient un prélèvement tout à fait juste. Vous pourrez le voir au dossier.

M. WALSH: Oui. Voici ce que je voulais obtenir de M. Clark: A la page 6, des Comptes publics du Canada du 31 mars 1937, on rencontre les rubriques, réduction comptable de l'actif, réduction comptable de l'actif productif, etc. Je présume que les sommes qui y sont consignées ont été votées par le Parlement —ai-je raison—et qu'elles sont consignées aux Comptes publics du Canada?

M. CLARK: Oui.

M. WALSH: Voici un montant de $711,000 qu'on retranche de l'actif des chemins de fer Nationaux du Canada et on peut supposer—on m'a laissé à entendre que le Parlement n'aura pas à se prononcer sur ce montant. Les Comptes publics du Canada ne mentionneront pas cette réduction comptable de $711,732.21.

M. CLARK: Vous le trouverez au bilan des chemins de fer et du Trust des titres.

M. WALSH: Je ne m'oppose pas très fortement à ce qu'on traite le $711,000 comme on le fait, pourvu que le ministre des Finances le mentionne tout comme les autres rubriques de la page 6 des Comptes publics, et que le Parlement puisse se prononcer à son sujet et que les députés et le public canadien soient mis au courant. Comme vous le savez, c'est ce livre qu'on conserve dans les bureaux des journaux et les bibliothèques régionales pour le consulter, et, dans ce livre, il n'y a aucune mention de cette réduction comptable de $711,000; et je soumets au Comité qu'on devrait mentionner cette somme et que le ministre des Finances devrait accuser non seulement le déficit de $42,000,000, mais devrait y ajouter cette réduction comptable de l'actif productif des chemins de fer Nationaux du Canada de $711,000. Il ne s'agit pas de monnaie sonnante. L'état de caisse n'en serait pas modifié; mais les Comptes publics du Canada en feraient mention et nous pourrions l'y voir. C'est à cela que je désirais en venir. Je ne sais si ma question est bien vue ou non.

M. CLARK: Les réductions comptables dont vous parlez, monsieur Walsh, et qui apparaissent à la page 6 des Comptes publics de l'an dernier, se rapportent aux réductions comptables de rubriques qui apparaissent déjà à titre d'actif productif aux Comptes publics. En vous reportant à la page 2 de ces comptes, vous y verrez "Prêts pour l'établissement agricole de soldats et autres colons" sous le titre actif productif. Il nous est impossible de transporter ce compte au fonds consolidé ou même à l'actif improductif sans que le Parlement ne vote un crédit spécial. Les réductions comptables qui nous occupent en ce moment ne sont pas un actif spécial de l'actif productif du Canada consigné au bilan du Canada; c'est un actif consigné aux livres des chemins de fer. Ceux-ci font des réductions comptables de l'actif de leur compte de propriétés nécessitées par l'abandon de certaines lignes. Et comme ceci affecte la part de propriétaires, la Loi sur la revision du capital exige qu'on en fasse mention dans le compte des chemins de fer.

Au sujet de votre dernière question, l'appendice donnant l'historique des dépenses, qui doit paraître dans les Comptes publics de la dernière année financière, contiendra un bilan complet de toutes ces questions. Vous pourrez l'y trouver, comme, d'ailleurs, vous pouvez le voir actuellement aux comptes des chemins de fer et du Trust des titres. Vous le trouverez dans les Comptes publics qui seront publiés vers le commencement de l'an prochain.

M. WALSH: C'est la première fois que les comptes le montreront?

M. CLARK: Oui. Comme M. Walsh était absent quand j'ai lu l'avis juridique obtenu du sous-ministre de la Justice, je dirai à M. Walsh que ce fonctionnaire

nous a assuré que le ministre des Finances avait non seulement l'autorité voulue pour consigner cette rubrique aux comptes comme il l'a fait, mais qu'il était de son devoir d'en agir ainsi.

M. WALSH: De qui cet avis juridique émane-t-il?

M. CLARK: Du sous-ministre de la Justice.

M. WALSH: Du même personnage dont on parle à la Chambre des communes.

M. HOWARD: De plus, si vous consultez la page 12 du Rapport des chemins de fer Nationaux du Canada, vous y trouverez cet item: "Abandons de lignes comme ci-dessus, débités à part de propriétaire, $711,732.21."

M. CLARK: C'est là, aussi bien que dans les comptes du Trust des titres.

Le PRÉSIDENT: Ces informations se trouvent à trois endroits différents.

M. WALSH: C'est très bien indiqué aux comptes des chemins de fer Nationaux du Canada, mais on devrait le trouver dans les Comptes publics.

A la première page de votre rapport on peut lire:

> On a renoncé, jusqu'à nouvel ordre, de la part des régisseurs, aux intérêts à échoir après le 31 décembre 1936 sur le principal des emprunts compris dans la dette envers Sa Majesté, et cette décision a été approuvée par le Gouverneur en conseil.

En vertu de quelle autorité le Trust des titres a-t-il renoncé aux intérêts. Peut-il me le dire?

M. CLARK: Je pourrais peut-être vous lire, monsieur Walsh, l'arrêté du conseil adopté à ce sujet. Il porte le numéro C.P. 407 et est daté du 26 février 1938:

> Le Comité du Conseil privé a été saisi d'un mémoire soumis conjointement par le ministre des Finances et le ministre des Transports, déclarant:
>
> 1. Que, en vertu de l'autorité conférée par la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, le transport au Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada de la dette de Sa Majesté en échange pour le capital-actions du Trust des titres a été dûment exécuté.
> 2. Que l'article 21 de ladite loi, stipule que le Trust des titres ne doit pas vendre, nantir, acquitter ou autrement aliéner la totalité ou une partie de la dette envers Sa Majesté, transférée au Trust des titres, ni les nantissements détenus de ce chef, sauf avec l'assentiment du Gouverneur en conseil.
> 3. Que les régisseurs du Trust des titres, à une assemblée tenue à Ottawa, le 25 janvier 1938, ont adopté une résolution qui se lit comme suit:
>
> Il est résolu, qu'on renonce, jusqu'à nouvel ordre des régisseurs, à l'intérêt à échoir après le 31 décembre 1936 sur le principal des emprunts compris dans la dette envers Sa Majesté et définis à l'article 2 (*c*) du chapitre 22 des Statuts du Canada de 1937, et transportée au Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.
>
> 4. Que le Trust des titres n'a été établi que dans le seul but de conserver les droits de priorité du Canada et de le protéger contre tout événements futurs se rapportant à l'intérêt virtuel et autres épargnes relatives à certains titres non garantis et au capital-actions de compagnies subsidiaires détenu par le public; que les réclamations à échoir le 31 décembre 1936, à savoir: $643,860,558.26 de principal et $574,781,637.01 d'intérêt semblent former une garantie plus que suffisante des droits du Canada à l'égard de tels événements; que les intérêts sur la dette envers Sa Majesté mentionnée plus haut n'ont

jamais été accumulés par le Canada et n'ont jamais été consignés à titre d'actif aux Comptes publics, et que la mesure proposée par les régisseurs, s'accorde complètement avec les intentions de la Loi.

Le Comité approuve ce qui précède et, sur recommandation du ministre des Finances et du ministre des Transports, soumet le tout à l'approbation de Votre Excellence.

En d'autres termes, ils ont agi en vertu de la Loi sur la revision du capital et leur ligne de conduite est dictée par trois ou quatre dispositions contenues dans cet arrêté du conseil, et que je viens d'énumérer.

M. WALSH: L'an dernier, je suppose que vous agissiez en vertu de l'autorité conférée par la Loi sur la revision du capital, au chapitre 22, article 21: "Le Trust des titres ne doit pas vendre, nantir", etc. Le Comité et le Parlement n'ont jamais été saisis du fait que le Trust des titres avait le privilège de faire ce qu'il a fait relativement aux intérêts. Je ne vois rien ici qui mentionne les intérêts, mais je suppose que les mots suivants peuvent s'y appliquer: "aliéner une partie de la dette de Sa Majesté transférée au Trust des titres..." Il ne semble pas y être question d'intérêt. Ce sont certains nantissements qu'on a transférés. L'article 21 continue: "ni les nantissements détenus de ce chef, sauf avec l'assentiment du Gouverneur en conseil." Bien entendu, je ne suis pas avocat. Il y a ici un ou deux très savants avocats qui peuvent peut-être extraire de la Loi ce que je n'y puis trouver; mais je n'y puis rien voir au sujet des intérêts qui donne au Trust des titres le droit de renoncer aux intérêts.

M. CLARK: Je puis, encore ici, vous citer l'avis que le sous-ministre de la Justice nous a communiqué à ce sujet, le 20 janvier 1938:

J'ai étudié le sujet de votre lettre du 17 décembre 1937, où vous me demandez de vous dire si les régisseurs, avec l'assentiment du Gouverneur en conseil, peuvent décharger pour une période indéterminée la compagnie de chemin de fer de son obligation de payer les intérêts sur le principal de la dette transférée; je suis d'avis qu'on doit répondre à cette question dans l'affirmative.

Il m'est impossible d'interpréter aucune partie de l'article sur lequel vous attirez mon attention comme ne concordant pas avec cette opinion.

M. WALSH: C'est là son avis, mais, comme simple profane, je crois que la Loi devrait en parler. On devrait mentionner spécialement les intérêts.

M. MCLARTY: Monsieur le président, pourrais-je demander à M. Walsh si un seul membre du Comité a jamais supposé que les valeurs transférées aux régisseurs en vertu de la loi pourraient jamais porter intérêt?

M. WALSH: Elles ne porteraient pas intérêt, mais on pourrait leur en imputer.

M. MCLARTY: Oui, mais a-t-on jamais prévu qu'elles le pourraient?

M. WALSH: Non, mais on a prévu que le Trust des titres indiquerait chaque année dans son bilan le montant des intérêts. Cette année, à la page 6 de son bilan, le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada devrait ajouter un montant approximatif de $36,000,000.

M. MCLARTY: Ne s'agit-il pas de part de propriétaire?

M. WALSH: Non, il s'agit d'intérêt.

M. MCLARTY: Aucune part de propriétaire ne porte d'intérêt, à moins que ce ne soit une dette garantie, fondée, ou de quelque autre sorte. Aucun intérêt ne s'accumule. C'est simplement une question de part de propriétaire, aucun intérêt ne court, c'est une question de dividende. A moins qu'il ne soit déclaré, aucun intérêt ne court.

M. CLARK: L'intérêt n'a jamais couru même dans les Comptes publics de l'Etat. Quand le ministre des Finances détenait cette créance, il n'en a jamais fait figurer l'intérêt dans les comptes du Dominion. Quand ce trust fut établi,

il lui transféra simplement la créance, à détenir pour protéger certaines parts de propriétaire ou certaines créances contre d'autres détenteurs de garanties, pour le cas où il se produirait quelque chose à l'avenir. On prend simplement cette créance des mains du ministre pour la mettre entre les mains du Trust des titres, qui continuera de la détenir, bien que personne ne la considère comme ayant une grande valeur. La créance, quand elle était détenue par le ministre, ne porta jamais d'intérêt, et le Trust des titres se borne à suivre la pratique qui fut celle du ministre. Est-ce que ce ne sont pas uniquement des parts de propriétaire qui furent transférés?

M. WALSH: Non, des prêts.

M. CLARK: Non.

M. MCLARTY: Des prêts simples?

M. CLARK: Pas des parts de propriétaire en forme, mais ce sont maintenant des parts de propriétaire. Ils représentent des parts de propriétaire.

M. MCLARTY: En d'autres mots, ils ne constituaient pas une dette définie, qui d'elle-même, sans être transférée, eût porté intérêt ou avait porté intérêt depuis quelques années?

M. WALSH: Ils portent intérêt.

M. CLARK: Officiellement, ils portaient intérêt, oui.

M. MCLARTY: Mais pas en fait?

M. CLARK: Non. Le gouvernement ne leur a jamais fait porter d'intérêt.

L'hon. M. HOWE: En expliquant la Loi de l'année dernière, j'ai dit: "Entre le gouvernement et le chemin de fer, le plan préserve entièrement tout le capital placé par l'Etat dans les chemins de fer, et toutes les sommes à éliminer ressortent aux pertes d'exploitation et aux frais d'intérêt". En d'autres mots, l'intention était de préserver le capital placé par l'Etat dans les chemins de fer, ce que nous avons fait, naturellement, pour le montant des parts de propriétaire, comme l'indique le bilan; mais nous avons éliminé les pertes d'exploitation et les intérêts.

M. WALSH: Pendant que M. Clark est ici, je voudrais parler d'un poste du bilan, de $574,781,637.01, qui représente des réclamations d'intérêt sur les prêts, comme il est spécifié. Elles se sont accumulées d'année en année. Ces sommes représentent maintenant un montant d'argent comptant payé par le ministre des Finances pour ses prêts. Il ne peut naturellement pas s'attendre à ce que les chemins de fer Nationaux du Canada le paie, puisqu'ils n'ont pas d'argent. De sorte que c'est une dette irrécouvrable; cela n'en représente pas moins une dette. Maintenant, dans le rapport des chemins de fer Natiouax, nous avions les frais d'intérêt accumulés. L'année dernière ils se montaient à plus de $36,000,000. Cette année, si vous les calculez, ils arriveront dans le voisinage de $36,000,000. Cela devrait être ajouté à vos $574,000,000 en chiffres ronds pour tenir à jour et complet le compte du Trust des titres. Personnellement, je ne crois pas—je dois m'incliner devant le jugement du sous-ministre de la Justice à cet égard, mais je ne suis toujours pas persuadé que le trust des titres avait autorité pour supprimer l'intérêt. Je crois encore qu'il n'a pas agi sagement en supprimant l'intérêt. Il aurait dû figurer sous la forme du paiement de cet intérêt supplémentaire sur les $574,000,000 en chiffres ronds, et alors vos $1,218,000 auraient été augmentés de $36,000,000 et vous auriez eu là le chiffre représentant ce que le ministre paie réellement. Cette année, le ministre paie, je crois, une somme équivalant à environ $36,000,000 d'intérêt pour ces divers prêts et obligations de la combinaison connue sous le nom de chemins de fer Nationaux du Canada.

Maintenant, il paie réellement cela. Et le Trust des titres le supprime.

L'hon. M. HOWE: A qui l'a-t-il payé? A qui le ministre paie-t-il les $36,000,000?

M. WALSH: En ce qui nous concerne, en ce qui concerne le Trust des titres et le gouvernement, c'est une écriture dans les livres, purement et simplement; mais il les paie aux détenteurs de ces obligations, qui sont les obligations, prêts et avances du Canadian Northern Railway, du Grand-Tronc et Grand-Tronc-Pacifique, du Canadien-National, pour lesquels il a emprunté de l'argent.

L'hon. M. HOWE: Il est propriétaire de ces obligations; il se paierait à lui-même.

M. WALSH: Il le paie avec les fonds du Trésor public.

L'hon. M. HOWE: Le ministre des Finances et le Trust des titres sont eux-mêmes propriétaires des obligations.

M. WALSH: Oui, il en est propriétaire, mais elles accumulent des intérêts. On paie des intérêts sur ces obligations.

L'hon. M. HOWE: A qui?

M. WALSH: A la personne qui détient les obligations.

L'hon. M. HOWE: Le ministre des Finances détient les obligations.

M. WALSH: Il ne détient pas les obligations sur lesquelles l'intérêt s'accumule, en vertu de cette loi.

L'hon. M. HOWE: Si, il les détient. Il possède toutes les garanties du Trust des titres.

M. WALSH: Je le sais. Ceci est de l'intérêt payé sur les prêts échus.

L'hon. M. HOWE: Vous voulez dire les prêts directs faits aux chemins de fer Nationaux du Canada et indiqués au bilan?

M. WALSH: Oui, ces $570,000,000 ont accumulé des intérêts pendant longtemps.

L'hon. M. HOWE: Oui, pour l'Etat fédéral.

M. WALSH: En regardant le rapport des chemins de fer de l'année dernière, vous trouverez $36,000,000 d'intérêts en chiffres ronds.

L'hon. M. HOWE: Je le sais. C'était dû par le chemin de fer à l'Etat fédéral.

M. WALSH: Oui. Le chemin de fer avait emprunté cette somme d'argent par l'intermédiaire du gouvernement fédéral.

L'hon. M. HOWE: Au gouvernement fédéral, non pas par son intermédiaire.

M. WALSH: Ce n'est qu'une écriture, néanmoins, pourquoi ne pas la mettre là où nous avions coutume de la mettre? Nous l'avons gardée d'année en année, et cette année elle est supprimée. Je laisserai cette question pour le moment. Il y a une autre question que je voudrais aborder pendant que M. Clark est ici. Je suppose qu'il n'a pas calculé l'intérêt sur les prêts de l'Etat pour 1937, qui fut supprimé. Quelle somme fut réellement supprimée?

M. CLARK: Je n'ai pas fait ce calcul. Je n'ai pas ces chiffres ici. Comme je l'ai déjà dit, nous n'avons jamais établi cela...

M. WALSH: N'était-ce pas dans le compte de l'année dernière?

M. CLARK: Dans les comptes des chemins de fer, mais pas dans notre compte.

M. WALSH: Le Trust des titres est la création et le fruit de l'initiative du Comité, prise l'année dernière, par le bill N° 12. Vous êtes une création du Comité et du Parlement. Vous avez pris à votre charge certains frais, et nous avions dans le rapport de l'année dernière des chemins de fer Nationaux ces $36,000,000 d'intérêts, en chiffres ronds, qui ne figurent pas dans le rapport de cette année. Je me demande à combien ils se monteraient cette année. Vous avez supprimé l'intérêt. Saviez-vous combien vous supprimiez? Etait-ce un dollar ou trente millions?

M. CLARK: Je ne sais quelle importance cela aurait, monsieur Walsh. Il serait très facile de calculer l'intérêt, mais cela ne me paraît avoir aucune signification. La raison pour laquelle le gouvernement et le ministre des Finances ne

l'ont pas porté sur leurs livres est la raison qui justifiait l'initiative prise l'année dernière. L'Etat a assumé, il y a quelques années, la propriété des chemins de fer Nationaux du Canada. Pour certaines raisons, toutefois, l'aide donnée pour faire face aux déficits prit pendant quelques années la forme de prêts portant intérêt. Aucun propriétaire particulier ou groupe d'actionnaires n'aurait tenu le compte de ses transactions de la manière dont le chemin de fer a dû tenir le compte des siennes dans le passé.

M. HOWARD: Evidemment non.

M. CLARK: Cette loi de l'année dernière reconnaissait que l'Etat était propriétaire et que ses comptes et les comptes du chemin de fer devaient être établis de manière à appliquer cette loi fondamentale. Maintenant, si vous allez chercher l'intérêt accru sur les prêts accordés pour combler le déficit, et pour lesquels il n'y a aucune chance que l'intérêt soit jamais payé, c'est simplement ridicule. Ce fut considéré comme ridicule au point de vue du gouvernement. Quand vous faites détenir par le Trust des titres les créances détenues auparavant par le ministre des Finances, le Trust, il me semble, a le droit de suivre exactement la procédure qui fut suivie par le ministre des Finances pour les comptes de l'Etat.

M. WALSH: Vous savez comment le ministre des Finances a fait face à l'obligation à l'égard des chemins de fer Nationaux?

M. MCLARTY: En d'autres mots, si vous accumuliez d'année en année de l'intérêt qui n'avait aucune chance d'être payé, c'était comme si on l'écrivait sur sa manchette pour augmenter l'actif de l'institution détentrice de garanties; et il n'y avait aucune chance de jamais réaliser cet actif. En d'autres mots, c'était de la comptabilité déloyale.

M. WALSH: Ce serait une comptabilité loyale.

M. HOWARD: Non, déloyale.

M. MCLARTY: Ce serait capitaliser un actif irréalisable.

M. CLARK: Ce ne serait pas conforme à la mesure prise l'année dernière par le Parlement, d'après la loi. La loi eut ce résultat qu'à partir de l'année dernière l'Etat doit être reconnu comme le propriétaire du chemin de fer, non pas comme un prêteur et un créancier du chemin de fer, pour les prêts accordés pour combler le déficit. Maintenant si vous voulez que le chemin de fer, dans ses comptes, et le Trust des titres, continuent d'accumuler l'intérêt sur ces vieilles créances, vous conservez la fiction d'après laquelle l'Etat est un créancier plutôt qu'un propriétaire, en ce qui concerne ces prêts accordés pour combler les déficits.

M. HOWARD: Et l'on fait exactement la même chose en affaires.

M. CLARK: Oui.

M. WALSH: C'est probablement pourquoi les affaires sont ce qu'elles sont aujourd'hui, si on les fait de cette manière. Je l'ai toujours regretté pour les affaires.

M. MCLARTY: Si l'on pouvait capitaliser un actif irréalisable comme de l'actif réalisable, j'imagine que les affaires ne seraient pas aussi prospères qu'elles le sont aujourd'hui.

M. HOWARD: Ces avances représentent des pertes, et vous ne faites pas porter d'intérêt sur les pertes, est-ce là votre idée?

M. CLARK: Oui.

M. WALSH: D'après mes calculs, le montant d'argent que vous avez réellement supprimé était de $36,428,873.

M. HOWARD: Ce n'était rien de pareil. Je proteste contre cela. Voici les faits. Il est dit assez clairement que c'était de l'intérêt courant après le 31 décembre, de l'intérêt futur. On décida de ne plus le faire courir.

M. WALSH: Pourquoi dites-vous que les chiffres ne correspondent pas aux faits?

M. HOWARD: Parce que l'intérêt n'a pas couru. C'est la même chose. Vous n'aimez pas les affaires, mais regardons la situation bancaire. Souscrivez dans une banque un emprunt payable dans l'année, si le débiteur n'est pas en mesure de payer son intérêt, la banque n'a pas le droit de le capitaliser comme un actif, et ne peut l'inscrire dans son rapport au gouvernement; en affaires, dans tout le pays, la coutume est de faire exactement ce qui a été fait dans ce cas.

M. WALSH: Je sais que ce n'est pas la manière dont les banques font les affaires. J'ai eu assez de rapports avec elles pour cela. En tenant compte de la mesure prise pour annuler l'intérêt pour 1937—ceci est une question hypothétique —les curateurs ont-ils l'intention d'annuler l'intérêt accru pour le passé et le principal sur les prêts qui leur sont confiés?

M. CLARK: Non.

M. WALSH: Avez-vous une ligne de conduite établie à cet égard?

M. CLARK: Non.

M. WALSH: Avez-vous fait interpréter la loi à ce sujet?

M. CLARK: Non. Nous n'avons pas une telle ligne de conduite, et par conséquent nous n'avons pas soulevé la question d'obtenir une consultation à son sujet.

M. WALSH: Vous n'avez pas annulé l'intérêt couru en 1937?

M. CLARK: Nous avons fait exactement ce que le ministre des Finances faisait auparavant.

M. WALSH: Vous n'avez pas l'intention d'annuler l'intérêt accru dans le passé, ni le principal, ni une partie quelconque du principal, des prêts confiés à vos soins?

M. CLARK: Les gérants du trust n'ont donné aucune considération à cette question.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Armstrong, voulez-vous lire le rapport de la *Canadian National Steamships Limited*?

M. ARMSTRONG: C'est le rapport transmis à l'honorable C. D. Howe, ministre des Transports, à Ottawa, et en voici la teneur:

> 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 terminé le 31 décembre 1937. L'amélioration dans les affaires de la Compagnie, signalée dans les rapports de 1935 et 1936, s'est continuée en 1937, avec le résultat suivant:

	1937	1936	Augmentation	Pourcentage
Recettes brutes..	$4,676,684 10	$4,322,592 65	$354,091 45	8.19
Frais d'exploitation	4,018,146 35	3,765,194 10	252,952 25	6.72
Profit d'exploitation	$ 658,537 75	$ 557,398 55	$101,139 20	

> Les recettes d'exploitation ont augmenté de $354,091. Le nombre de voyages complétés est de 127, soit un de moins que l'an dernier. De plus grosses cargaisons ont entraîné une augmentation de $220,932 dans les recettes du service des marchandises. Les vaisseaux affectés au service dit "de l'Est" ont transporté 400,812 régimes de bananes, soit 15,672 de plus qu'en 1936. Ceux affectés au service dit de "l'Ouest" (la Jamaïque) en ont transporté 2,048,830, soit 191,739 de plus qu'en 1936. Le tourisme a été encore très actif et les recettes du service des passagers ont augmenté de $157,770.

Les frais d'exploitation accusent une augmentation de $252,952 ou de 6.72 p. 100 qui se compare à l'augmentation de 8.19 p. 100 dans les recettes. Cette augmentation s'explique par la majoration du coût d'exploitation, un plus fort trafic et les frais encourus pour le maintien des navires en état d'excellence de service.

Défalcation faite des intérêts sur les obligations, mais sans tenir compte de la dépréciation ni des intérêts sur les avances de l'Etat, il reste un solde de $188,537.75 qui sera remis à l'Etat en remboursement partiel des déficits antérieurs et des intérêts. L'an dernier il a été remis $87,-398.55.

Il n'y a pas eu d'accidents sérieux aux navires. Le fonds autonome d'asurance s'élève maintenant à $1,424,292, une augmentation de $48,975 sur l'an dernier.

Le Conseil d'administration remercie les fonctionnaires et employés de la Compagnie, tant sur terre que sur mer, de leurs loyaux services.

Pour le conseil,

Le président,

S. J. HUNGERFORD.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous étudier le bilan dans tous ses détails? Vous feriez aussi bien de nous le lire, monsieur Armstrong.

BILAN D'ENSEMBLE

AU 31 DÉCEMBRE 1937

ACTIF

IMMOBILISATIONS:			
Vaisseaux au 31 décembre 1936		$10,942,895 99	
Additions durant l'année		11,796 95	
		10,954,692 94	
Outillage et matériel		7,019 28	
Mobiliers et installations de bureaux		18,092 45	$10,979,804 67
DISPONIBILITÉS:			
En caisse	$890,882 96		
Dépôts spéciaux	8,025 00	$898,907 96	
Comptes à recevoir		152,397 31	
Agents		141,496 11	
Inventaires des magasins		22,437 63	
Avances aux capitaines, matelots et agents		24,678 47	
Montant dû par le fonds d'assurance commun avec les chemins de fer Nationaux du Canada		107,263 53	1,347,181 01
FONDS D'ASSURANCE			1,424,291 99
SOLDE DE VOYAGES INCOMPLETS			32,130 72
ESCOMPTE SUR DETTE CONSOLIDÉE			53,122 19
ESCOMPTE SUR CAPITAL-ACTIONS			40,000 00
			$13,876,530 58

PASSIF

CAPITAL-ACTIONS:			
Autorisé et émis: 400 actions à $100 chacune			$ 40,000 00
DETTE CONSOLIDÉE:			
Obligations-Or, 5%, 25 ans, garanties par Dominion du Canada			$9,400,000 00
COMPTE DOMINION DU CANADA:			
Effets à payer garantis par hypothèques sur vaisseaux		$ 933,071 83	
Avances:			
Capital	$ 682,542 70		
Fonds de roulement	450,000 00		
Déficits	5,059,960 94	6,192,503 64	
Arriérés d'intérêt		1,925,286 49	9,050,861 96
EXIGIBILITÉS:			
Dominion du Canada		188,537 75	
Marine marchande du Gouvernement Canadien Ltée		21,570 81	
Comptes à payer		315,416 34	
Arriérés d'intérêt		8,025 00	
Intérêts accrus mais non échus		156,666 67	
Passages payés d'avance		210,454 43	
Sinistres		70,192 87	970,863 87
RÉSERVE D'ASSURANCE			$ 1,424,291 99
RÉSERVE DE DÉPRÉCIATION			2,733,239 21
PROFITS ET PERTES—*Déficit*			*9,742,726 45*
			$13,876,530 58

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

Le contrôleur,

T. H. COOPER.

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 1937.

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 1937, et que les comptes y relatifs de revenus et de profits et pertes pour l'exercice 1937 sont dressés correctement.

Le 10 mars 1938.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres observations à faire, messieurs?

M. YOUNG: Comment se constitue cette réserve pour assurance?

M. COOPER: Elle se compose, en majeure partie, de valeurs garanties par l'Etat et de valeurs qui sont des obligations directes de l'Etat. Il y en a aussi d'autres, mais pour des montants peu importants.

M. YOUNG: Est-ce la même chose pour le fonds de dépréciation?

M. COOPER: Non, monsieur; la réserve pour dépréciation ne constitue pas un fonds particulier.

M. HOWARD: Combien y a-t-il de navires en service?

Le PRÉSIDENT: Vous le verrez à la fin du rapport.

M. EMMERSON: Je vois que les additions et améliorations se chiffrent, pour l'année, à $11,796.95. Qu'est-ce que cela représente?

M. COOPER: $9,525 ont été payés pour des appareils de sondage par l'écho; $2,271 pour des compresseurs à air et des nettoie-tubes.

Le PRÉSIDENT: Passons au compte de profits et pertes.

M. ARMSTRONG:

Solde au 31 décembre 1936—Déficit		$9,078,880 63
Remboursement au gouvernement du déficit de caisse pour 1935	$ 269,969 17	
Moins remboursement en 1936	87,398 55	
		182,570 62
Perte d'après Etat des Revenus, exercice 1937		481,275 20
Solde au 31 décembre 1937—Déficit		$9,742,726 45

M. ARMSTRONG: Vient ensuite l'état des revenus pour l'ensemble de l'exploitation. Recettes d'exploitation...

Le PRÉSIDENT: Est-il bien nécessaire de nous lire tout cela? Je ne le crois pas.

M. ARMSTRONG (lisant):

ÉTAT DES REVENUS

	Année 1937	Année 1936
Recettes d'exploitation:		
Vaisseaux—Voyages complets—Fret	$3,160,986 66	$2,940,054 69
Vaisseaux—Voyages complets—Voyageurs	1,271,921 71	1,114,151 78
Subventions	226,693 76	223,463 26
Autres	17,081 97	23,028 05
Voyage spécial—Recettes	—	21,894 87
Recettes globales	$4,676,684 10	$4,322,592 65
Frais d'exploitation:		
Vaisseaux—Voyages complets	$3,851,556 02	$3,626,614 51
Vaisseaux—Immobilisés	4,485 02	—
Traitements administratifs	80,796 85	58,861 24
Loyers et impôts	9,633 63	6,363 81
Frais et articles de bureaux	19,389 78	16,081 02
Publicité	50,119 52	50,353 34
Intérêt et change	2,165 53	6,920 18
Total des frais	$4,018,146 35	$3,765,194 10
1937 1936		
Coefficient d'exploitation 85.92% 87.10%		
Profit d'exploitation	$ 658,537 75	$ 557,398 55
Service de la dette au public	470,000 00	470,000 00
	$ 188,537 75	$ 87,398 55
Frais divers:		
Amortissement de l'escompte	$ 3,094 44	$ 3,094 44
Intérêts dus au Dominion du Canada	338,431 63	330,281 95
Dépréciation sur les vaisseaux	328,286 88	328,234 74
Déficit net	*$ 481,275 20*	*$ 574,212 58*

M. HOWARD: J'allais demander combien d'employés sont dans ce service, sur terre ou sur l'eau.

M. VAUGHAN: Je dirais que c'est environ 900.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

Adopté.

M. ARMSTRONG: A la page 11 figurent les voyages réguliers au cours de 1937.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, voulez-vous prendre votre brochure intitulée "Lignes aériennes transcanadiennes" pour l'année terminée le 31 décembre 1937. Voyez la page 4. Désirez-vous que le rapport soit lu?

M. HOWARD: Non.

M. ARMSTRONG: Le premier rapport annuel des directeurs des Lignes aériennes transcanadiennes, pour l'année terminée le 31 décembre 1937.

M. WALSH: Je propose que nous nous dispensions de la lecture de ce rapport et que nous l'acceptions comme lu.

M. HOWARD: J'appuie cette motion.

Le PRÉSIDENT: Passerons-nous au bilan, page 10?

M. YOUNG: Nous pourrions peut-être avoir un exposé de la situation actuelle? Quand ce service fonctionnera-t-il?

L'hon. M. HOWE: Monsieur le président, nous avons commencé les opérations entre Winnipeg et Vancouver, à titre d'expérience, le 4 mars de cette année. Les aéroplanes ont voyagé suivant un programme raisonnablement régulier depuis lors et transporté des courriers ordinaires. L'efficacité de ce service a augmenté graduellement, mais le but principal était d'essayer le personnel et de le former au service. Des voyages réguliers ont lieu chaque jour dans chaque direction entre Winnipeg et Vancouver actuellement. A l'heure actuelle, en outre, je crois que nous essayons des voyages de nuit entre Winnipeg et Regina, n'est-ce pas, monsieur MacLaren?

M. MACLAREN: Oui.

L'hon. M. HOWE: Cela fait partie de l'entraînement régulier, surtout en ce qui concerne les voyages de nuit entre Winnipeg et Regina, où l'on transporte aussi des courriers. Mais le but réel de ces envolées c'est d'habituer les pilotes aux voyages de nuit. On s'attend, je crois, à établir un service de messageries le 15 mai, n'est-ce pas?

M. MACLAREN: Le 15 mai.

L'hon. M. HOWE: Le 15 mai a été fixé pour commencer le service de messageries et à ce temps-là les courriers se transporteront sur un pied commercial. C'est-à-dire qu'au lieu de transporter les courriers ordinaires comme actuellement, le service va s'occuper d'affaires commerciales et transporter des courriers de Winnipeg à Vancouver. On s'efforce de hâter la mise en opération du côté de l'est autant que les circonstances le permettent. Il se fait un certain travail sur les principales lignes aériennes à l'est de Winnipeg, et l'on s'attend que dans un avenir très rapproché il y ait des envolées régulières où l'on transportera des courriers ordinaires entre Winnipeg et Kapuskasing. De Kapuskasing vers l'est les opérations commenceront un peu plus tard, dès que les installations seront terminées. Il ne serait pas sage de dire à quelle date nous aurons un service complet de poste aérienne, surtout étant donné que les livraisons de matériel ont quelque peu retardé. Et l'établissement d'un service complet sur une base commerciale dépend des livraisons ultérieures d'aéroplanes qui avaient été promises pour une date antérieure mais qui ne sont pas encore effectuées. Au début de notre travail, nous avons acheté cinq aéroplanes du type Lockheed léger 12. Ils sont en service. En fait, on les a employés au maximum. Je crois que nous avons maintenant reçu deux des dix Lockheed 14 qui ont été commandés et qui représentent le dernier mot en fait de matériel d'aviation. Nous attendons de nouvelles livraisons qui se feront graduellement. Nous nous attendons d'avoir tout notre matériel au plus tard le 1er septembre. A cette époque, nous aurons assez d'aéroplanes pour un service transcanadien complet.

M. YOUNG: Combien de voyageurs chaque aéroplane pourra-t-il transporter?

L'hon. M. HOWE: Douze voyageurs et deux pilotes, je crois.

M. MACLAREN: Nous nous proposons, monsieur le président, de restreindre le nombre des voyageurs. Dans les plus petits aéroplanes que nous avons—les Lockheed 10, capables de loger 10 passagers—nous nous proposons d'en transporter huit. Et dans le Lockheed 14, qui peuvent prendre 11 passagers et trois hommes d'équipage, nous n'en accepterons que dix.

M. YOUNG: Les services des provinces de Saskatchewan et d'Alberta seront inaugurés, je suppose, vers le même temps que le Transcanadien pour le transport des passagers?

L'hon. M. HOWE: C'est l'intention, oui.

M. WALSH: Monsieur le président, je voudrais vous poser une ou deux questions au sujet des lignes aériennes transcanadiennes. Mais je veux assurer au ministre que je le fais en toute sincérité et que je ne parle pas simplement d'après mes observations...

Le PRÉSIDENT: C'est un mauvais début, monsieur Walsh.

W. WALSH: ...mais je parle d'après moi-même et d'après d'autres en disant que le ministre donne des signes importants de progrès dans l'art de nous donner un service aérien transcontinental. Je crois qu'il y a lieu de l'en louer et je profite de l'occasion pour le faire. On m'a parfois trouvé critique sévère, mais lorsque je critique, j'ai toujours l'impression de ne pas viser la personne mais la politique ou le détail. Cependant, dans ce cas, je crois que le ministre fait un travail excellent et difficile et pousse la besogne d'une heureuse façon.

Je voulais poser une question. Je remarque que le député d'Halifax est un des spectateurs intéressés, et j'allais demander au ministre si l'on avait réalisé des progrès en vue de relier les provinces Maritimes avec la ligne transcontinentale actuelle, au delà de l'endroit fixé, au Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. HOWE: Monsieur le président, je puis répondre à cela. Sans doute, nous n'avons pas encore établi le service jusqu'à Montréal, de sorte qu'il est un peu difficile de hâter le service au delà de Montréal avant que nous atteignions Montréal, mais nous faisons des progrès. Nous avons négocié avec les villes pour améliorer les aéroports dans les principales villes des Maritimes, et nous nous attendons que lorsque le service pourra être établi au delà de Montréal, ce qui se fera dès que nous aurons atteint Montréal, nous aurons là des champs d'atterrissage.

M. WALSH: Vous ne cherchez pas à envoyer ces aéroplanes plus loin que l'endroit choisi au Nouveau-Brunswick?

L'hon. M. HOWE: Que voulez-vous dire?

M. WALSH: Allez-vous donner un service d'Etat au delà de l'endroit du Nouveau-Brunswick que vous avez choisi? Au delà de Moncton?

L'hon. M. HOWE: Je puis dire que les aéroplanes de la ligne principale ne dépasseront pas Moncton, mais nous aurons un service satisfaisant qui reliera les principales villes des Maritimes, comme dans les prairies.

M. WALSH: Je voulais soulever ce point. Il n'a aucune signification politique car le député d'Halifax est un libéral, mais je crois qu'on a tendance à négliger ces régions peu peuplées, qui ne peuvent donner une recette proportionnée au service qu'elles s'attendent d'avoir. Les provinces Maritimes n'étant pas aussi peuplées que certaines autres parties du Canada, leurs frais d'exploitation seraient plus grands. Dans leur ensemble, elles constituent une partie importante du Dominion et nous devons leur donner la même considération qu'à la Colombie-Britannique ou à toute autre partie du Dominion.

L'hon M. HOWE: Par manière d'interruption, mon honorable ami pourrait-il passer son prochain congé à Port-Arthur?

M. HOWARD: Je ne vois pas Port-Arthur sur cette carte.

M. WALSH: Je parcourais une petite liasse que j'ai dans mon bureau à propos des arrangements postaux des lignes aériennes transcanadiennes. Je ne sais exactement ce que c'est, mais cet arrangement donne à entendre que vers 1941 le transport des courriers par le service aérien variera de prix suivant le déficit ou le surplus de l'année précédente, sur les lignes transcanadiennes.

L'hon. M. HOWE: Autrement dit, si nous obtenons un surplus sur l'ensemble de l'organisation, le ministère des Postes payera juste le prix net du transport des courriers.

M. WALSH: Alors cette partie de la loi ne se rapporte pas aux frais d'exploitation du service aérien transcanadien, elle a trait aux frais de transport des courriers n'est-ce pas?

L'hon. M. HOWE: Le coût du transport des courriers, tel que prévu dans la loi, est le coût du service, moins les recettes provenant des passagers, des messageries ou de toute autre source.

M. WALSH: Voilà ce que je voulais savoir. Cela veut dire que tout déficit provenant de l'exploitation du service aérien transcanadien sera débité au ministère des Postes et tout surplus sera son crédit.

L'hon. M. HOWE: Il n'y aura pas de surplus.

M. WALSH: C'est ce que le rapport de la Commission Duff nous disait en 1922, je crois, que dans un an ou deux nous aurions un tel service des chemins de fer Nationaux que la dette du Canada s'éteindrait en une vie.

M. HOWARD: Certainement, cela pourrait se payer.

M. WALSH: Et le ministre donne maintenant à entendre que le service aérien donnera un surplus après 1940 et que le ministère des Postes en aura le bénéfice.

L'hon. M. HOWE: Comment pourra-t-il y avoir un surplus ou un déficit lorsque ces taux seront basés sur le coût du service?

M. WALSH: Il pourrait y en avoir un dans une année et pas dans l'autre. Mais vous ne prévoyez pas d'être forcé d'augmenter les tarifs à cause d'un déficit après 1940, n'est-ce pas?

L'hon. M. HOWE: Je crois que le service pourra se soutenir.

M. MCKINNON: La Ligne aérienne transcanadienne se propose-t-elle d'effectuer un service autre que les services principaux?

L'hon. M. HOWE: Nous nous proposons d'établir un service entre Lethbridge et Edmonton, et nous pouvons ou non effectuer un service entre Toronto et certains points des Etats-Unis.

M. MCKINNON: Mais vous reconnaissez présentement le principe qu'il ne faut pas nuire à ce que l'on appelle les services forestiers?

L'hon. M. HOWE: Pas du tout.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, désirez-vous entendre la lecture de tous les détails de ce bilan?

M. WALSH: Le ministre pourrait-il nous renseigner sur l'association de la Ligne aérienne transcanadienne avec la Compagnie de service transatlantique en train de se constituer?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit du service qui vient à Rimouski.

M. WALSH: L'Etat, je crois, a acheté des actions ou est en train d'en acheter dans cette entreprise.

L'hon. M. HOWE: Le gouvernement britannique, celui de l'Etat Libre d'Irlande et le gouvernement canadien sont parties à un projet de recherches sur la possibilité de traverser l'Atlantique-nord en avion. Le gouvernement britannique a consenti à défrayer le coût entier des vols d'essai jusqu'au jour où les aéroplanes pourront faire la traversée régulièrement pendant trois mois. Après quoi, la compagnie en assumera l'exploitation. Dans cette compagnie le gouvernement britannique détiendra 51 p. 100 des actions, l'Etat Libre d'Irlande, 24½ p. 100 et le Canada, 24½ p. 100. Chaque pays choisira l'organisme d'exploitation dans son propre territoire, lequel prendra en mains ce service, le Canada devant désigner à cet effet la Ligne aérienne transcanadienne. Cette dernière couvrira le territoire octroyé au Canada. Toutefois, je répète qu'il s'agit ici d'un service assuré, et, aux termes de l'entente intervenue, les frais de transport du courrier

seront calculés sur la base du coût du service; de cette façon l'entreprise transatlantique ne pourra jamais constituer un fardeau financier ni pour la Ligne aérienne transcanadienne ni pour le Canada.

M. WALSH: C'est une entreprise plutôt risquée, n'est-ce pas, que de participer à une entente où l'un des participants détient 51 p. 100 des actions et peut ainsi dicter ses volontés?

L'hon. M. HOWE: Nous ne le croyons pas quand il s'agit de la Grande-Bretagne, notre mère-patrie. Nous sommes d'avis que ni l'*Imperial Airways*, la compagnie actuelle d'exploitation, ni le gouvernement de la Grande-Bretagne n'abuseraient de leur avantage en l'occurrence.

M. WALSH: Toutefois, elle se trouvera en état de pouvoir dicter les frais de l'entreprise et imposer son personnel.

L'hon. M. HOWE: Peut-être; mais étant donné qu'elle assume tous les frais de la période d'essai, nous avons cru que le marché était raisonnable.

M. HANSON: Je désirerais demander au ministre si l'on a étudié la question d'octroyer des laissez-passer aux personnes désireuses d'utiliser ce mode de transport.

M. WALSH: J'ai un mot à dire à ce sujet, et je veux croire que le ministre verra à empêcher absolument et réellement toute pratique qui pourrait seulement effleurer un régime de cette sorte.

M. HANSON: Monsieur le président, ne l'écoutez pas, car il a déclaré qu'il n'oserait jamais monter en avion.

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas qu'il ait dit cela.

M. WALSH: J'ai dit que je ne monterais jamais dans un aéroplane de ma vie, mais en même temps je suis d'avis que si le ministre fait un pas en ce sens, il se créera tout simplement des ennuis à lui-même et à la Ligne aérienne transcanadienne.

L'hon. M. HOWE: Comme je l'ai déclaré à la Chambre, il n'y aura pas de billets de faveur pour ce service. L'embarras consiste, naturellement, en ce que ces appareils ne peuvent contenir au plus que 12 ou 14 personnes assises et que si un groupe de parlementaires accaparait tous les sièges, chassant ainsi tous les voyageurs ordinaires, il nous viendrait des réclamations sérieuses. Il n'y aura pas de billets de faveur pour les ministres ni pour les députés ni pour les fonctionnaires du service. Puis-je ajouter que les fonctionnaires du service ont déjà refusé des billets de faveur offerts par les Etats-Unis et par d'autres entreprises d'aviation, et pour cette raison ils ne bénéficieront d'aucun traitement de faveur dans ces services.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions?

Le crédit est approuvé.

Comptes de revenu. J'imagine qu'il sera inutile de lire tous les détails de cette partie du document, vu les renseignements complets que nous a fournis le ministre.

Le crédit est adopté.

Adopte-t-on le rapport?

Adopté.

Messieurs, le budget principal des dépenses comporte quatre articles statutaires que le ministre désire fortement faire adopter aussi tôt que possible. Le secrétaire a distribué des exemplaires du Budget principal et vous voudrez bien passer à la page 49, article 427—Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes. Adopte-t-on le crédit?

Le crédit est adopté.

Puis, plus loin à la même page vient le crédit 428: montant requis pour assurer le paiement de temps à autre pendant l'année financière 1938-1939 de

l'écart, calculé par la Commission des chemins de fer et certifié par ladite commission au ministre des Transports comme et quand il plaira à ce dernier de l'exiger, par suite de l'application de la Loi des taux de transport de marchandises dans les Provinces Maritimes.

Puis, à la page 52, article 437, transbordeur de l'Ile du Prince-Edouard et termini. Ceci aussi est un article statutaire. L'adopte-t-on?

Le crédit est adopté.

Puis vient le crédit 438: Avances aux Paquebots nationaux du Canada (Antilles). Adopte-t-on ce crédit?

M. HOWARD: Il y a là diminution de $74,500.

Le PRÉSIDENT: En effet.

L'hon. M. HOWE: Il s'agit d'une simple autorisation de se maintenir au figuré

Le PRÉSIDENT: Adopte-t-on le crédit?

Le crédit est adopté.

Voulez-vous m'autoriser à rapporter ces quatre articles à la Chambre par un rapport spécial?

On autorise le rapport spécial.

M. WALSH: Avant la levée de la séance, avez-vous étudié le rapport des vérificateurs mêmes?

Le PRÉSIDENT: Chacun des tableaux que nous avons étudiés et tous les bilans que nous avons revisés furent certifiés par eux.

M. WALSH: Ils font certaines recommandations dont il conviendrait, à mon avis, de tenir compte.

Le PRÉSIDENT: Je veux bien.

M. WALSH: Elles se trouvent à la page 2 du rapport des vérificateurs.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous que je les lise en entier?

M. WALSH: Non, nous ne vous le demandons pas. Il y a deux ou trois recommandations. En voici une à la page 2, vers le milieu de la page:

> Deux simples faits émergent de la revision du capital:
>
> (1) les comptes de 1937 publiés par le réseau national, une fois combinés avec les Comptes publics du Canada, établiront pour la première fois (maintenant qu'ils sont débarrassés d'obscurités et de duplications) la situation exacte de la dette combinée du Canada. Cela est d'une si grande importance pour le Canada, comme emprunteur sur les marchés financiers de Londres et de New-York, que tout commentaire est superflu.

La question que j'ai ici sous les yeux dit: quand cette consolidation se produira-t-elle et sous quelle forme la rendra-t-on publique ou la placera-t-on devant le Comité ou devant le Parlement?

L'hon. M. HOWE: La consolidation n'est, naturellement, qu'une simple affaire d'addition.

M. WALSH: Je le sais, mais pour consolider les deux comptes—ainsi, je ne pourrais le faire; le ministre des Transports pourrait probablement le faire.

L'hon. M. HOWE: Je dépose les chiffres de la dette nette du Canada cette année et nous avons sur le document...

M. WALSH: L'an dernier, nous avons eu le compte consolidé pour le réseau national et les comptes publics du Canada .

L'hon. M. HOWE: Le voici: Nous avons ici l'état consolidé des comptes publics combinés avec ceux des chemins de fer Nationaux du Canada: placements du National-Canadien, $1,934,782,260; autre actif, $467,389,226; solde de la dette nette, $2,407,624,500; ce qui nous donne un état combiné de la dette,

de la dette consolidée, de $4,809,795,986. C'est là toute la dette du Dominion du Canada. Le passif est: capital-actions du National-Canadien aux mains de la population, $4,584,100; dette fondée ordinaire, $4,469,678,920; autre passif $335,532,906, ce qui donne le même total de $4,809,795,926.

M. WALSH: Plus loin, à la fin même du compte, à l'avant-dernier paragraphe, page 3, je lis:

> Nous sommes en train de préparer pour le conseil d'administration des chemins de fer un bref mémoire sur les propriétés inactives, les contingentements des retraits de matériel et certaines autres questions intérieures principalement d'une nature exigeant un examen juridique plus approfondi et sujette à règlement ultérieur au point de vue comptabilité. Un exemplaire de ce mémoire sera transmis au ministre des Transports en temps utile.

Qu'est-ce que cela veut dire?

M. HUNGERFORD: Nous avons certains embranchements inactifs et certaines autres propriétés inactives, et c'est à quoi les vérificateurs font allusion; le conseil d'administration étudie présentement le tout.

M. WALSH: Dans quel but a-t-on déposé cet état devant le conseil d'administration Que se propose-t-on?

M. HUNGERFORD: Cette recommandation de la part des vérificateurs en vue d'une attitude quelconque à prendre lui fut soumise, et nous mettons sous les yeux du conseil d'administration tous les détails relatifs à chacun des articles.

M. WALSH: On ne propose pas de biffer les articles complémentaires, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Je ne le crois pas, pas pour l'instant; mais je ne puis présumer des décisions que l'on prendra.

M. WALSH: Cet état n'a donc aucun sens particulier; nous ne pouvons présumer de rien de plus pour cette année?

M. HUNGERFORD: Je ne le crois pas.

M. WALSH: Une dernière question que j'ai omise au cours des délibérations. Je désirais me renseigner sur le terminus du National-Canadien à Halifax. Les chemins de fer Nationaux ont-ils jamais payé la ligne Cunard White Star et continuent-ils de verser une somme quelconque à cette compagnie pour que ses paquebots allant vers l'est ou vers l'ouest fassent escale à Halifax?

M. ARMSTRONG: Je répondrai à cela, monsieur Walsh, en disant qu'une subvention à cette fin fut payée il y a quelques années. Le paiement de cette subvention a été discontinuée depuis quelque temps. Il existe actuellement une entente avec le chemin de fer du Pacifique-Canadien en vertu de laquelle, dans notre intérêt mutuel, un certain espace est réservé sur ses paquebots pour notre trafic. C'est un arrangement conjoint.

L'hon. M. HOWE: Les paquebots de la ligne Cunard font escale à Halifax parce qu'ils y tiennent.

M. WALSH: Ils ne sont plus payés pour faire escale à Halifax. Cette subvention a été discontinuée.

M. ARMSTRONG: Précisément.

M. WALSH: Cela est satisfaisant. Il ne reste qu'une question. Il existe au port de Saint-Jean des ouvrages qui représentent une mise qui s'établit, m'apprend-t-on, à $23,000,000? Est-ce exact? Ces chiffres ne tirent pas beaucoup à conséquence. Mais tout cet outillage dont le pays a acquitté les frais est à la disposition du Pacifique-Canadien. Naturellement, je comprends que le Pacifique-Canadien considère Saint-Jean comme son port d'attache. Toutefois, depuis l'incendie ces installations à Saint-Jean ne sont plus disponibles directement aux chemins de fer Nationaux du Canada.

M. HUNGERFORD: Elles ne l'ont jamais été.

M. WALSH: Avant l'incendie vous pouviez faire usage des installations qui existaient à cet endroit.

L'hon. M. HOWE: Les installations sont les mêmes.

M. WALSH: On me laisse entendre,—je regrette que le député de Saint-Jean ne soit pas présent.

L'hon. M. HOWE: Il est ici.

M. WALSH: Il peut probablement mieux répondre à cette question que je ne le pourrais. J'ai discuté cette question avec son prédécesseur alors que nous gagnions nos foyers l'an dernier. Il discutait cette question même, et j'en ai fait une note mentale dans le temps.

M. MCAVITY: Je ne fais pas partie du Comité, mais je puis poser une question? Je voudrais m'enquérir pourquoi, eu égard à cette mise de $23,000,000 dans le port de Saint-Jean, l'on ne fait pas un plus grand usage de ce port? Les chemins de fer Nationaux du Canada ont dépensé $10,000,000 en 1903. Je crois qu'ils ont dépensé plus que cela. Ils ont voté $10,000,000 pour la construction de l'embranchement transcontinental des chemins de fer Nationaux du Canada en plein centre du Nouveau-Brunswick dans le but de raccourcir la ligne de quarante milles. Saint-Jean est plus rapproché du centre que d'autres points de 168 milles. Je ne conçois pas pourquoi l'on ne fait pas un plus grand usage du port de Saint-Jean et je voudrais poser cette question. Comment se fait-il que 750,000 tonnes de marchandises environ sont transportées 168 milles plus loin chaque année? J'ai une autre question dans le même sens mais elle est bien moins importante. Des marchandises destinées à des endroits situés aux Etats-Unis passant par voie de Saint-Jean pourraient être confiées au chemin de fer Pacifique-Canadien pour être transportées à ces endroits aux Etats-Unis, au même tarif que les marchandises qui sont actuellement transportées, je crois, sur un parcours de 84 milles, à Fredericton et confiées au Pacifique-Canadien. Les chemins de fer Nationaux du Canada ne touchent rien pour ce transport supplémentaire. Pourquoi ce transport ferroviaire supplémentaire est-il effectué sans que les chemins de fer Nationaux du Canada n'en retirent apparemment aucun avantage? Voilà ma question.

M. HUNGERFORD: Quant à la première question, nous transportons les marchandises au port où les gens veulent que nous les y transportions. Nous n'avons absolument rien à y voir.

M. HOWARD: Ils les transportent au port que l'expéditeur désigne.

M. MCAVITY: Est-ce ce qui arrive dans chaque cas? Est-ce spécifié dans chaque cas. Est-ce que toutes les marchandises allant à Halifax sont marquées spécialement à destination de cette ville au lieu de Saint-Jean? J'entends qu'une partie de ces marchandises peut être transportée là où le chemin de fer veut l'y transporter. Je voudrais savoir si toutes les marchandises sont désignées particulièrement à destination de Halifax?

M. HUNGERFORD: Nous devons nous conformer aux instructions du consignateur. L'expéditeur indique l'endroit où il veut faire transporter les marchandises et nous les y transportons.

M. HANSON: Je prends pour acquit que le député de Saint-Jean veut les envoyer non pas à Halifax mais à Saint-Jean. Mais les chemins de fer doivent les transporter là où on leur demande de les transporter.

LE PRÉSIDENT: Eh bien, messieurs, ceci complète notre tâche, et le Comité se réunira de nouveau quand le budget des dépenses de l'année 1938-1939 sera présenté à la Chambre et soumis ensuite au Comité pour étude. Dans l'intervalle, je voudrais que vous m'autorisiez à préparer une ébauche de rapport à être soumis au Comité.

M. HOWDEN: Je présente une motion à cet effet.

M. ANDERSON: M. Walsh a posé une question relativement aux taxes imposées sur l'hôtel de Vancouver. En 1936 elles étaient de $50,000; en 1937, de $54,000; elles s'établiront à $55,000 environ en 1938. Les taxes n'ont pas encore été établies pour 1939, à la suite de l'ouverture de l'hôtel. C'est-à-dire nous ne pouvons dire définitivement à quel chiffre elles s'établiront.

M. YOUNG: Sur quelle base le loyer de ce nouvel hôtel est-il établi?

M. ARMSTRONG: Cela est indiqué au mémoire.

M. YOUNG: Le mémoire indique le montant. Comment fait-on le calcul?

M. ARMSTRONG: Il est fondé sur les recettes nettes de l'hôtel jusqu'à concurrence d'un montant maximum de $280,000 par année.

M. YOUNG: Comment les $280,000 sont-ils calculés?

M. HUNGERFORD: Arbitrairement.

M. ARMSTRONG: Cela fait partie de l'arrangement.

M. YOUNG: A quel chiffre s'établit le coût de l'hôtel jusqu'à présent?

M. HUNGERFORD: Il s'établissait à $9,000,000 à la fin de l'année dernière, plus les sommes engagées depuis cette date.

M. YOUNG: Quel est le coût estimatif de l'hôtel parachevé?

M. HUNGERFORD: Onze millions et demi de dollars environ.

M. HOWARD: C'est un petit hôtel.

M. YOUNG: Ce loyer ne suffira à acquitter qu'une faible partie des frais d'immobilisation.

M. HUNGERFORD: Oui. Mais en vertu de cet arrangement nous toucherons un plus gros montant de revenus nets que nous n'aurions autrement à appliquer au capital.

M. YOUNG: Je constate qu'une partie de toute somme acquise à l'hôtel sous forme de bénéfices, le loyer payé sera versée au chemin de fer Pacifique-Canadien.

M. HUNGERFORD: Il y aura un dividende sur les actions ordinaires.

M. YOUNG: J'ai compris ce matin ou hier que cette compagnie n'a rien contribué à la construction de l'hôtel.

M. HUNGERFORD: Non. C'est exact.

M. YOUNG: Quel intérêt aurons-nous à l'hôtel actuel Vancouver?

M. HUNGERFORD: En vertu de cet arrangement nous aurons droit à la moitié des bénéfices nets.

M. YOUNG: Si l'on exploite l'hôtel maintenant, et si à la suite de l'application de l'entente, l'exploitation aboutit à des déficits, qui solde les déficits?

M. HUNGERFORD: Nous soldons les déficits à parts égales et nous partageons éventuellement les sommes récupérées.

M. YOUNG: Sous le régime de cette entente, pendant combien de temps pourrait-on diriger l'entreprise en présence de déficits continués? Je constate ici une disposition quant à la vente.

M. HUNGERFORD: Il existe une disposition que si l'hôtel n'est pas vendu,—si la propriété n'est pas vendue—on peut le démolir dans un délai de trois ans.

M. YOUNG: Démolir dans combien de temps?

M. HUNGERFORD: Il sera démoli dans un délai de trois ans s'il n'est pas loué ou vendu; si la propriété n'a pas été vendue au bout de sept ans, alors l'on en établira la valeur par voie d'arbitrage ou autrement. Le Pacifique-Canadien nous payera de l'intérêt sur la moitié du montant.

M. YOUNG: Quel nom portera le nouvel hôtel?

M. HUNGERFORD: L'hôtel Vancouver.

M. YOUNG: Le même nom.

M. HUNGERFORD: L'hôtel Vancouver, oui.

M. YOUNG: A-t-on jugé sage de changer le nom de l'hôtel?

M. HUNGERFORD: Non. Il y eut un très grand nombre de propositions à ce sujet, mais l'on en vint à la conclusion que le nom actuel possédait une certaine valeur.

M. YOUNG: Sera-t-il connu comme hôtel international ou quoi?

M. HUNGERFORD: Il sera connu sous le nom d'hôtel Vancouver. Je crois que tout le monde comprendra parfaitement que c'est un hôtel exploité en commun, mais le titre à la propriété ressortira aux chemins de fer Nationaux du Canada.

M. YOUNG: Quand le nom n'est pas changé, il sera assez difficile de distinguer cet hôtel de celui qu'exploita pendant longtemps une autre compagnie.

M. HUNGERFORD: Je vous assure que tout le monde à Vancouver et dans les environs est au fait de la situation à tout événement.

L'hon. M. HOWE: Les hôtes constateront la différence en pénétrant dans l'hôtel.

M. HOWARD: Assurément, mais ils ne constateront pas la différence sur la facture.

M. HOWDEN: Monsieur le président, j'ai proposé tantôt que vous soyez autorisé à rédiger un projet de rapport. Vous avez demandé qu'une telle motion fût présentée. Je ne vous ai pas entendu dire qu'elle était adoptée.

Le PRÉSIDENT: Oui. J'espère que vous accorderez l'autorisation nécessaire.

M. HOWDEN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Il va sans dire que c'est une ébauche de rapport qui sera soumise aux membres du Comité qui pourront certainement la modifier du tout au tout Ce Comité s'ajourne pour se réunir sur convocation du président.

A 5 heures 30 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

SESSION DE 1938

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

(y compris le quatrième et dernier rapport)
Fascicule n° 3

SÉANCE DU MERCREDI 25 MAI 1938

TÉMOINS:

M. E. J. Mallory, adjoint du président, chemins de fer Nationaux du Canada; M. T. H. Cooper, contrôleur, et M. W. M. Armstrong, directeur adjoint, bureau de l'économique, chemins de fer Nationaux du Canada, Montréal.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

ORDRE DE RENVOI

VENDREDI 20 mai 1938.

Ordonné: Que les numéros suivants des Crédits pour l'année 1938-1939, présentés aujourd'hui à la Chambre, à savoir:

Le crédit n° 633, chemins de fer Nationaux du Canada..	$42,000,000
Le crédit n° 634, transbordeur et têtes de ligne de l'Ile du Prince-Edouard..	327,000
Le crédit n° 635, Lignes aériennes transcanadiennes.. ..	830,000

soient renvoyés audit Comité.

Copie conforme.

Le greffier de la Chambre,

ARTHUR BEAUCHESNE.

RAPPORT À LA CHAMBRE

JEUDI 26 mai 1938.

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

TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité auquel avaient été transmis pour étude les numéros suivants des crédits supplémentaires pour l'année financière se terminant le 31 mars 1939 a étudié lesdits crédits et les approuve, savoir:

N° 633, compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, $42,000,000.
N° 634, Transbordeur des têtes de ligne de l'Ile du Prince-Edouard, $327,000.
N° 635, Lignes aériennes transcanadiennes, $830,000.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,

EUGÈNE FISET.

RAPPORT FINAL

JEUDI 26 mai 1938.

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

QUATRIÈME ET DERNIER RAPPORT

Votre Comité a étudié les états financiers des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1937, y compris le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada, le rapport annuel des Paquebots nationaux du Canada (Service des Antilles), le premier rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada et le premier rapport annuel des lignes aériennes transcanadiennes.

Chemins de fer Nationaux du Canada

Les recettes d'exploitation accusent une augmentation sensible de $11,786,-119.23, portant à la fois sur le fret et le transport des passagers, aussi bien que sur les services de télégraphe, messageries et postes. Quoique les frais d'exploitation aient augmenté de $9,311,168.02, on doit observer que les deux tiers de ce montant sont dus aux chapitres suivants: majoration des prix du matériel, $3,000,000, et augmentation des taux de salaires payés aux employés, $2,800,000.

Les dépenses ont dépassé d'environ $7,000,000 les $35,000,000 votés pour le déficit de caisse, mais presque tout cet excédent de dépense, à savoir $5,134,130 est imputable à la diminution du revenu brut du transport du grain de l'Ouest canadien. La situation à ce point de vue est brièvement résumée dans le paragraphe suivant du rapport du conseil d'administration:

> Inutile d'insister sur l'effet qu'aurait une plus forte production canadienne sur les recettes du réseau national. Toute augmentation de production dans une industrie quelconque, y compris l'agriculture, est immédiatement reflétée dans les recettes, et toute diminution affecte sérieusement les recettes brutes du chemin de fer. La moyenne des recettes brutes encaissées par le Canadien-National pour le transport du grain de l'Ouest a été de $22,000,000 par année durant la période 1925-1934. La moyenne du grain transporté durant cette période a été d'environ 5 millions de tonnes... Il est à noter que les recettes du chemin de fer résultant du transport du grain de l'Ouest en 1937 n'ont atteint que 44 p. 100 de la moyenne obtenue durant la période de dix ans terminée en 1934.

Un des problèmes financiers les plus aigus qui se posent aux chemins de fer Nationaux du Canada est sans aucun doute celui de l'énorme montant des intérêts de la dette consolidée. Le taux relativement élevé de l'intérêt sur une partie des valeurs constituant cette dette, en particulier sur les obligations perpétuelles, et d'autres qui ne sont remboursables que dans un avenir éloigné, est un sérieux motif d'inquiétude pour votre Comité.

Nous ne pouvons trop insister sur la recommandation que tout l'ensemble de la dette consolidée des chemins de fer Nationaux soit examiné, et qu'un effort résolu soit accompli pour réduire le taux d'intérêt des émissions dont l'intérêt ne correspond pas aux conditions actuelles.

Votre Comité a étudié la situation résultant du manque de facilités du terminus dans la ville de Montréal. Les statuts contenant à cet égard une loi qui permet d'agir, nous sommes d'avis que le projet doit être pris en plus ample considération.

Paquebots nationaux du Canada (Service des Antilles)

Les recettes d'exploitation de la compagnie indiquent de nouveaux progrès au cours de l'année 1937. Le transport du fret et celui des passagers ont tous deux augmenté. On remarquera qu'après le paiement de l'intérêt sur les obligations, mais avant la dépréciation et l'intérêt sur les avances de l'Etat, $188,-637.75 sont disponibles pour payer une partie des déficits et intérêts antérieurs; en 1936, la somme disponible dans le même but était de $87,398.55.

Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada

Le premier rapport annuel soumis en vertu de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, a été dûment examiné par votre Comité, qui a interrogé à ce sujet le président des fiduciaires, le Dr W. C. Clark, sous-ministre des Finances. Le rapport indique que, comme la loi l'exigeait, le ministre des Finances a transféré au Trust des titres la dette des chemins de fer Nationaux du Canada vis-à-vis de Sa Majesté, ainsi que les garanties en nantissement détenues par le ministre, et qu'en échange le capital-action du Trust, consistant en cinq millions d'actions sans valeur nominale, a été remis au ministre, pour qu'il le détienne au nom de Sa Majesté.

Par suite de pertes de capital dues à l'abandon de certaines lignes par les chemins de fer, pendant l'année 1937, et pour lesquelles Sa Majesté n'a pas fait de remboursement d'argent aux chemins de fer, la valeur initiale du capital-actions fut réduite de $711,732.21, le ministère de la Justice ayant confirmé par son avis que la loi donnait le pouvoir de prendre cette décision.

On remarque aussi qu'avec l'approbation du Gouverneur en conseil, le Trust des titres n'a pas exigé l'intérêt accru après le 31 décembre 1936 sur le capital des prêts qui constituent la dette à Sa Majesté en attendant de nouvelles instructions des fiduciaires.

Conformément à l'article 24 de la Loi sur la revision du capital, les comptes publics de 1937-1938 établiront pour la première fois, dans un appendice séparé, un tableau historique du coût accumulé des chemins de fer à l'Etat depuis la Confédération, que les sommes votées aient eu la forme de prêts, d'octrois, de subsides, de garanties ou autres.

Lignes aériennes transcanadiennes

Au cours de l'année dernière, l'activité des lignes aériennes transcanadiennes a été, dans une grande mesure, préparatoire à l'exploitation. Elle indique cependant que l'objectif: un service de transport aérien de premier ordre à travers le Canada, sera atteint dans l'année en cours.

Votre Comité a reçu l'assurance que le service qui fonctionne actuellement dans l'Ouest canadien sera, dans un avenir prochain, prolongé jusqu'à Montréal, et de là jusqu'aux provinces Maritimes, où l'on projette l'organisation d'un service satisfaisant qui reliera les principales villes des provinces Maritimes, comme il se fait pour les villes des provinces des Prairies.

Crédits

Les crédits N°s 427, 428 et 438 du budget des dépenses, soumis le 29 mars à votre Comité, ont été examinés, approuvés et un rapport a été fait à la Chambre le 28 avril.

Les crédits N°s 633, 634 et 635 du budget supplémentaire, soumis le 20 mai, ont aussi été examinés et approuvés, et un rapport à la Chambre est compris dans le troisième rapport présenté aujourd'hui.

Un exemplaire des Procès-verbaux et des Témoignages du Comité est annexé au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,

EUGÈNE FISET.

PROCÈS-VERBAL

MERCREDI 25 mai 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que le Gouvernement possède, exploite et contrôle se réunit à quatre heures de l'après-midi, sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Membres présents: MM. Barber, Elliott (*Kindersley*), Emmerson, Fiset (sir Eugène), Fraser, Hanson, Heaps, Howden, Howe, Kinley, Maybank, Stewart.

Sont aussi présents: M. V. I. Smart, sous-ministre des Transports, des fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada, y compris M. E. P. Mallory, adjoint du président, M. T. H. Cooper, contrôleur, et M. W. M. Armstrong, directeur adjoint, bureau de l'économique, et M. A. V. Franklin, vérificateur des chemins de fer, ministère des Finances.

Le Comité étudie les numéros 633, 634 et 635 du Budget supplémentaire renvoyés au Comité le 20 mai.

Lesdits crédits sont approuvés et le président est autorisé à en faire rapport à la Chambre.

Le Comité aborde, à huis clos, l'étude du rapport, présenté par le président, constituant le quatrième et dernier rapport du Comité.

Après étude, le rapport est modifié et, sur la proposition de M. Heaps, il est

Décidé: Que le rapport modifié soit adopté et que le président soit autorisé à le présenter à la Chambre.

Le Comité s'ajourne *sine die.*

Le secrétaire du Comité,

R. ARSENAULT.

TÉMOIGNAGES

SALLE 277, CHAMBRE DES COMMUNES,

25 mai 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à onze heures du matin, sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes réunis, messieurs, pour étudier les crédits supplémentaires des chemins de fer Nationaux du Canada tels qu'ils apparaissent à la page 21 du Budget supplémentaire. Le premier poste est le numéro 633:

> Somme ne devant pas dépasser $42,000,000 dont le paiement, effectué de temps à autre, aux conditions que pourra prescrire le ministre des Finances, à la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada (ci-après appelée "la Compagnie Nationale"), servira à combler le déficit des recettes nettes accusé par la Compagnie Nationale au cours de l'année civile 1938, y compris toute contribution supplémentaire à la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard dont le paiement peut devenir nécessaire afin de pouvoir effectuer en entier le paiement des allocations mensuelles, tel que prescrit par les dispositions de la Loi concernant la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, nonobstant les restrictions contenues à l'article 4 de ladite loi, y compris toute contribution supplémentaire à la Caisse de prévoyance et de retraite des employés du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, jugée nécessaire pour permettre le paiement des allocations mensuelles sous l'empire des règles et règlements de ladite caisse, nonobstant les restrictions contenues à l'article treize, chapitre soixante-cinq des Statuts du Canada, 1874, mais ne comprenant pas les sommes débitées à la part de propriétaire du réseau des chemins de fer Nationaux tel que défini au chapitre vingt-deux des Statuts du Canada, 1937—
>
> | | |
> |---|---|
> | Chemins de fer Nationaux du Canada à l'exclusion des lignes de l'Est | $39,900,000 |
> | Lignes de l'Est | 2,100,000 |
> | | $42,000,000 |

M. ELLIOTT: Ce crédit est-il analysé quelque part de façon à nous faire connaître les sommes qu'il faudra verser à la Caisse de prévoyance?

Le PRÉSIDENT: Non, nous n'en avons pas les détails.

M. HANSON: Ce sont des sommes qui doivent être versées de temps à autre.

M. HEAPS: C'est le déficit prévu pour l'année 1938.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que je prenne les détails de ce crédit un par un?

M. HEAPS: A propos du crédit de $2,100,000 accordé aux lignes de l'Est, je voudrais savoir ce qu'il renferme réellement.

M. MALLORY: La différence entre les revenus et les dépenses; le déficit des lignes de l'Est séparé de celui de tout le réseau. Les lignes de l'Est sont celles qui sont situées à l'est de la jonction Diamond et Lévis et qui ont été séparées du reste du réseau par la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes.

M. HEAPS: Ceci n'est que le déficit prévu?

M. MALLORY: Non, c'est le déficit total après déduction faite des frais imputables aux revenus; c'est le déficit de caisse.

Le PRÉSIDENT: Autant vaut prendre le rapport tel qu'il est. Tournez à la page 1, monsieur Heaps.

L'hon. M. STEWART: Ces crédits, si je me souviens bien, sont présentés dans les mêmes termes, à peu près, que l'an dernier?

Le PRÉSIDENT: Exactement.

L'hon. M. STEWART: Si, comme je le crois, il est entendu que le fait d'accepter ce crédit n'en empêchera pas la discussion à la Chambre des communes...

Le PRÉSIDENT: Ah! non.

L'hon. M. STEWART: ...et si on doit y faire l'exposé général de la situation, je ne vois pas la nécessité d'entrer ici dans trop de détails.

M. HEAPS: En général, quand un crédit a été adopté au Comité, on n'entre pas dans beaucoup de détails et je tenais à connaître la situation des lignes de l'Est comparée à celle du reste du réseau.

Le PRÉSIDENT: Si vous regardez à la page 2 du rapport que vous avez là, monsieur Heaps, vous y trouverez l'analyse complète de ce crédit. C'est le rapport des prévisions budgétaires pour l'année 1938 et il y a un chapitre intitulé "Lignes de l'Est—Réseau à l'exclusion des lignes de l'Est—Ensemble du réseau". Vous y trouverez le total.

M. HEAPS: Je ne vois dans ce crédit aucun frais d'intérêt sur les lignes de l'Est. Je voudrais savoir si cette somme de $2,100,000 comprend les frais d'intérêt sur ces lignes.

M. COOPER: Oui.

M. MALLORY: Elle comprend les $330,000 d'intérêt dû au public sur la dette à long terme et d'autres frais fixes au montant de $1,197,000.

M. HEAPS: Dans ce cas, les lignes de l'Est semblent donner de meilleurs résultats que le reste du réseau.

L'hon. M. HOWE: Les résultats semblent meilleurs, mais le réseau a de fortes charges fixes à supporter tandis que les lignes de l'Est n'ont que les obligations des chemins de fer Halifax et South Western. Le gouvernement a défrayé le coût de construction de l'Intercolonial de sorte qu'il n'y a pas de frais fixes contre cette ligne. Les frais fixes sont hors de proportion avec ceux du reste du réseau. Nous prévoyons un déficit d'exploitation de $700,000. Il leur faudra rencontrer des taxes au montant de $275,000 et des intérêts au montant de $832,000. Je crois que c'est là le résumé à peu près complet de la situation.

L'hon. M. STEWART: Monsieur le président, les contributions en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes sont-elles comprises dans ce chiffre?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. HEAPS: Elles sont comprises dans ce chiffre?

L'hon. M. HOWE: Oui, elles constituent le 2e item de la liste 2.

M. HEAPS: Sont-elles comprises dans les revenus? Si oui, est-ce la pratique à suivre?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. HEAPS: Si elles n'y étaient pas, puisqu'elles sont de fait une subvention directe, les choses changeraient d'aspect.

Le PRÉSIDENT: Elles constituent un revenu pour le chemin de fer.

M. HEAPS: Mais, des dépenses pour le Trésor.

L'hon. M. HOWE: Naturellement, la compagnie de chemin de fer paie 20 p. 100 du transport des marchandises avec l'entente que cette somme lui sera remboursée. C'est un marché. Elle enlève 20 p. 100 des frais de transport à l'expéditeur pour le mettre au compte du Trésor fédéral.

M. HEAPS: Je me suis toujours opposé à ce 20 p. 100 parce que je n'aime pas favoriser une région au détriment du reste du pays. Si nous faisions la même chose pour tout le monde, nous serions dans une jolie situation.

L'hon. M. HOWE: Vous n'avez jamais entendu parler des droits des provinces Maritimes.

M. HEAPS: J'étais à la Chambre quand cette mesure fut adoptée et je n'ai pas à m'excuser de mon vote.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres objections?

M. HEAPS: Sur ce crédit?

Le PRÉSIDENT: Oui. C'est le crédit principal, $40,000,000.

M. EMMERSON: Y a-t-il une analyse donnant le montant de la Caisse de prévoyance, le montant que le gouvernement doit verser?

M. COOPER: Vous le trouverez aux pages 1 et 2. Il est de $1,421,000. Vous le trouverez dans une note au milieu de la page.

Le PRÉSIDENT: Le crédit est-il adopté?

Adopté.

634: Pour autoriser par les présentes et effectuer de temps à autre au cours de l'année financière 1938-1939, à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, le paiement de la différence entre les frais et les recettes d'exploitation du Passage des Wagons de l'île du Prince-Edouard et des termini (certifiés par les vérificateurs de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada au ministre des Transports à la demande dudit ministre) dans l'année civile 1938, $327,000.

M. HEAPS: Je peux bien demander quelques renseignements. J'ai été fortement blâmé dans le passé pour avoir essayé d'obtenir ces renseignements. Autant vaut encourir de nouveau le blâme, non pas du ministre, mais des autres députés qui pensent que je n'ai aucun droit à ces renseignements. Je voudrais savoir quels sont les frais de premier établissement de ce transbordeur et quelle est sa perte brute d'exploitation.

M. COOPER: Les frais de premier établissement à la fin de 1937 du transbordeur à deux wagons s'élevaient à $2,893,000 et ceux des termini à $4,987,000. Voilà pour les frais de premier établissement. Les pertes à l'exploitation, en 1937, s'élevaient à $333,000.

M. HEAPS: Et quels ont été les frais de premier établissement des transbordeurs?

M. COOPER: $2,893,000.

M. HEAPS: Ainsi, en plus des $327,000, il y a aussi la perte que vous venez de mentionner?

M. COOPER: Pour ce qui regarde les chemins de fer, le capital a été fourni par le gouvernement comme placement dans les chemins de fer de l'Etat et nous n'avons pas d'intérêt à payer.

M. HEAPS: Quelqu'un doit payer. Je ne dis pas que la compagnie des chemins de fer Nationaux devrait le faire, mais je voudrais savoir au juste les pertes imputables à ces services.

M. SMART: Il n'y a pas de pertes; c'est du capital investi versé à même les crédits du ministère.

M. HEAPS: Oui, mais l'exploitation des bacs donne un déficit évalué à $327,-000; à ce montant il faut ajouter l'intérêt sur le coût de ces bacs.

L'hon. M. HOWE: Vous pouvez établir votre propre taux d'intérêt.

M. HEAPS: Disons 3½ ou 4 p. 100; on arrive à une perte d'au delà d'un million de dollars par année.

M. COOPER: 4 p. 100 cela donnerait $315,000.

M. HEAPS: Ajouter $315,000 à ce montant donne un total de près de $700,000. Je voudrais savoir combien de revenus rapporte l'argent qui a été dépensé.

L'hon. M. HOWE: Avez-vous le chiffre des recettes, monsieur Cooper?

M. ARMSTRONG: Les recettes pour 1937 ont été de $104,675; les dépenses de $431,679, ce qui laisse un déficit de $327,003.

M. BARBER: Ceci comprend-il les intérêts sur les termini?

M. HEAPS: Je désirerais être mis au courant des recettes brutes.

M. COOPER: $104,675. Il faut vous expliquer qu'il ne s'agit ici que d'un tarif basé sur le nombre de milles sur lesquels on a transporté la marchandise par lignes terrestres et passages d'eau; il ne s'agit pas des recettes que vous imputeriez à ce service s'il était conduit comme entité complètement séparée et en mesure de négocier avec les chemins de fer pour sa propre partie du transport complet.

M. MALLORY: M. Cooper veut dire que les taux prélevés pour le travail exécuté par ce service n'est pas ce qu'il serait s'il s'agissait d'un service indépendant; il fait partie du transport direct par rail.

M. HEAPS: C'est une partie du système ferroviaire. Mais il me semble qu'on a dépensé des sommes énormes pour assurer un transport très limité.

L'hon. M. HOWE: C'est une stipulation du contrat fédératif: obligation de maintenir un service continu.

M. HEAPS: Je me demande si le service qu'on a donné n'est pas un peu trop bon pour la somme de transport effectuée.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un qui parlait au nom de l'île nous a dit qu'il était trop mauvais.

M. HEAPS: Il y a sa demeure ou s'y rend pour ses vacances.

L'hon. M. HOWE: L'an dernier, la plus forte augmentation de tout le système s'est produite dans cette division et elle se maintient très bien cette année—beaucoup mieux que dans toute autre division du système—et nous espérons sincèrement que, d'ici un ou deux ans, nous pourrons y réaliser des profits.

Le PRÉSIDENT: Vous vous souvenez du cas de Rimouski: l'an dernier, les recettes y étaient de $580,000 alors qu'il y a cinq ans elles n'étaient que de $90,000.

M. HEAPS: Je le sais; mais là, il se produit des miracles. Cependant, monsieur le président, je désire connaître l'état réel de ces entreprises spéciales dans lesquelles nous nous lançons. Ce n'est pas que j'aie de parti pris contre une région quelconque du pays. Je crois qu'il est peut-être possible d'être trop extravagant dans la conduite de ces entreprises et qu'elles pourraient nous rendre de tout aussi bons services, même si nous y engagions de plus faibles sommes.

L'hon. M. HOWE: Jamais vous ne m'avez pris à demander qu'on fasse de lourdes dépenses ni dans les Prairies, ni dans d'autres parties du pays, excepté quand j'étais persuadé que les recettes à venir les motivaient.

Le PRÉSIDENT: Devons-nous adopter ce crédit?

(Adopté.)

Nous en arrivons maintenant au crédit n° 635: Les lignes aériennes transcanadiennes:—

Pour autoriser et effectuer de temps à autre pendant l'année financière 1938-1939 aux lignes aériennes transcanadiennes, à appliquer par lesdites lignes aériennes transcanadiennes au paiement du déficit (certifié par le vérificateur desdites lignes aériennes transcanadiennes au ministre des Transports à la demande dudit ministre) le paiement de la somme résultant des opérations desdites lignes aériennes transcanadiennes pendant l'année civile 1938, $830,000.

M. HEAPS: Quelles sont les perspectives dans ce cas?

L'hon. M. HOWE: La situation faite cette année aux lignes aériennes transcanadiennes consiste virtuellement à lui laisser assumer toutes les dépenses d'exploitation tandis qu'on est à organiser le système de façon à le mettre sur une base profitable. Ainsi, actuellement, nous exploitons une bonne partie des lignes, formant des pilotes et organisant des services qui ne nous rapportent rien. Nous possédons presque le personnel qu'il nous faudra pour l'exploitation complète, mais ce n'est qu'une période transitoire, inévitable dans l'organisation d'un nouveau service comme celui-ci alors qu'il faut recruter le personnel et le former.

M. BARBER: On a prétendu que le service serait inauguré de Winnipeg vers l'Ouest le 15 du mois. Ce service fonctionne-t-il présentement?

L'hon. M. HOWE: Oui, nous transportons les matières postales depuis le commencement de mars. Nous avons entrepris le service de messagerie le 15.

M. BARBER: Il existe maintenant un service régulier, n'est-ce pas? Précédemment, il n'était qu'irrégulier?

L'hon. M. HOWE: Il y avait un service régulier, tous les jours, oui; cependant, nous n'avons pas encore entrepris le transport des voyageurs car les commodités étaient telles que nous ne nous croyions pas justifiés d'entreprendre ce transport, mais nous commencerons le 1er juillet.

M. HEAPS: Croyez-vous qu'éventuellement le gouvernement pourra se féliciter de cette entreprise?

L'hon. M. HOWE: Je crois que, jusqu'à date, elle a fait des progrès merveilleux. Nous sommes vraiment satisfaits des résultats du transport des matières postales. Nous avons fonctionné pendant plusieurs mois de mauvais temps sans avarie aux appareils et sans accident d'aucune sorte. Nous nous développons sur une base solide et je crois que ceux qui connaissent bien le transport aérien sont convaincus que nous sommes à organiser un service splendide.

Le PRÉSIDENT: Devons-nous adopter ce crédit?

(Adopté.)

M. HANSON: Je désirerais quelques renseignements touchant la page 3 du budget des dépenses pour 1938, bien qu'il ait déjà été adopté. C'est au sujet des hôtels: somme votée, $1,800,000. Je désirerais savoir de quels hôtels il s'agit et quel est le déficit dans chaque cas?

Le PRÉSIDENT: Cette question fut posée lors de l'étude du budget principal. On a alors donné ces renseignements.

M. HANSON: A-t-on déjà donné ces renseignements?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. ARMSTRONG: $1,800,000 de dépenses en immobilisations. Ceci comprend une estimation de $1,750,000 pour l'hôtel de Vancouver et $50,000 pour la construction d'annexes et l'amélioration d'autres hôtels.

M. HANSON: C'est presque complètement pour l'hôtel de Vancouver?

M. ARMSTRONG: Oui.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout, messieurs? Très bien, nous allons clore la séance.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à huis clos.

Rollô par
Harpell's Press Co-operative
Gardenvale